

Antrag
für den
Rat
am 17. September 2021

Ina Jacobi
Geschäftsführerin
Christina Urlaub
Mitarbeiterin

Fraktionsbüro im Neuen Rathaus
Hiroshimaplatz 1-4
Tel.:+49 (551) 400 2785
Grueneratsfraktion@goettingen.de
www.gruene-goettingen.de/stadtrat

Göttingen, 26. August 2021

Zukunftsfähige Göttinger Verkehrsbetriebe vom Busbetrieb zum Mobilitätsanbieter

Der Rat der Stadt Göttingen möge beschließen:

Der Oberbürgermeister bzw. die Oberbürgermeisterin wird beauftragt als federführende Aufgabenträger:in des Göttinger ÖPNVs **zu prüfen bzw. prüfen** zu lassen wie durch konzeptionelle Planung und konkrete Maßnahmen die Realisierung der grundgesetzlich vorgegeben Daseinsvorsorge im zukünftigen Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt und in die Region gesichert wird.

Das erfordert, dass die gegenwärtig als örtlicher Busbetrieb agierenden städtischen Göttinger Verkehrsbetriebe (GöVB) den zukünftig multimodalen öffentlichen Personennahverkehr auf die Ansprüche an Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Mobilitätsgerechtigkeit auszurichten hat. Demnach ist u.a. fachlich und öffentlich zu diskutieren und gegebenenfalls mit Blick auf vergleichbare Erfahrungen anderer Städte zu prüfen und zu erproben:

- 1) „On Demand Verkehre“ als Zusatzangebot in peripherer Stadtlage und der angrenzenden Region.
- 2) autonomer Fahrbetrieb (z.B. zum „Kehr“ und/oder in einigen der im Busverkehrsentwicklungsplan vorbereiteten „(Fahrrad-)Busspuren“) mit dem Ziel bis 2030 auf einen solchen Betrieb umzustellen
- 3) Im Zuge der Taktverdichtung und Neuordnung des Straßenraumes linienweise den klassischen „Busverkehr“ auch schnell und direkt zu machen (Stichwort Bus Rapid Transport-System: BRT)
- 4) die Binnenerschließung mit kleinen und nach und nach autonomen „Gefäßen“.

5) im Zuge der Taktverkürzung und der „Binnenerschließung mit kleinen Gefäßen versuchsweise die Entlastung der City durch Minderung der „Bus-Innenstadt-durchfahrten“ herbeizuführen.

5) Ausgesuchte Endhalttestellen als „Mobilitäts-Hubs“ (Betreiber GöVB und/oder VSN) zu entwickeln, eingebunden in das Parkraummanagement (P&R), welches E-Rädern/-Rollern/-Scootern und Car-Sharing sowie On-Demand Verkehr miteinander verbinden muss

Das heißt unter anderem,

a) sicherzustellen, dass der zukünftige Betriebshof - mit Nachhaltigkeits-Zertifizierung beispielsweise durch die DGfNB - die Voraussetzung bietet, die technische und organisatorische Verknüpfung der unterschiedlichen und zukünftig sich entwickelnden Verkehrsmittel klimaschützend, nachhaltig und zukunftssicher zu gewährleisten.

b) dass der Aufgabenträger in Ergänzung des aktuell rechtlich vorgeschriebenen Nahverkehrsplanes (entspr. §1 des NNVG) weitere Vorgaben erstellt, kontrolliert und evaluiert.

c) die Verkehrsleitstelle des neuen Betriebshof der GöVB in die Lage zu bringen, Aufgaben einer gemeinsamen Planungs- und Steuerungsplattform sowohl für städtische und regionale Mobilitätsleistungen zum multimodalen ÖPNV zu erfüllen.

Der Rat sagt den GöVB bei dieser auf Nachhaltigkeit und insbes. Klimaschutz ausgerichteten Zielsetzung seine direkte und indirekte verkehrspolitische, organisatorische und - insbesondere bei Innovationen - finanzielle Unterstützung zu.

Zielsetzung: Erste Überlegungen und Prüfergebnisse werden im für Mobilität zuständigen Ausschuss Ende des Jahres zur Diskussion gestellt.

Begründung

Die fortschreitende Entwicklung im Bereich der Mobilität zeigt, dass auch der ÖPNV als Teil einer Gesamtmobilität mit teils sehr unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu denken ist. Ein zukunftsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist so getaktet, dass er sich auf natürliche Weise mit Carsharing-Angeboten, Fahrrädern und Pedelecs an mehreren Mobilitätsstationen verzahnt. Das System greift so gut ineinander, dass die Nutzung des eigenen PKWs keine Vorteile mehr bietet. Selbstverständlich ist damit zu rechnen, dass die grundsätzlichen Veränderungen im Umgang mit der Mobilität auch Einfluss nehmen auf die Gestalt des Gesamtsystems Verkehr.

Es gilt daher frühzeitig Entwicklungen in diesem Bereich zu (er)kennen und auf Relevanz zu prüfen, so dass alle notwendigen Maßnahmen bereits jetzt beim Bau eines zukunftsfähigen Busbetriebshofs mit eingerechnet werden können. Dazu gehört auch, den Standort dieses Betriebshofes so zu wählen und festzuschreiben, dass nicht nur die Nah-, sondern auch die Regionalmobilität Berücksichtigung findet.

Links und weiterführende Informationen:

[1] <https://www.heise.de/hintergrund/Vom-Fahren-zum-Gefahrenwerden-Pandemie-Effekt-Robotaxis-nehmen-an-Fahrt-auf-6034375.html>

[2] <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/256792>

[3] Deutsches Institut für Urbanistik: "Der ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende - Herausforderungen und Lösungen", Seminar 10-11. 2. 2020

[4] Konrad Otto-Zimmermann: "Kommunale Mobilitätsstrategien für die Verkehrswende, - Wer möchte wann wozu von wo nach wo?" mobilogisch 2/21 (7. Freiburger Mobilitätsgespräch)

[5] Bericht des "JOURNAL für nachhaltiges Handeln in Kommunen, 2/2019, zum 9. ÖPNV- Innovationspreis

[6] Göttinger Tageblatt vom 14. Mai 2021: „VW will mit Robotaxis vorfahren“

[7] Süddeutsche Zeitung vom 14. Mai 2021: „Robotaxi durch Hamburg – VW nennt als erster deutscher Autohersteller ein Datum“

[8] Göttinger Tageblatt vom 13. Juli 2021: „Kleinbus statt Taxi: Werden Göttinger bald zu Hause abgeholt? Stadt Göttingen plant gemeinsam mit Göttinger Verkehrsbetrieben (GöVB) und „EcoBus“ ein On-Demand-Angebot“

[9] Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995 (Nds.GVBL. 1995, S.180), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes v. 28.10.2009 (Nds.GVBL. Nr.22/2009 S. 366) und Art. 1 des Gesetzes vom 27.10.2016 (Nds. GVBL. Nr. 16/20016 S. 240) VORIS 94000 02 - § 1