

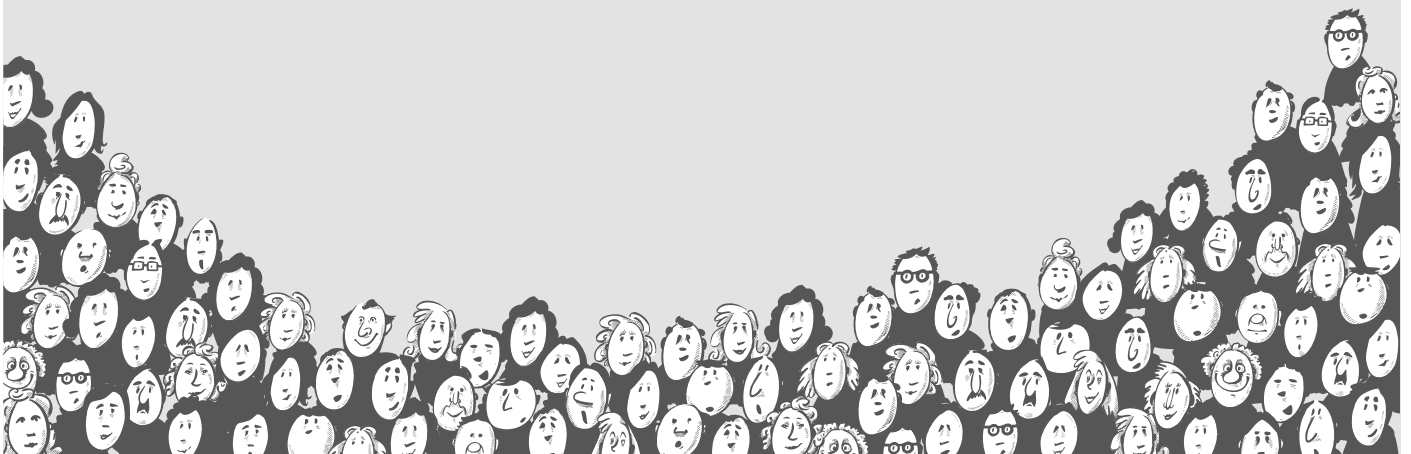
GÖTTINGEN

SPD

zuhören.
verstehen.
handeln.

MOBILITÄT NEU DENKEN

Positionspapier



THESENPAPIER

POSITIONSPAPIER

PROGRAMMFABRIK

PROGRAMM ZUR
KOMMUNALWAHL 2016

Vorwort

Mit diesem Positionspapier hat die SPD in Göttingen ihre Ideen für die weitere Entwicklung der Stadt Göttingen umrissen. Wir haben darin unsere Vorstellungen und Ziele nicht immer bis ins Kleinste ausformuliert. Ausgehend von unseren Grundsätzen als Sozialdemokratische Partei haben wir aber klar gesagt, an welchen Leitlinien sich unsere Politik im Rat der Stadt bis 2021 orientieren wird. Das halten wir auch für geboten. Eine politische Partei muss sagen wo sie steht, wofür sie streitet, was sie erhalten und was sie verändern will. Das gilt um so mehr für ein Positionspapier, das die Grundlage für ein offenes Gespräch mit Bürgerinnen und Bürger sein soll.

Wozu dann aber noch eine „Programmfabrik“? – Dafür gibt es zwei wichtige Gründe:

- Ganz sicher haben wir bei unseren Überlegungen nicht alle Probleme und Chancen der Stadtpolitik berücksichtigt und erfasst. Am Besten können das diejenigen feststellen, die damit näher befasst sind – als die betroffenen Bürgerinnen und Bürger.
- Wir haben sicher auch manche Rahmenbedingungen für die Formulierung unserer Ziele nicht berücksichtigt und sind deshalb nicht immer zu passenden Schlüssen gekommen. Auch hier gilt wieder: Wer kann das besser korrigieren, als die unmittelbar Betroffenen.

Deshalb sind wir auf die Idee der „Programmfabrik“ gekommen. Und deshalb freuen wir uns auf eine rege Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern. Beide Seiten – die SPD und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Foren – können und sollen davon profitieren. Die SPD lernt etwas hinzu und Bürgerinnen und Bürger können ihre Vorschläge und ihre Kritik vor der endgültigen Formulierung des Wahlprogramms einbringen.

Positionspapier des SPD-Stadtverbandes Göttingen für die

„SPD-Programmfabrik“

Mobilität neu denken

Mobilität in der Region Göttingen/Osterode neu denken

Mobilität ist für jeden von uns ein wesentliches Moment der individuellen Lebensgestaltung. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger und gleichwertig die der Wirtschaft sind ein Grundelement unserer Lebensqualität. Das Leitbild der SPD in Göttingen ist deshalb eine Mobilität der Vernunft, es geht von diesen Grundüberlegungen aus.

Göttingen ist Oberzentrum der Region. Diese Region wird mit der Kommunalwahl durch die Vereinigung der Landkreise Göttingen und Osterode wachsen. Wir wollen für alle Bürger und Bürgerinnen des neuen Landkreises ein zentrales Ziel sein. Wir „leben“ mit den täglich einpendelnden Bürgerinnen und Bürgern aus dem Landkreis, die hier arbeiten, einkaufen, Dienstleistungen suchen, ihre Freizeit in unseren Kultur- und Sporteinrichtungen verbringen. Die Stadt gewinnt ihre Kraft auch aus dem Vermögen, diese Bedürfnisse zu erfüllen.

Die SPD in Göttingen will deshalb eine leistungsfähige und kostengünstige Infrastruktur gestalten, die die erforderliche Mobilität effizient und nachhaltig organisiert. All dies aber, zusammen mit den Ansprüchen der Konsumenten, der Wirtschaft und des Handels nach einem reibungslosen Warenverkehr erzeugt Verkehr.

Wir wissen auch um die „Kehrseite“ dieses Anspruches – um die enormen Emissionen des motorisierten Verkehrs von jährlich fast 160 Tonnen CO₂. Sie belasten unsere Umwelt und gefährden unsere Lebensqualität. – Mobilität neu denken muss darum auch heißen: durch Veränderungen im Verkehrssektor und in unserem Mobilitätsverhalten, die für den wichtigen Schutz des Klimas nötige Schadstoffreduzierung zu ermöglichen.

Wir streiten also für eine integrierte Verkehrspolitik, die es möglich macht, Klimaschutz zu gestalten und zugleich die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf unseren Wegen und zu unseren Zwecken frei und kostengünstig zu kombinieren. Wir wollen nicht nur den räumlichen Verbund der öffentlichen Verkehrsträger. Wir fordern zugleich die Vernetzung aller Verkehrsmittel.

Im Rahmen dieser Politik ist die Erreichbarkeit aller örtlichen und regionalen Ziele von zentraler Bedeutung. Sie ist nur durch ein hohes Angebotsniveau für die nichtmotorisierte Bevölkerung zu erreichen. Insbesondere die Bedürfnisse der größer werdenden Gruppe älterer Menschen muss dabei berücksichtigt werden.

Wir verfolgen aber auch eine Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, die gleichzeitig die sachlichen Gründe der Bürgerinnen und Bürger anerkennt, die für die individuelle Wahl des Verkehrsmittels durch die Verkehrsteilnehmer streiten. Deshalb lehnen wir Maßnahmen ab, die darauf zielen, Erschwernisse zu schaffen, um so den Verkehrsteilnehmer ohne sachliche Rechtfertigung die Nutzung ihres motorisierten Verkehrsmittels zu erschweren und ihnen die Nutzung ihres Verkehrsweges unmöglich zu machen. Deshalb

- lehnen wir ein flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h ab. Der Funktion unserer Stadt als Oberzentrum wird ein Tempolimit von 30 km/h auf den Einfahrts- und Zufahrtsstraßen nicht gerecht. In reinen Wohngebieten ist eine Tempobeschränkung mit Zustimmung der dortigen Wohnbevölkerung hingegen wünschenswert.
- sprechen wir uns gegen jede willkürliche Beschränkung oder Erschwerung des Parkens auf öffentlichen Straßen aus, die das Ziel hat, den motorisierten Individualverkehr zu beschweren.
- wollen wir keine Gängelung von Autofahrern durch Willkürmaßnahmen. Stattdessen wollen wir wirtschaftlich rational, umweltpolitisch vernünftig und sozial verantwortlich Mobilität gestalten.

Zu der nach diesen Grundsätzen gestalteten Politik gehören folgende Einzelmaßnahmen:

Raumentwicklung

Eine nachhaltige und geordnete Raumentwicklung umfasst eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und ist Voraussetzung zur Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrsaufwandes. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten war die richtige Antwort auf die Industrialisierung und sorgte für eine Entdichtung. Sie widerspricht aber – insbesondere an den Rändern der Stadt – der Anforderung von Nachhaltigkeit. Klimaschutzziele erfordern den Stadtumbau mit einer Balance von baulicher Dichte, Nutzungsmischung, Freiräumen und Licht. Die in früheren Jahren nach heutigen Maßstäben überzogen gebaute Infrastruktur ist als Bausünde zu beseitigen. Überdimensionierte Verkehrsräume sind zurückzubauen.

Unser Leitbild ist die Stadt der kurzen Wege, dies werden wir auch bei Bauleitplanung berücksichtigen. Wir wollen Verkehr und Siedlung flächensparend entwickeln und die Erreichbarkeit aller Orte effizient gestalten (siehe Positionspapier „Wohnen in Göttingen“).

Lieverkehre

Den Güter und Wirtschaftsverkehr wollen wir mittelfristig durch eine Neuorganisation der Paket- und Expressdienste und Elektro-Lieferfahrzeuge stadtverträglich organisieren.

Mobilitätspläne

Die Stadtquartiere Stadt verlieren durch übermäßigen motorisierten Verkehr an Attraktivität, deshalb ist eine Reduzierung von Stell- und Parkplätzen sinnvoll. Auf bauordnungsrechtliche Verpflichtungen zum Bau von Stellplätzen kann verzichtet werden, wenn der Eigentümer des Grundstücks sich verpflichtet, verbindliche Mobilitätspläne aufzustellen. Darin hat der Grundstückseigentümer/Investor die dauerhafte Erreichbarkeit seines Standortes für Fußgänger, Radfahrer, PKW-Nutzer und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermitteln und unter Einbeziehung einer Abschätzung der Verkehrserzeugung die notwendigen Maßnahmen zur Befriedung der Mobilitätsbedürfnisse zu erarbeiten und nachzuweisen.

Mobilitätspläne sollen im Rahmen der Erschließungsverpflichtung bei Vorhaben- und Erschließungsplänen planungsrechtlich abgesichert und die Umsetzung der Maßnahmen in einem städtebaulichen Vertrag vereinbart werden. Deshalb wollen wir Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nach Bauordnungsrecht durch eine moderne Stellplatzsatzung neu regeln.

Revitalisierung von Brachflächen

Wir bekennen uns zum Grundsatz der Innen- statt der Außenentwicklung. Brachliegende Flächen und nicht mehr betriebsnotwendige Grundstücke bieten sich für eine Überplanung an (siehe Positionspapier „Wohnen in Göttingen“).

Verkehrsinfrastruktur

Wir setzen uns für attraktive Netzkonfiguration der Verkehrsinfrastruktur ein. Die Stärkung einer Innenentwicklung durch kompakte und nutzungsgemischte Strukturen wird helfen, die Notwendigkeit großer Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbau zu vermeiden. Wir werden Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsträger im Sinn einer intermodalen Nutzung initiieren. Dazu gehört zur Förderung der Nahmobilität der weitere Bau von zusammenhängenden Fahrradnetzen sowie von öffentlichen und privaten Fahrradabstellanlagen.

Langfristig setzen wir uns für eine grundlegende Reform der Gemeindefinanzen ein. Dabei sollten u. a. die Nutznießer von kommunaler Infrastruktur stärker an deren Finanzierung beteiligt werden. Insbesondere Investitionen für den öffentlichen Nahverkehr müssen durch die nutznießenden Grundstückseigentümer mitfinanzieren werden. Der Bodenwert eines Grundstückes wird durch die Qualität der Lage beeinflusst; die wiederum durch die Qualität der kommunalen Verkehrsinfrastruktur.

Verkehrsmanagement

Unsere Ziele beim Verkehrsmanagement auf kommunaler Ebene sind

- der Einsatz von modernen internetbasierten Kommunikation- und Informationssysteme, um die Nutzung des ÖPNV durch Fahrplänechzeiten, Erstellung individueller Anschlüsse und der Recherche von Anschlussmöglichkeiten sowie Bezahlssystemen zu erleichtern,
- die Förderung von Umleitungssystemen und modernen Verkehrsleitsystemen, die sich miteinander abstimmen,
- die Steuerung von Parkinformationssystemen,
- die Gestaltung attraktiver kurzer Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an den Kreuzungen

Durch diese Maßnahmen wollen wir eine Verstetigung des Verkehrsflusses, weniger Staus, weniger Benzinverbrauch und mehr Sicherheit gewährleisten.

Mobilitätsmanagement

Wir wollen die erforderliche und gewünschte Mobilität effizient und nachhaltig organisieren. Bestehende Infrastrukturen müssen effizient genutzt, Ressourcen in Form von Energie, Fläche und Finanzmittel gespart und innovative Mobilitätsangebote entwickelt werden.

Deshalb streben wir rasch den Aufbau eines modernen „Mobilitätsmanagements“ und die Erarbeitung innovativer Mobilitätspläne an. Dabei sind ausgehend von den individuellen Mobilitätsbedürfnisse gemeinsam mit Handel und Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistern, Vermietern, Mietern, Schulen und Freizeitverbänden zielgruppen- und fahrzweckspezifisch individuell abrufbare Mobilitätspläne zu erarbeiten, die eine Alternative zum Individualverkehr sein und zur Entlastung privater und öffentlicher Haushalte beitragen können.

Die Verkehrsmittelwahl soll vor dem Antritt der Fahrt über verschiedene Maßnahmen abruf- und beeinflusst werden und sozial- sowie umweltverträglich sein. Maßnahmen können sein: Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur, in die Preispolitik und in das gesetzliche Regelwerk, Unterstützung von neuen Dienstleistungsangeboten.

Carsharing

Die Zahl von Verkehrsteilnehmern, die neue Mobilitätsangebote nutzen, nimmt sprunghaft zu. Während die Zahl der Neuzulassungen von Personenwagen in den letzten zehn Jahren von 14,5 Mio. auf 11,6 Mio. sankt, wuchs die Zahl der Carsharing-Teilnehmer von 50.000 in 2012 auf fast 800.000 in 2014. Das BMW Model des Carsharings drive now rechnet mit 70 Nutzern pro PKW. Wir werden entsprechende Angebote in Göttingen fördern.