

<b>Meine Einschätzung nach der von mir versprochenen ergebnisoffenen Prüfung der Hintergründe zur Südwestentwicklung und zum Bau einer sog. Südwestspange</b>		
<b>Frage (Nummer<sup>1</sup>)</b>	<b>Aktuelle Sachlage zum Planziel Naherholung, Freizeit und Stadtgrün (Diskutiert an den der Verwaltung eingereichten zentralen Fragstellungen +Informationen)</b>	<b>Bewertung</b>
1	<u>Wie sieht das mit dem Ratsbeschluss 803 geforderte und mit den Gemeinden Rosdorf u. Friedland abgestimmte Entwicklungskonzept aus?</u> : Ein erster Entwurf vom 22.1.09 spricht von „möglichen Aufwertungsflächen“ zwischen dem südlichem Kieseebereich und der Reinhäuser Landstraße; mit dem rot-grünen Haushaltsbeschluss sind 60.000€ frei gegeben worden um jetzt weitere Planungsschritte für ein „Zielkonzept für eine optimale Naherholungsentwicklung unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes“ zu tun. Dazu gehört auch die „Darstellung der Stärken und Schwächen des aktuellen Naherholungsgebietes.“	Ein erster Ansatz, der konkret die in diese Jahr umzusetzenden Maßnahmen in der Leineae aufgreift und fortschreibt. Da keine Zeitnot besteht wäre eine breite Bürgerbeteiligung z.B. über Planungszellen (etwa mit Studierenden) zweckvoll.
2	<u>Welche Bedeutung haben bei der Entwicklung des nötigen langfristig wirksamen Gesamtkonzeptes das Göttinger Grünkonzept und das Brandi-Konzept?</u> Dieses sah über die Grenze zur Gemeinde Rosdorf hinaus die Erweiterung des Kieseereals unter Einbeziehung des Bachlaufs der Rase vor (wie in der Verwaltungsvorlage vom 30.10.2008 zur A7-Umleitung auf der letzten Seite rot markiert).	Jochen Brandi war Visionär und mutig genug für den Süden und für die Leineae beispielhafte Entwürfe zu liefern. die Natur und Naherholung verbanden. Diese Vorüberlegungen zur Leineae und zur Einbindung des Bereiches bis zur Rase sind noch zu wenig eingegangen.
<b>Noch offene Fragen zur Südwestentwicklung</b>		
3	<u>Wie kann sichergestellt werden, dass die Option einer Kieseerweiterung nach Süden und Norden zukünftigen Generationen nicht verbaut wird?</u>	
4	<u>Wie könnte eine Erweiterung des Kieseereals im Sinne eines „Leineparks“ dazu genutzt werden, die Funktion dieses Gebietes für Ökologie und Naherholung (z.B. Wassersport u.a. Freizeiterwartungen) zu stärken und positiv zu entwickeln?</u>	
5	<u>Welche spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen von Jugendlichen und Studierenden an Freizeit und Erholung sind bei der Fortentwicklung des Südwestens zu berücksichtigen? Welche anderen spezifischen Zielgruppen gibt es und wie können sie in den Planungsprozess sinnvoll eingebunden werden?</u>	
6	<u>Welche positiven Effekte könnte eine dauerhafte Schließung des Sandwegs für den Durchgangsverkehr (Ausnahmeregelungen für Busse), wie sie bei Hochwasser in der Vergangenheit regelmäßig auftrat, für Naherholung, Freizeit und Lebensqualität haben?</u>	
7	<u>Wie könnte ein Zeitplan für die Realisierung geplanter „Grünmaßnahmen“ aussehen?</u>	
8	<u>Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für gestaltende Maßnahmen im Rahmen der Süd-West-Entwicklung Göttingens? Welche Kosten für die Realisierung dieses Konzeptes sind kalkuliert und sollen in welchem Zeitraum etatisiert werden?</u>	
9	<u>Mit welchen Kosten wird langfristig für die in den Zielen des Haushaltsentwurfs 2009 angesprochene Kieseer-</u>	

<sup>1</sup> Entsprechend dem der Verwaltung zugesandten Katalog mit den 32 abzuarbeitenden Fragen. Dieses Papier mit weiteren Erläuterungen der Fraktion steht im Internet unter [www.gruene-goettingen.de/stadtratsfraktion/](http://www.gruene-goettingen.de/stadtratsfraktion/)

	<u>erweiterung gerechnet? Welche Fördermittel könnten ggf. eingeplant werden?</u>	
11	<u>Welche Möglichkeiten erwägt die Verwaltung, überlastete Straßen und Verkehrsknotenpunkte durch gezielte Förderung alternativer Verkehrsmittel, insbesondere des Fahrrads und des ÖPNV zu entlasten? Mit welchen Kosten wäre die Umsetzung dieser Maßnahmen verbunden?</u>	Hier gilt es vor allem den in Vorbereitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan so auszustatten, dass die für 2020 vorgeschriebenen Klimaziele (40 % weniger CO2 auf der Basis von 1990) auch realisiert werden können. Alle Maßnahmen zur Stadtentwicklung sind an diesem Ziel zu messen. <sup>2</sup>
<b>Frage (Nummer<sup>3</sup>)</b>	<b>Aktuelle Sachlage zum Straßenbau</b>	<b>Bewertung</b>
10	<u>Verkehrliche Folgen mit der (leicht revidierbaren) Sandwegschließung:</u> Die in der Vorlage FB61/655/09 Seite 3 aufgestellte These, dass „Göttingen ...aus Süden nicht ausreichend angebunden sei, um die aus Süden ...durch das Stadtgebiet fahrenden Verkehre weiträumig um das Stadtgebiet herum zu führen“, ist durch die aktuellen Zählungen (28.2 bis 5.3.08) bei den einzigen beiden relevanten Straßen (Reinhäuser, Duderstädter) widerlegt worden. Diese Zahlen belegen, dass der Rückgang unter dem mit der Südumgehung prognostizierten Werten (aus dem Jahre 2000) liegt. Offenbar werden weiträumige Verkehre durch die A38 über die Autobahn A7 um die Stadt herum geleitet. (Antwort zur Anfrage vom 9.10.08) Die am 22.1.09 von der Verwaltung vorgelegten Interpretationen der Gutachten zu den erwartbaren Entlastungen sind deutlich kleiner und den Anwohnern von den belasteten Straßen deshalb auch weniger nützlich als z.B. in Holtensen nach der Holtenser Umgehung. Erwartbare Entlastungen für die eine Straße werden - trotz Sperrung des Sandweges - zu Belastungen der anderen. (Die Zusage vom 22.1.09, der Politik und damit auch der Öffentlichkeit die Gutachten zur Verfügung zu stellen ist bis heute nicht eingelöst)	Die verkehrliche Entlastungen werden deutlich relativiert durch Belastungen an anderen Stellen. Ein Umgehungssachverhalt (aus Süd nach Nord) ist noch schwächer begründbar als zu den Zeiten vor dem Bau der A 38. Nicht weiträumig verlagerbarer örtlicher Ziel-Quellverkehr dominiert. Bedeutsamere Entlastungen sind nur in den zum Sandweg führenden Straßen prognostizierbar. .
11/14/15/22/23/32	<u>A7-Umleitung über Spange:</u> Zahlen über die Häufigkeit vergangener und (nach Vollausbau der Auf- und Abfahrt Mengershausen, der A7 und Schließung der L573 vor Rosdorf) zu erwartender Umleitungen (durch die Stadt) und Verkehrsmengen liegen bis heute nicht vor. Damit fehlen auch belastbare Angaben zum Thema Auswirkungen auf den Stadtverkehr und zum Feinstaub z.B. auf der Bürgerstraße, den die Verwaltung am 30.10. als Argument eingebracht hatte. Die Nutzung einer wo auch immer gebauten Spange als Anschluss an Rosdorfer Umgehungen setzte – nach Vorgabe der zuständigen Behörden - die entsprechende Ertüchtigung (in Breite und Unterbau) einer Spange, der Rosdorfer Umgehungen, der Kreisel und der Brücken voraus. Die Gemeinde Rosdorf hat unmissverständlich erklärt, dass sie damit einhergehende Baukosten genauso wenig wie die Folgekosten der Baulast tragen würde.	Das verlockende Argument der A7 Umleitung hat sich technisch /finanziell in Luft aufgelöst. Die Finanzierung einer Landesstraße aus dem GVFG Topf, die von Mengershausen aus Umleitungsverkehre der A7 auf die B 27 führen sollte, wäre rechtswidrig.
3	<u>Wie kann sichergestellt werden, dass die Option einer Kiesseerweiterung nach Süden und Norden zukünftigen Generationen nicht verbaut wird? :</u> Gegenwärtig sind allein Trassenvarianten vorgestellt worden, die das Naherholungsgebiet zum Süden hin dauerhaft durchschneiden. Konkretere Überlegungen zur Kiesseerweiterung und zur Entwicklung des Gebietes	Die Fixierung auf Trassen auf und neben dem Flüthedamm bedeutete eine nachhaltige qualitative Schädigung des intensiv und extensiv genutzten Naherholungsgebietes.

<sup>2</sup> Nach Angaben des Bundesumweltamtes ist der Verkehr mit 20,6 % für die CO2-Emissionen verantwortlich (Energiewirtschaft: 45,5%; Gewerbe + Industrie: 18,6 % und Haushalte: 14,2%)

<sup>3</sup> Entsprechend dem der Verwaltung zugesandten Katalog mit den 32 abzuarbeitenden Fragen

	in den Norden fehlen noch gänzlich.	Eine mit Rosdorf abstimmbare Erweiterung in Richtung Rosdorfer Baggersees z.B. mit der Option eines attraktiven „Strandbades“ wird erschwert, wenn nicht gar verhindert. Diese Beeinträchtigungen und Entwicklungshindernisse können auch nicht durch eine (teilweise) Schließung des Sandweges aufgewogen werden. Darüber hinaus fallen die mit der Verlegung der Verkehre vom Sandweg auf die Spange verbundenen ökologischen Beeinträchtigungen erheblich ins Gewicht.
13	<p><u>Wie wurden bei den verkehrlichen Untersuchungen und integrierten verkehrlichen Planungen folgende Aspekte berücksichtigt Klimaschutzziele (u. a. CO2-Minderung im Verkehr um 40 % bis 2020, Basis: 1990)<sup>4</sup>?</u></p> <p>Die Stadt Göttingen hat laut Energiebericht 2007 seit 1990 bei ihren eigenen Einrichtungen bisher mit erheblichen Aufwendungen 14% weniger CO2 produziert. Der 2000 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan hatte das auf der Konferenz von Rio (Agenda 21) 1992 formulierte Werteziel (S. 5) „Berücksichtigung der Umweltqualitätsziele aus der Agenda 21 und dem Klimabündnis“ aufgegriffen. Das einstimmig vom Rat beschlossene Handlungsziel einer integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik (im VEP 2000) war und ist es den Anteil der in der Stadt zurück gelegten Auto-Wege (42%) zugunsten des sog. Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) auf 36% zu senken. - Dies zu einer Zeit, in der ca. 50% der innerstädtischen Wege unter 5 km mit dem Auto zurück gelegt wurden.</p> <p>Erste Untersuchungen belegen heute, dass dieses auch aus damaliger Sicht schon sanfte, aus heutiger Sicht anspruchsvolle Ziel weit verfehlt wurde. Insofern hat sich heute jede Stadtentwicklungsmaßnahme noch kritischer als zuvor am Klimaziel zu messen..</p>	Die geplante Spange wird mit großer Sicherheit keinen im Sinne der Klimaziele steuernden Einfluss haben. Vielmehr wird im Südwesten die Nutzung des Autos bequemer und attraktiver. Solche verkehrlichen Attraktivitäten drohen u.a. die mit großen Aufwendungen gemachten Fortschritte beim energetischen Klimaschutz „aufzufressen“. Mit der notwendigen Debatte zu einer zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung müssen im Sinne des sog. „push + pull“ durchgreifende Maßnahmen einer Verkehrswende durchgesetzt werden, die das Autofahren deutlich belasten und den Umweltverbund befördern. <sup>5</sup> Auch die Sperrung des Sandwe-

4 Die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union haben am 9.3.2007 beschlossen, den CO2-Ausstoß in der EU bis zum Jahr 2020 – bezogen auf das Jahr 1990 – um mindestens 20% zu senken. Als Mitglied des Klimabündnisses hat sich Göttingen zudem verpflichtet, die Pro-Kopf-Emissionen – ebenfalls bezogen auf das Jahr 1990 – bis spätestens 2030 zu halbieren und den CO2-Ausstoß alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren.

5 Eine Fachtagung des Umweltbundesamts, des Deutschen Instituts für Urbanistik und des Deutschen Städtetags am 20. und 21. November 2008 in Dessau wurde wie folgt beworben:

„Kommunal mobil - Klimaschutz im Stadtverkehr

**40% weniger CO<sub>2</sub>: Städte am Start**

Um **40%** geringer als 1990 sollen nach dem Beschluss der Bundesregierung die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland bis 2020 ausfallen. 40% weniger CO<sub>2</sub> im Stadtverkehr – für die Kommunen (k)ein Problem? Die Tagung wird sich den folgenden Schwerpunkten widmen:

**10% weniger Verkehr: Zurück in die Städte**

		<p>ges bei gleichzeitigen Verbesserungen des ÖPNV und der Radnutzung ist herbei ins Auge zu fassen.</p> <p>Gelder für den Verkehrsbereich sollten demnach eher in die Verbesserung einer auf Klimaziele ausgerichteten Verkehrsstruktur als in kontraproduktive Strassen, die nicht einmal lokalen gesundheitlichen Nutzen vorweisen können, investiert werden. Beim Bau einer „emissionsförderlichen Straße“ wären zukünftig - um die vorgeschriebene Ziele zu erreichen - „radikalere“ Maßnahmen zur Kompensation der klimaschädlichen Effekte notwendig</p>
26/27/28/	<p><u>Finanzierung Straße:</u> Bis heute liegen keine konkreten Zahlen zu den Bau- und Folgekosten der Spange und den „Rosdorfer Umbauten“ vor (schätzungsweise 8 bis 11 Mio €). Das Land hat gegenüber der Stadt und der Politik erklärt, dass mit einer 80% Finanzierung der Straße (aus dem 2010 auslaufenden KES-Teilprogramm der GVFG Mitteln)<sup>6</sup> genauso wenig zu rechnen sei wie mit einer Finanzierung aus einem Konjunkturprogramm. Eine nachfolgende Unterstützung durch „normale“ GVFG – Mittel, aus den wir auch mühsam unsere Sanierungen des bestehenden Netzes finanzieren, mit einem Fördersatz von 40 bis 65 % sei nicht ausgeschlossen.</p>	<p>Wenn dem so ist, dann ist auch keine Fehler behaftete Eile geboten, die Straße – wie die Verwaltung vor hatte – bis 2010 „fertig“ zu haben.</p>

Erst langsam wird in den Kommunen das Verkehrseinsparpotential bewusst, das sie mit einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsplanung erschließen können. Dabei trifft die Stadt als Wohnort den Nerv der Zeit. ....

### **10% mehr Bus und Bahn: Mobilitätsmanagement und ÖPNV**

Abgestimmte städtebauliche und verkehrspolitische Maßnahmenbündel können den Kfz- Verkehr und die dadurch erzeugten Belastungen verringern. In der Konkurrenz zum Auto stehen heute für die ÖPNV-Unternehmen Kundenorientierung, Marketing und Mobilitätsmanagement im Vordergrund.

### **10% mehr Muskelkraft: Radfahren und zu Fuß Gehen**

Das Fahrrad wurde lange als vollwertiges Verkehrsmittel nicht ernst genommen. Viele Straßenräume sind immer noch unwirtlich und unsicher. ....

### **10% geringere Kosten: Kosteneffizienz und Finanzierbarkeit**

In den Kommunen ist das Geld knapp. Die Erneuerung und Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur überfordern die Kommunen. Umso wichtiger sind Maßnahmen, die viel bewirken aber wenig kosten.....“

<sup>6</sup> Die Landesregierungen haben jahrelang - bis die Rechnungshöfe den Gesetzesverstoß erfolgreich monierten (2000) - gesetzwidrig Bundesmittel für Gemeindestraßen (aus dem Bundes- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zum Bau von Landstraßen missbraucht. Dies vor allem um sich selbst auf Kosten der Gemeinden von den Folgekosten der Baulast der in ihren Verantwortungsbe- reich gehörenden Landesstraßen zu befreien. 2000 wurde in einer Übergangslösung vereinbart, dass die vorhandene Liste mit 100 Anmeldungen von Gemeinden noch bis 2010 abgearbeitet werden dürfe. Die dort angemeldeten Projekte beliefen sich damals auf 375 Mio. Euro. Die Göttinger Holtenser Umgehung ist dort bedient worden. Die sog. Südumgehung steht unter „Göttingen- Geismar“ auf der Liste.

Nach sorgfältiger Prüfung empfehle ich meiner Fraktion und unserer Mitgliederversammlung auf der Basis der bestehenden Informationen dem Bau einer Spange (in den vorgestellten Varianten) nicht zustimmen. Die vorhandenen drei - aus meiner Sicht - „KO -Kriterien“ „verkehrliche Nutzen/Schaden“, „Klimaschutz“ und „Finanzierungsrisiken“ erübrigen eine weitere intensive Betrachtung z.B. zu den systemischen und nachhaltigen Auswirkungen auf Mensch und Natur. Diese Betrachtungen ergäben aus meiner Sicht ohnehin eher Argumente gegen als für den Bau. Da ich denselben Fehler wie bei der Westumgehung nicht noch einmal machen wollte – ein Straßenprojekt aus ideologischen Gründen abzulehnen - hatte ich mir vorgenommen dieses Projekt bei aller Anfangsskepsis ergebnisoffen zu prüfen. Deshalb auch die der Verwaltung eingereichten Fragen. Bei der aktuellen Informationslage scheint mir eine Falsifizierung dieser Einschätzungen so wenig wahrscheinlich, dass ich mir eine Bewertung zutraue.

Sollte der Bau der Straße in der gegenwärtigen finanziellen Situation und bei den aktuellen Rahmenbedingungen weiterhin ernsthaft in Betracht gezogen werden, sind wesentliche Einschnitte für zukunftsrelevante Investitionen z. B. im Bildungsbereich, bei Ausbau von Krippen und Ganztagschulen, im verkehrlichen Klimaschutz, aber auch im Bereich der (energetischen) Sanierung von Gebäuden und bei Straßenunterhaltungen zu befürchten. Wir benötigen eine integrierte Verkehrspolitik, in der Investitionen zur Förderung des Umweltverbundes mit Ordnungspolitische Regelungen und Verkehrlichen Innovationen abgestimmt und ökonomisch wirksam werden. Die mit dem renovierten Verkehrsentwicklungsplan nötigen Maßnahmen erfordern erhebliche finanzielle Anstrengungen (z.B. für mehr Buslinien und weniger Wartezeiten an den Haltestellen, für Preissenkungen der Busfahrkarten...Park+Ride+Bike an den Stadträndern...Telematik--- und für die Öffentlichkeitsarbeit zur Beteiligung der Bürgerschaft).. Für mich ist der Bau dieser Straße auch aus finanziellen Gründen nicht zu verantworten.

Die angelaufene Weiterentwicklung des Naherholungsgebietes zum Leinepark entspricht einem lang gehegten Wunsch vieler Göttinger. Sie sollte in den nächsten Jahren nicht zuletzt auch deshalb mit Tatkraft Zug um Zug – auch nach Maßgabe der Mittel- unter breiter Beteiligung der Bürgerschaft vorangetrieben werden. Eine attraktive Möglichkeit die Freizeit in frischer Luft stadtnah zu verbringen bedeutet auch Freizeitverkehre in die Ferne nachhaltig zu verhindern und den Ruf einer attraktiven Studierendenstadt zu festigen.