

# Göttingen jenseits von Südspangenphantasien GRÜNE Mobilitätskonzepte der Zukunft



## Verkehrspolitische Ziele und Visionen für die kommende Ratsperiode 2011-2016

Verkehr ist keine Naturgewalt, die über unsere Straßen kommt wie Regen, der vom Himmel fällt, sondern er ist von Menschen gemacht und lässt sich daher auch von Menschen sinnvoll lenken, reduzieren und vermeiden. Genau das ist das erklärte Ziel unserer Ratspolitik!

Dabei gehen wir davon aus, dass sich unsere Mobilitätsgewohnheiten schon auf Grund schwindender Ölreserven, steigender Rohölpreise und des zunehmenden Marktanteils regenerativer Energien in den kommenden Jahrzehnten grundlegend wandeln werden. Schwere Autos mit Brennstoffmotoren und LKWs werden schrittweise verschwinden und durch leichtere und kleinere, langsamere und emissionsärmere Fahrzeuge ersetzt werden. Die Bedeutung der Elektromobilität und der Bahn wird zunehmen, ebenso die Bedeutung des Fahrrads und des Busverkehrs für die innerörtliche Mobilität. Wir betrachten diese Entwicklung nicht als schicksalhaft oder gar bedrohlich, sondern wir sehen darin eine Chance und wollen diesen Wandel aktiv gestalten.



## Wir brauchen eine klimafreundliche Grundlagenplanung!

Wichtigste Orientierungsgröße bei der Umsetzung der Verkehrswende in Göttingen ist für uns der **Ausstoß an klimaschädlichem CO<sub>2</sub>**, den wir bis 2020 um mindestens 40% (gegenüber 1990) vermindern wollen. Dies setzt einerseits voraus, dass sich die städtebauliche Rahmenplanung zukünftig konsequent am **Leitbild der kompakten Stadt der kurzen Wege** orientiert und sich die Klimaziele der Stadt in der verkehrspolitischen Grundlagenplanung widerspiegeln. Auf unser Drängen bereitet die Verwaltung daher aktuell eine „**klimaschonende**“ **Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)** vor, die mit **intensiver Bürgerbeteiligung** durchgeführt und bis zum Jahr 2015 abgeschlossen werden soll. Dieses grundlegende politische Steuerungsinstrument muss die Anforderungen sozialverträglicher Mobilität mit denen des Umweltschutzes, insbesondere des Emissionsschutzes (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Ruß, Lärm u.a.) und der Reduzierung des Flächenverbrauchs sowie der Unfallprävention zusammenführen. Nachhaltige Lösungen dürfen nicht den Zwängen des Autoverkehrs untergeordnet werden. Zudem drängen wir darauf, dass die Stadt gemeinsam mit dem Landkreis ein Konzept erstellt um den Verkehr über die Stadtgrenzen hinaus klimaschonender abzuwickeln. Göttingen verzeichnet täglich über 50.000 Ein- und Auspendler mit über 100.000 Verkehrsbewegungen!

## GRÜNE Ziele bei der klimafreundlichen Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans

Wir haben dafür gesorgt, dass sich die herausgehobene Bedeutung der Klimaschutzziele, die sich die Stadt Göttingen selbst gesetzt hat, schon im Namen des neuen „**Klimaplan Verkehrsentwicklung**“ widerspiegelt. Um diesen Anspruch mit Inhalt zu füllen, haben wir eine Vielzahl von Teilzielen formuliert:

- Wichtigstes Teilziel ist die **Umverteilung des „Modal Split“**. Dieser bezeichnet die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtstraßenverkehr der Stadt. Bei der letzten Haushaltsbefragung im Jahr 2009 hatte der Motorisierte Individualverkehr (MIV) noch einen Anteil von 34%. Der Anteil des Radverkehrs (27%), der Fortbewegung zu Fuß (25%) und mit dem Bus bzw. der Bahn (13%) hat stark aufgeholt, liegt aber noch deutlich zurück. Durch „**Push and Pull-Maßnahmen**“ wollen wir die Anteile von Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr deutlich fördern und die Nutzung des Autos zurückdrängen.
- **Wir setzen vor allem auf das Fahrrad!** Durch eine konsequente Fahrradförderpolitik haben wir dafür gesorgt, dass die **Fahrradstadt Göttingen** neben Freiburg, Tübingen und Münster zu den Fahrrad freundlichsten Städten Deutschlands zählt. Die Benutzung des Fahrrads ist gesund und umweltfreundlich. Es braucht weniger Platz, verursacht volks- und privatwirtschaftlich geringere Kosten und lässt sich Ressourcen schonender herstellen als jedes andere Verkehrsmittel. Der Ausbau **der Fahrradinfrastruktur** (Verkehrswege, Stellplätze, Übergänge zum ÖPNV, Radsportstätten u.a.) ist die wirksamste Methode, den Stadtverkehr umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten. Auch an der Entflechtung des Labyrinths der Radfahrverbote in der Innenstadt werden wir weiterarbeiten.

- Wir streben eine **Ausweitung des Shared Space** an. Dieses Konzept verzichtet auf die Aufteilung der Straße in Fahrbahn, Stellplätze, Rad- und Fußwege. Zu besichtigen ist es z.B. vor der Uni-Aula. Shared Space zwingt zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen, wirkt entschleunigend und mindert Unfallgefahren. Statt dieses Konzept auf andere Straßen auszuweiten, hat die Stadt das beste Beispiel für shared space, den unteren Abschnitt der Theaterstraße, kürzlich gegen unseren Widerstand zu einer ganz normalen Durchfahrtsstraße umgebaut. Wir wollen hier ein grundlegendes Umdenken herbeiführen und dem Shared Space mehr Raum geben.
- Um auch den Rad“fern“verkehr attraktiv zu machen, brauchen wir einen Ausbau der **Fahrradstraßen und –haupttrouten**. Deshalb hat der Metropolregions-Radweg Bovenden-Rosdorf unsere volle Unterstützung. Aber auch andere Routen müssen ausgebaut, saniert oder durch begradigte Linienführung beschleunigt werden. Indem wir die Anbindung der Gewerbegebiete verbessern, wollen wir das Fahrrad auch für den Berufsverkehr attraktiver machen.
- Da es immer Menschen geben wird, die auf den Bus angewiesen sind, z.B. weil sie zum Radfahren zu jung oder zu gebrechlich sind, wollen wir auch das **Busangebot sichern**. Das Liniennetz wollen wir ausbauen und die Taktung verkürzen so weit es die städtischen Finanzen zulassen. Der technische Standard und Komfort der komplett modernisierten Busflotte soll mindestens gehalten werden. Service-Angebote (z.B. kostenlose Fahrradbeförderung) sind sinnvoll zu ergänzen. Potenziale zur Gewinnung neuer Buskunden sehen wir v.a. im Berufsverkehr. Daher bemühen wir uns, den Busverkehr stärker an den Arbeitszeiten der Uni (u.a. Campus-Shuttle) und der Betriebe (Job-Ticket) auszurichten und die Abstimmung der Fahrpläne von GöVB, VSN und RBB sowie der Bahn zu optimieren.
- Es ist absehbar, dass Strom aus regenerativen Quellen mittelfristig fossile Brennstoffe als wichtigster Energieträger für unsere Mobilität ablösen wird. Damit einher geht die Entwicklung neuartiger Fahrzeugtechnologien. E-Bikes und Pedalecs sind bereits serienreif und bieten v.a. in unseren Hanglagen und „Bergdörfern“ schon heute eine ernsthafte Alternative zum Auto. Diesen **Ausbau der Elektromobilität** wollen wir fördern und sinnvoll gestalten, z.B. durch die Einrichtung von Stromtankstellen und „proaktive“ Öffentlichkeitsarbeit der Stadtverwaltung.
- In kaum einer anderen Stadt Deutschlands ist die gemeinsame Nutzung des Autos so verbreitet wie in der **Car-Sharing-Stadt Göttingen**. Gerade für Menschen, die das Auto nur unregelmäßig und sporadisch nutzen, bietet die Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing Anbieter eine Alternative zum Besitz eines teuren eigenen Autos. Zudem lässt jedes Car-Sharing-Fahrzeug an einem neuen Standort in seiner Umgebung acht bis zehn private PKW verschwinden. Diesen Wandel vom Besitzen zum Verfügen und die damit verbundene Umnutzung des öffentlichen Raumes werden wir fördern. Auch **Kombi-Angebote** von Car-Sharing, Bahn-, Bus- und Fahrrad wollen wir entwickeln und fördern.
- Um den motorisierten Verkehr verantwortbar abzuwickeln und Emissionen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Staub, Lärm u.a.) und Unfallgefahren zu vermindern, halten wir zudem eine **Entschleunigung des Autoverkehrs** für notwendig. Dazu brauchen wir **Grüne Wellen**, um Verkehr flüssiger abzuwickeln und den emissionsintensiven Wechsel von Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen zu mindern. Wir brauchen aber v.a. auch eine Ausweitung von **Tempo-30-Zonen und Spielstraßen**. Zudem fordern wir in einem Modellversuch die Ausweisung von **Tempo 40 als Regelgeschwindigkeit**. Maßnahmen zur **Geschwindigkeitsmessung und –überwachung** sind auszuweiten.
- Orientiert am „**Vision Zero-Konzept**“ des VCD möchten wir erreichen, dass kein Mensch bei Verkehrsunfällen zu Tode kommt, was in Göttingen in einzelnen Jahren bereits gelungen ist. Wir wollen jährlich mindestens zwei der wichtigsten Unfallschwerpunkte im Göttinger Stadtgebiet durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen entschärfen. Da die Unfallgefahr mit der Fahrgeschwindigkeit überproportional zunimmt, halten wir aber nicht nur verkehrssichernde Maßnahmen für unverzichtbar, sondern auch eine Entschleunigung des Verkehrs. Und weil auch Lärm und Feinstaub krank machen, werden wir uns auch für die **Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU** einsetzen und einen weiteren Anlauf zur **Einrichtung einer Umweltzone für die Innenstadt** unternehmen.
- Aus dem Wandel der Rahmenbedingungen unserer Mobilität ergeben sich veränderte Ansprüche an die Dimension und Beschaffenheit unserer Straßen, Parkplätze und sonstigen Verkehrswege. Auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist unser Verkehrswegenetz überdimensioniert. Die Straßen der Zukunft werden schmaler sein und vielerorts geringere Traglasten erfordern. Wir wollen diesen Wandel aktiv gestalten und mit einem **Rückbau von Straßen und Parkplätzen** beginnen. Straßenneubau ist nur zur Erschließung neuer Baugebiete diskutabel.
- **Südspange – Nein Danke!** Wir werden das klare Ergebnis der Bürgerbefragung zum Bau der Göttinger Südspange in politisches Handeln umsetzen und dieses unnötigste aller Straßenbauprojekte in Göttingen in allen seinen diskutierten Varianten ein für allemal aus dem Flächennutzungsplan und der Regionalen Raumordnung streichen. Projekte dieser Art bringen die notwendige Verkehrswende in Göttingen keinen Schritt voran, sondern stehen ihr im Weg!



**Klimaschutz in GÖTTINGEN braucht eine GRÜNE Verkehrswende!**

Das Wahlprogramm und umfassendere verkehrspolit. Positionspapiere finden Sie unter [www.gruene-goettingen.de](http://www.gruene-goettingen.de)