

Forderung: Mobilitätswende

7 von 10 Fahrten im Stadtgebiet Gifhorn werden durch private Kraftfahrzeuge erledigt¹, die durch ihre Emissionen klimaschädlich sind und die Luft verschmutzen. Dass Luftverschmutzung wirklich durch weniger Fahrten eindämmbar ist, zeigt das derzeitige Weltgeschehen, wo in zahlreichen Großstädten die Luft deutlich besser wird, weil das öffentliche Leben praktisch stillsteht.² Die Mobilitätswende ist ein wesentlicher Ansatzpunkt, um die Stadt Gifhorn nachhaltiger, grüner und attraktiver zu gestalten. Es gibt schon zahlreiche, erfolgreiche Maßnahmen in anderen Städten und Kommunen, an denen sich einfach orientiert werden kann. Zudem ist mit dem Gifhorer Verkehrsentwicklungsplan mit dem Bürger*innenforum „Leitbild Mobilität“ viel erarbeitet worden. Die dort genannten Ziele sollten zügig in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Maßnahmenkatalog für eine klimafreundlichere Mobilität

1. Verkehrsvermeidung als „Stadt der kurzen Wege“

Der Begriff „Stadt der kurzen Wege“ findet sich in den Ordnungsprinzipien aus dem Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung der UN-Konferenz 1992³ wieder und bezeichnet im allgemeinen die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch die Vermeidung räumlicher Distanzen zwischen Orten von Arbeit, Wohnen, Konsum, Freizeit und Erholung. Verkehrs- und Stadtplanung sollten verpflichtend immer unter Betrachtung dieses Prinzips beschlossen werden. Als erste Maßnahmen kann das Fußgänger*innenwegenetz und Fahrradwegenetz ausgebaut werden, indem beispielsweise eine Verbindung von der Südstadt über das Gelände am Laubberg Richtung Innenstadt umgesetzt wird.

2. Fußgänger*innenfreundliche Stadt

Die sozialste und natürlichste Form der Fortbewegung ist der Fußverkehr. 50% aller Wege unter zwei Kilometern werden zu Fuß bewältigt. In den Zentren der Städte sind es sogar 75%.⁴ Fußverkehr ist ressourcenschonend, verursacht die geringsten Emissionen, benötigt die kleinste Fläche aller Verkehrsflächen und außerdem gesund. Gleichzeitig beleben Fußgänger und Fußgängerinnen den öffentlichen Raum und tragen zur Attraktivität einer Stadt bei. Trotz der zahlreichen Vorteile des Fußverkehrs ist dieser bei der Verteilung von Flächen benachteiligt und kaum durchdacht. Oft mangelt es an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Attraktivität der Fußwege. Um die Stadt Gifhorn Fußgänger*innenfreundlicher zu gestalten, fordern wir die Schaffung einer geeigneten Infrastruktur, d.h. ebene Fußwege in der Breite von 2,5 Metern. Außerdem fordern wir, wenn möglich, eine abwechslungsreiche Umgebung dieser Wege durch ansprechende Gestaltungselemente wie Grünstreifen und schattenspendende Bäume am Wegesrand. Das Zufußgehen in Gifhorn soll reizvoll werden. Alle Fußgänger und Fußgängerinnen, ob mit oder ohne körperlicher Einschränkung, sollten sich wohlfühlen.

3. Aufstieg zur „Fahrradfreundlichen Kommune“

Neben einem allgemeinem Verkehrsentwicklungsplan braucht es ein umfangreiches Radverkehrskonzept, mit dem die Stadt problemlos als „Fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet werden kann. Das Radverkehrskonzept aus 2008 wird diesen Ansprüchen nicht mehr gerecht. Stattdessen sollten extra Fahrradstraßen vorgesehen werden, wie auch ein Cityring extra für Radfahrende. Es benötigt eigene Fahrradverkehrsleitung, breitere, gut markierte Radwege und „Fahrradzonen“ vor Ampeln, damit Fahrradfahrer*innen nicht durch abbiegende PKWs und LKWs erwischt werden können. Zudem sollten Investitionen in Autostraßen zu gleichen Teilen in Radwege geschehen.

4. Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten und vor sozialen Einrichtungen

Strukturell sind schwächere Verkehrsteilnehmer*innen, wie Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, im Straßenverkehr benachteiligt.⁵ Um schwächere Verkehrsteilnehmer*innen gleichermaßen beteiligen können, braucht es allgemeine verkehrsberuhigende Maßnahmen insbesondere in Wohngebieten und vor sozialen Einrichtungen. Ebenfalls sollten an Kreuzungen und Verkehrsknoten breitere Wege geschaffen werden.

5. Konsequente Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans zu Stärkung klimafreundlicher Mobilität

Mit 50 zu 2 Stimmen haben die Gifhorner Bürger*innen klar aufgezeigt, dass Planungsfall P3, das sogenannte Klimaschutz-Szenario, der favorisierte Planungsfall ist. Die Stadt Gifhorn muss in den kommenden 10 Jahren bis 2030 Planungsfall 3 gewissenhaft umsetzen, damit die geltenden Klimaschutzziele des Bundes erreicht werden können. Dazu gehört die Takterhöhung der Züge RE30 und RB47 auf 30 Minuten von Montag bis Sonntag, sichere und befahrbare Radwege, wie zum Beispiel durch einen Fahrradring um das Stadtzentrum, und alle weiteren Vorgehensweisen verankert im Leitbild Mobilität.

6. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Mit 8900 Fahrten und 5,5% Anteil an der Verkehrsmittelnutzung pro Werktag, liegt die Nutzung des ÖPNVs in Gifhorn unter der durchschnittlichen Nutzung von 10% im gesamten Großraum Braunschweig.⁶ Durch die 30-Minuten Takten des RE30 Wolfsburg-Gifhorn-Hannover und des RB47 Gifhorn-Braunschweig, sollen Schienenanbindungen in Gifhorn bis 2030 attraktiver gestaltet werden. Zudem sollten alle Stadtbuslinien ebenfalls im 30-Minuten Takt fahren. Um die gewünschte Zunahme von 100% des ÖPNVs zu erreichen, fordern wir die Umsetzung aller Maßnahmen aus P3 - Klimaschutzszenario des Leitbilds Mobilität bis 2030.⁷ Um die öffentliche Beförderung gerecht zu gestalten müssen gleichzeitig günstigere Tarife geschaffen werden.⁸

7. Umstellung des Städtischen Fuhrparks zu 100% lokal emissionsfrei bis 2030

Sukzessiv sollten städtische Fahrzeuge, wie Müllabfuhr, Straßenreinigungsfahrzeuge und Busse mit lokal emissionsfreien Antrieben ausgestattet sein. Zudem sollten alle Dieselbusse kurzfristig mit Abgasfiltersystemen nachgerüstet werden, bis Ende 2020 kann das auch vom BMVI gefördert werden.⁹ Alle Mitarbeiter*innen der Stadt Gifhorn, die Anspruch auf ein Dienstfahrzeug besitzen, sollten mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug ausgestattet werden oder die Möglichkeit auf ein E-Rad als Dienstrad wahrnehmen können.¹⁰

Quellen:

¹ S. Leitbild (Muss noch hinzugefügt werden)

² <https://www.mdr.de/wissen/umwelt-profitiert-von-corona-100.html>

³ H. Heineberg: Stadtgeographie, Paderborn 2006, S. 129ff.

⁴ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/162891/analyse/perpedesindex-2016-fussverkehr-deutsche-staedte-ranking/>

⁵ <https://www.radfahren.de/story/gleichberechtigung-strassenverkehr-privilegien/>

⁶ https://www.stadt-gifhorn.de/sv_gifhorn/Lebenswert/Verkehr/Leitbild%20Mobilit%C3%A4t%202030/Protokoll%2020190926%20-%20Anlage%201%20-%20Pr%C3%A4sentation.pdf, S15

⁷ https://www.stadt-gifhorn.de/sv_gifhorn/Lebenswert/Verkehr/Leitbild%20Mobilit%C3%A4t%202030/Protokoll%2020190926%20-%20Anlage%201%20-%20Pr%C3%A4sentation.pdf, S.30

⁸ <https://www.vrb-online.de/index.php?id=160&start=40&ziel=10>

⁹ https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/8_Nachruistung_Dieselbusse/Nachruistung_Diesel-Busse_node.html

¹⁰ <https://www.mein-dienstrad.de/>