

Scientists for Future Göttingen danken den Scientists for Future Kassel für die Kooperation bei der Zusammenstellung der Fragen und Antworten.

## Häufige Fragen

### Wie kann sich der Umgang aller Verkehrsteilnehmenden insbesondere zwischen Autofahrer\*innen und Radfahrer\*innen verbessern: Abstand, Vorrang, Rücksicht?

Ein Blick in die Niederlande, einem Land, welches schon seit den 1980er Jahren die Städte konsequent radverkehrsfreundlich umbaut, zeigt, dass dort vor allem eine verkehrliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr umgesetzt wird, so dass E-Räder so vor allem im inner- oder nahstädtischen Bereich mit dem Auto konkurrieren können. Die Anschaffung lohnt sich aus Klimaschutz-Sicht bereits nach rund 100 km Fahrt, sofern ihr dafür häufiger das Auto stehen lasst.

#### Quelle:

„E-Rad macht mobil“ Umweltbundesamt 2014

### Wie sieht die CO<sub>2</sub>-Bilanz von E-Rädern aus? Unsere Berge sind ja nicht ganz ohne.

Wegen der Batterie und der Ladung liegen die Emissionen von E-Rädern bei ca. 550 g CO<sub>2</sub> pro 100 km. Mit E-Rädern ist aber üblicherweise eine größere Reichweite als mit dem normalen Rad möglich, so dass E-Räder so vor allem im inner- oder nahstädtischen Bereich mit dem Auto konkurrieren können. Die Anschaffung lohnt sich aus Klimaschutz-Sicht bereits nach rund 100 km Fahrt, sofern ihr dafür häufiger das Auto stehen lasst.

#### Quelle:

„E-Rad macht mobil“ Umweltbundesamt 2014

### Welche Anstrengungen werden in Göttingen unternommen, den Flächenbedarf von Autos (Straßen, Parkflächen) zu reduzieren?

2017 wurde ein „Radverkehrsentwicklungsplan“ erstellt. Trotzdem haben die Fahrradwege von 2010 bis 2020 nur um 7 km auf 96 km zugenommen (7,7 %), dagegen sind die innenstadtnahen Parkplätze im gleichen Zeitraum um 1270 auf 6789 (23 %) gestiegen. Maßnahmen, um substanziell etwas zu verändern, z. B. Erhöhung der Parkgebühren oder eine Parkraumbewirtschaftung, deren Erlöse dem ÖPNV zukommen, werden aber vom Klimaschutzbeirat als sinnvoll erachtet und bereits gefordert immer im Zusammenhang mit einer Verbesserung des Angebotes für umwelt-freundliche Verkehrsmittel.

**Was unternimmt die Stadt Göttingen zum Ausbau des ÖPNV in Stadt, Landkreis bzw. Umland von Göttingen? Es wäre schön, wenn die Taktung der Busse so erhöht wird, dass alle Arbeits- und Schulpendelfahrten eine Konkurrenz zum PKW sind.**

Es wurden in den letzten Jahren im bestehenden Busnetz wenige Verbesserungen (Ampelschaltungen, Barrierefreiheit) vorgenommen. Die AG Mobilität des Klimaschutzbeirats hat Vorschläge für den „Nahverkehrsplan 2019-2023“ eingebracht. Eine vorgeschlagene Erweiterung des Busnetzes oder eine häufigere Taktung wurde bisher für zu teuer befunden.

**Wie hoch könnte die CO<sub>2</sub>-Ersparnis ca. sein, wenn man in Göttingen im Innenstadtbereich flächendeckend Tempo 30 einführen würde?**

Direkte Auswirkungen von Tempo 30 auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind schwer zu ermitteln und hängen direkt von der Situation vor Ort ab (z. B. Steigung, Schaltung von Ampeln usw.). Dies führt dazu, dass je nach Situation mehr oder weniger CO<sub>2</sub> bei Tempo 30 (im Vergleich zu Tempo 50) ausgestoßen wird. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch, dass andere Schadstoffe (wie Feinstaub und Stickoxide) reduziert werden können, wenn durch Tempo 30 auch der Verkehrsfluss verbessert wird. Außerdem kann eine niedrigere Geschwindigkeit langfristig dazu führen, dass andere Verkehrsmittel einen zeitlichen Vorteil gegenüber dem PKW bekommen und vermehrt Wege zum Beispiel mit dem Fahrrad zurück gelegt werden, was zu einer Einsparung von CO<sub>2</sub> führt.

**Läuft der Göttinger Nahverkehr mit Ökostrom?**

Sieben E-Busse erhielten die GöVB (Göttinger Verkehrsbetriebe) 2020. Die Stadtwerke haben – neben drei anderen Anbietern – ein Carsharing-Angebot (yourCar), deren Angebot an E-Autos steht aber noch aus. Bei der Stadt kann man ein Lastenfahrrad kostenlos einige Tage ausprobieren. Ausweitung des Lastenfahrrad-Angebots wurde im Umweltausschuss der Stadt Göttingen beschlossen.

**Wie ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz von E-Autos?**

Zu E-Autos gibt es viele Studien mit unterschiedlichen Annahmen, so dass die Frage CO<sub>2</sub>-Bilanz von E-Autos nicht einfach zu beantworten ist. Aktuell liegt der Ressourcenverbrauch für die Herstellung von E-Autos aufgrund der Batterie höher als bei konventionellen Autos. Das kann sich durch zunehmende Forschung und Recyclingmethoden zukünftig jedoch ändern. Bei reiner Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schneidet das E-Auto im Vergleich zum Benzin- und Dieselfahrzeug bereits heute besser ab. Das Umweltbundesamt hat berechnet, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit aktuellem Strommix im Vergleich zum Diesel mindestens 16 % geringer und im Vergleich zu Benziner mindestens 27 % geringer sind, wenn der gesamte Lebenszyklus des Autos betrachtet wird. Das E-Auto kann demnach nur eine Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Radverkehr sein, wenn ein Verzicht auf das Auto nicht möglich ist und es lange genutzt wird.



# Verkehr und Klima

Aus der Schweiz gibt es jetzt den weltweit ersten Klimarechner der bei Autos außer dem Betrieb auch den gesamten Lebenszyklus der PKW von der Herstellung bis zur Entsorgung mit einbezieht. Der kostenlose [Klimabilanzrechner des TCS](https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/fahrzeug-kaufen-verkaufen/autosuche-vergleich.php) geht von einer durchschnittlichen Laufleistung der Fahrzeuge von 200 000 Kilometern als Grundlage zur Berechnung aus und basiert auf Daten des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) und verschiedener Bundesämter (Astra, BfE) zurück. Als wissenschaftlicher Partner steuert das PSI auch die Modelle für die Berechnungen des CO<sub>2</sub>-Fussabdrucks der Fahrzeugproduktion bei.

<https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/fahrzeug-kaufen-verkaufen/autosuche-vergleich.php>

## Quelle:

„Wie umweltfreundlich sind Elektroautos?“ Umweltbundesamt 2019