



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -RATSFRAKTION-  
HIROSHIMAPLATZ 1-4, 37083 GÖTTINGEN

Antrag für den  
Rat  
am 5.12.2008

**Fraktion im Rat  
der Stadt Göttingen**

Geschäftsführung: Jürgen Bartz

Tel: 0551-400-2785

Fax: 0551/400-2904

[GrueneRatsfraktion@goettingen.de](mailto:GrueneRatsfraktion@goettingen.de)

[www.gruene.de/goettingen](http://www.gruene.de/goettingen)

24.11.2008

## **Aktionsplan Feinstaub:**

### **Neuausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes an Emissionsminderung und Klimaschutz**

Der Rat möge beschließen:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt angesichts der aktuell diskutierten langfristig wirksamen Gesundheits- und Klimabedrohung (u.a. durch den Straßenverkehr) und den politischen Vorgaben (vor allem Feinstaub-PM10; Feinstaub-PM2,5; Stickoxyden; Lärm; CO2) den im März 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan vordringlich zu aktualisieren.<sup>1</sup> Vorrangige Zielrichtung muss es sein den Ausstoß von Schadstoffen ursächlich deutlicher zu reduzieren und die - insbesondere unter Klimaaspekten- notwendige Verkehrswende in Göttingen einzuleiten, indem dem Umweltverbund von Fuß, Rad und Bus deutlich wirksam die Priorität eingeräumt wird.

Die Verwaltung wird beauftragt den öffentlichen Diskussionsprozess ähnlich wie vor dem Beschluss im Jahre 2000 in die Wege zu leiten. Die Kosten sind zeitig zur Haushaltsplanung 2009 zu ermitteln und im Bauausschuss vorzustellen.“

#### Begründung:

Die Diskussion um den 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan mündete in einen Beschlusskompromiss, der unter dem Szenarionamen „Wandel“ darauf abzielte das Mengergerüst Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich LKW-Verkehre angesichts der für die Zukunft angenommenen Zunahme von Verkehr wenigstens zu halten.

Die Entscheidung fiel zwischen den Szenarien „Trend“ (auf die Verkehrsentwicklung reagieren) „Wandel“ und „Agenda 21“. Wobei sich heute heraus stellt, dass die hinter dem Rahmen „Agenda21“ angelegten Zielsetzungen zukunftsfähiger, aber damals nicht mehrheitsfähig gewesen sind. Virulente gesundheits- und klimapolitische Überlegungen, wie heute partei

<sup>1</sup> Siehe Aktionsplan der Verwaltung „Feinstaubbelastung Bürgerstraße“ am 28.3.2006, Seite 8 und PGN-Expertise (Umweltausschuss 246.08)



übergreifend aktuell, haben nur bei den wenigsten Akteuren zum VEP eine entscheidende Bedeutung gespielt.

Angesichts der erhöhten Sensibilität für die vom Straßenverkehr verursachten Gesundheitsschädigungen zu denen auch die Personenschäden durch Verkehrsunfälle zu zählen sind, und der verpflichtenden Vorgaben der EU und der Bundesregierung zum Thema Klima- und Emissionsschutz sind die ehemals zugrunde gelegten Ziele neu zu fassen. Eine an überarbeiteten Zielen orientierte Ausrichtung des VEPs ist dringend geboten. Hierzu bedarf es einer werbenden und einfallsreichen öffentlichen Debatte, damit die Politik das nötige Verantwortungsbewusstsein und den Mut entwickelt, die notwendigen Beschlüsse zu einer auf die Zukunft ausgerichteten Verkehrsentwicklungs-, Klima- und Gesundheitspolitik zu fassen.

Um die Notwendigkeit der Neuausrichtung zu unterstreichen sei nachfolgend eine aktuelle Einladung des Deutschen Instituts für Urbanistik beigefügt. Sie hat folgenden Wortlaut:

## **„Kommunal mobil - Klimaschutz im Stadtverkehr**

### **40% weniger CO2: Städte am Start**

Fachtagung des Umweltbundesamts, des Deutschen Instituts für Urbanistik und des Deutschen Städtetags am 20. und 21. November 2008 in Dessau

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**

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. Den motorisierten Verkehr zügeln und urbanes Leben für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen, das sind die Herausforderungen an die Städte.

#### **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. Rad fahren und zu Fuß gehen leisten nicht nur einiges zum Klimaschutz, sie dienen auch der Gesundheit und erhöhen die Lebensqualität besonders für ältere Menschen und Kinder.

#### **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. Dass es solche Maßnahmen gibt, lässt sich an vielen Beispielen zeigen.“