

Klima-Beirat Göttingen

Klima-Beirat Göttingen Hiroshimaplatz 1-4 37083 Göttingen

Stellungnahme

Kontakt



c/o Stadt Göttingen

Ref. 07 Nachhaltige Stadtentwicklung

Hiroshimaplatz 1-4

37083 Göttingen

e-mail

klimabeirat@goettingen.de

Telefon

0551 400 3939

Vorsitzende

Nils König

Claudia Leuner-Haverich

Ann-Julie Blume

Peter Schweiger

Datum

16.10.2023

Stellungnahme des Klimaschutz-Beirates zum individuellen motorisierten Individual-Verkehr (MIV)

Um den Klimawandel zu stoppen müssen die Emissionen auch aus dem Verkehrsbereich drastisch reduziert werden. Es reicht nicht aus, Verbrenner-Autos durch Elektro-Autos zu ersetzen, da der Ausbau der erneuerbaren Energien nicht unbegrenzt möglich ist und somit nicht so viel Ökostrom für Autos zur Verfügung stehen wird, dass die Anzahl der Autos so groß bleiben kann wie heute. Eine Verkehrswende zugunsten von deutlich mehr Fuß- Rad- und Bus- bzw. Bahnverkehr ist daher nötig!

Die AG Mobilität des Klimaschutz-Beirates der Stadt Göttingen hat daher bereits zwei ausführliche Stellungnahmen zur Verbesserung und Ausweitung des Radverkehrs sowie des öffentlichen Personen-Nahverkehrs in Göttingen in Göttingen vorgelegt, die der Beirat dann auch beschlossen und veröffentlicht hat.

Mit dieser Stellungnahme soll nun aufgezeigt werden, welche zusätzlichen Maßnahmen nötig sind, den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem mit Autos deutlich zu vermindern und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

Weniger Autos – mehr Lebensqualität

1. Mehr Flächen für Menschen und mehr Lebensqualität

Der Flächenbedarf für Autostraßen und Parkplätze ist immens. In Zukunft sollen wieder mehr Flächen für Fußgänger und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität geschaffen werden:

- Ausweitung von Fußgängerzonen
- Mehr Plätze für Menschen
- Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt mit entsprechender Platz- und Straßengestaltung
- Schaffung von autoreduzierten Zonen:
 - o Innenstadt ohne Straßenrand-Parkplätze und Parksuch-Straßenschleifen
 - o Ausgewählte Quartiere
- Freihaltung der Gehwege für Fußgänger:
 - o 2 m Gehwegbreite für radfahrende Kinder, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, etc
 - o Gehwegparken nur bei wesentlich breiteren Gehwegen erlauben
 - o Kontrolle des Freihaltens von Fahrrad- und Fußwegen, Ahndung von Fehlverhalten
- Bewertung der Fußgängersituation bei allen Planungen angelehnt an die Kategorisierung im Nahverkehrskonzept für die Südstadt

2. Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Fußgängern, Bussen und Fahrrädern

Straßen und Kreuzungen sind in der Regel vorrangig auf den Autoverkehr ausgerichtet. Für eine Verkehrswende muss der Straßenraum neu zugunsten von Fußgängern, Bussen und Fahrrädern aufgeteilt werden:

- Einrichtung zusätzlicher Busspuren zur Busbeschleunigung
- Verknüpfung verschiedener Mobilitätsoptionen („Mobilitätsstationen“)
- Mehr und breitete Fahrradwege und vor allem neue Fahrradstraßen zu Lasten von Autostraßen und -Spuren:
 - o Schnellere Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans
 - o Neue echte, möglichst autofreie Fahrradstraßen zu Lasten
- Mobilitäts-Großversuche zum Testen von neuen Straßenraumaufteilungen:
 - o Zeitweise Einrichtung von Busspuren
 - o Zeitweise Einrichtung von Einbahnstraßen
 - o Zeitweise Einrichtung von breiten Fahrradspuren
 - o Zeitweise Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“)
 - o Zeitweise Einrichten von MIV-freien Plätzen (an einem konkreten Bsp./Umwidmung von Straßen)

3. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Die Anzahl der Autos und der Autofahrten müssen für eine Verkehrswende reduziert werden. AutofahrerInnen müssen die Kosten des Flächenverbrauchs für Autos gerechter mittragen:

- Verlangsamung des Autoverkehrs:
 - o Flächendeckend Tempo 30
 - o Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“)
- Parkraumbewirtschaftung:
 - o Zonierte Parkraumbewirtschaftung deutlich ausweiten laut Klimaplan Verkehrsentwicklung
 - o Systematische Umwandlung von KFZ-Parkplätzen in Radabstellanlagen, E-Roller-Standplätze und Anlieferparkplätze
 - o Einrichtung von mehr Carsharing-Standplätzen
- Schaffung von Alternativen zum Individualverkehr:
 - o City-Logistik (mit Lastenradtransport)
 - o Carsharing
 - o Mobilitätskonzepte für Betriebe, Verwaltungen, Universität, Krankenhäuser, Schulen etc.
- Aufbau einer inter- und multimodalen Plattform zur Verknüpfung von Mobilitätsservices (Mobilitäts-App)

4. Abwicklung des Rest-Autoverkehrs

- Elektroautos statt Verbrenner
- Verbesserung der Elektro-Ladeinfrastruktur