

Radentscheid Göttingen



Allgemeine Strategien

Mit meiner Unterschrift unter dieses Bürgerbegehren gemäß §32 NKomVG beantrage ich die Durchführung eines Bürgerentscheids nach §33 NKomVG zu folgender Frage:

Soll die Stadt Göttingen folgende Maßnahmen für eine Radverkehrsförderung umsetzen?

Begründung

Wir wollen, dass sich alle, besonders Kinder und ältere Menschen, ohne Furcht, sicher und selbstständig durch die Stadt bewegen können. Das geht nur durch den Ausbau sicherer und ausreichend breiter Radverkehrsanlagen.

Dies macht Radfahren einfacher und attraktiver. Die Lebensqualität in Göttingen wird erheblich verbessert, denn Radfahren ist gut für die Gesundheit, vermeidet Lärm, schädliche Abgase, Stau, übermäßigen Flächenverbrauch und leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

1. Strategiewechsel zur Radverkehrsförderung

Der **Radverkehrsentwicklungsplan** (RadVEP) von 2017 wird im Sinne eines durchgängigen, einladenden Radverkehrsnetzes umgesetzt und weiterentwickelt. Punkte des RadVEP, die gegen eine Radverkehrsförderung stehen, werden im folgenden benannt und ausgesetzt.

Die Strategie des Mischverkehrs auf stark befahrenen Straßen wird aufgegeben und die Verkehrsarten werden bei Konfliktpotenzial getrennt. Der Radverkehr bekommt auf Hauptstrecken einen geschützten Raum. Die Aussagen zur Strategie Verträglichkeit (im Mischverkehr) in Kapitel 7.4 RadVEP werden diesbezüglich geändert.

Die aktuellen **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)** und der Publikation „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundes werden eingehalten und umgesetzt.

Die Aussage aus der „Generellen Strategie“ aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1999 (Kapitel 6.5), „*Alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind als Partner gleichberechtigt zu betrachten*“, welche in der Folge zu einer einseitigen Begünstigung des Kfz-Verkehrs führte, wird ausgesetzt. Die besonderen Schutzbedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sollen innerhalb des Umweltverbundes besonders berücksichtigt werden.

Kfz-Parkplätze auf der Fahrbahn soll es nur dann geben, wenn der Platz für den Radverkehr nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ausreichend breit ist. In den Nutzungsansprüchen erhält **fließender Radverkehr Vorrang vor ruhendem Kfz-Verkehr**.

An Schulen sollen temporäre Kfz-Durchfahrtsverbote ermöglicht werden.

2. Sichere Radverkehrsanlagen

Die Stadt hält sich an die Standards der ERA – auch dann, wenn sie keine Fördermittel in Anspruch nimmt. Ausnahmen: Der Abstand zwischen Radfahr- bzw. Schutzstreifen und längsseitig parkenden Kfz beträgt mindestens 0,75 m und wird abmarkiert. Schutzstreifen werden nur dann angelegt, wenn diese ununterbrochen über die gesamte Straßenlänge geführt werden können (Negativbeispiel Danziger Straße). Die Fahrbahnen asphaltierter Radwege werden im selben Turnus saniert wie Kfz-Fahrbahnen.

Bei Radwegebau sollen Überdachungen baulich ermöglicht werden.

2.1. Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden so gestaltet, dass auch Kinder und ältere Menschen sicher radfahren können. Bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen oder Schleusen sorgen dafür, dass Autos nicht schneller als 30 fahren. Nach Möglichkeit wird Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden, z. B. durch **Poller, Diagonalsperren** oder aufeinander zulaufende Einbahnstraßen.

Zwischen Kfz-Parkflächen und Fahrgasse werden Sicherheitstrennstreifen abmarkiert (Vorbild Schlossstraße Frankfurt). Das Kfz-Parken wird reduziert, wenn die Regelbreite für die Fahrgasse von 4 m unterschritten wird. Bestehende Fahrradstraßen werden bis 2030 in diesem Sinne ertüchtigt.

2.2. Protected Bike Lanes

Auf wichtigen Abschnitten im Netz werden bis 2030 pro Jahr mindestens 1,5 km Protected Bike Lanes, durch Leitschwellen von der Kfz-Fahrspur abgegrenzte geschützte Radfahrstreifen, eingerichtet (Vorbild Bleichstraße Darmstadt). Protected Bike Lanes können auch als Zweirichtungsradwege angelegt werden. Wenn der Raum nicht ausreicht, werden Einbahnstraßen ausgewiesen (z. B. Merkelstraße und Friedländer Weg).

3. Kreuzungen sicher gestalten

An Ampelkreuzungen mit Mischverkehr erhalten Fahrräder einen vorgelagerten, farblich markierten Aufstellbereich. So wird direktes Linksabbiegen ermöglicht. Das indirekte Linksabbiegen wird als Standard verworfen. Die diesbezüglichen Aussagen in Kapitel 7.3.2 RadVEP werden geändert. Jährlich werden bis 2030 mindestens zwei Kreuzungen in diesem Sinne ertüchtigt.

3.1 Einmündungen und Grundstückszufahrten

Mündungen von Nebenstraßen werden bei Umbauten mit Geh- und Radwegaufpflasterungen versehen (Vorbild Gehrtstraße Düsseldorf). Hochbordige Radwege werden auch bei Grundstückseinfahrten niveaugleich weitergeführt. An Bordsteinabsenkungen werden niveaugleiche Rampensteine verwendet (Negativbeispiel Hainholzweg).

3.2 Ampeln rad- und fußverkehrsfreundlicher schalten

Fuß- und Radverkehr bekommen immer dann Grün, wenn Autos auch Grün bekommen (keine „Bettelampeln“ mehr). Alle Ampeln werden so programmiert, dass Fuß- und Radverkehr immer 1-2 Sekunden vor den rechtsabbiegenden Autos Grün bekommen und dass sie nicht unnötig lange Rot haben. Ggf. werden durch vom Fußverkehr getrennte Fahrradampeln installiert. Das Schild Fahrrad-Grünpfeil (Zeichen 721 StVO) wird überall angebracht, wo es verkehrsrechtlich möglich ist.

4. Fahrradabstellanlagen

An Schulen, Sport- und Veranstaltungsstätten werden die Abstellanlagen überdacht. In der Innenstadt werden Bügel zum Anschließen von Rädern auch in der inneren Fußgängerzone 1 angebracht (Ratsantrag vom 13.12.2019).

5. Planung und Service

Die knappen Personalressourcen werden zielgerichteter eingesetzt. Die **Planung** und Umgestaltung der radverkehrsreichen Stadtstraßen (Bürgerstraße, Rosdorfer Weg, Kasseler Landstraße) werden prioritär behandelt.

An **Baustellen** werden die Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt. Baulich wird auf temporäre Schutzstreifen auf der Fahrbahn übergeleitet.

Die Stadt erstellt einen neuen **Winterdienst**-Plan, der den Radverkehr besser berücksichtigt, und vermeidet es, Schnee auf Radwege zu schieben.

Die **Wegweisung** schildert, wenn Rat und Ortsräte dies erbeten, auch attraktive Nebenstrecken aus (wo es sinnvoll ist, nur in eine Richtung).

Ein Bürgerbegehren von

Kostenschätzung der Verwaltung:
39,4 Mio EUR im Rahmen bis 2030.



Vertretungsberechtigt nach § 32 Abs. 3 NKomVG: Isabel Hielscher, Brüder-Grimm-Allee 57, 37075 Göttingen | Jonas Luckhardt, Goßlerstraße 17, 37073 Göttingen | Martin Hulpke-Wette, Humboldtallee 22, 37073 Göttingen

Nachname, Vorname	Geboren am	Straße, Haus-Nr.	Postleitzahl	Datum der	Unterschrift	Amtl. Vermerk
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			

Unterschreiben dürfen alle Wahlberechtigten ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Göttingen. Nur lesbare und vollständige Einträge zählen, bitte keine "Gänsefüßchen" nutzen. Weitere Infos: www.radentscheid-goettingen.de

Bürgerbegehren 2

Radentscheid Göttingen



Radverkehrsanlagen in der Kernstadt

Mit meiner Unterschrift unter dieses Bürgerbegehren gemäß §32 NKomVG beantrage ich die Durchführung eines Bürgerentscheids nach §33 NKomVG zu folgender Frage:

Soll die Stadt Göttingen folgende Maßnahmen zur räumlichen Trennung von Kfz- und Radverkehr bis 2030 umsetzen?

Begründung

Wir wollen zukunftsfähige Radverkehrswege, auf denen sich alle, besonders Kinder und ältere Menschen, sicher und selbstständig, angst- und konfliktfrei durch die Stadt bewegen können.

Dafür braucht es eine räumliche Trennung und Entflechtung von Rad- und Kfz-Verkehr. Der Verkehrsraum in der eng bebauten Stadt ist begrenzt. Manche Teile des öffentlichen Raums, die bisher insbesondere parkenden Kfz vorbehalten waren, müssen für sicheren Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

1. Umbaumaßnahmen erster Priorität

Die **Bürgerstraße** wird bis 2028 umgebaut und erhält auf der Südwestseite eine geschützte Zweirichtungs-Radverkehrsanlage, deren Decke im selben Turnus wie die Kfz-Fahrbahn instandgehalten wird.

Der **Schildweg** wird als Ostumfahrung in beide Richtungen ausgebaut. Der bergauf fahrende Radverkehr erhält einen durch Leitschwellen geschützten Raum. Hierfür werden auf einer Seite Parkplätze entfernt.

Die Stadt erstellt bis 2027 ein Konzept für eine sichere Radverkehrsführung an der **Kasseler Landstraße** und im **Greitweg**.

Diese vier Maßnahmen werden unverzüglich geprüft, sie werden nicht noch weiter aufgeschoben. Auf Fördermittelzusagen muss nicht gewartet werden.

2.1. Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden nur in Ausnahmefällen für Kfz freigegeben. Kfz-Durchgangsverkehr wird durch (versenkbare) **Poller**, **Diagonalsperren** oder aufeinander zulaufende Einbahnstraßen unterbunden. Insbesondere in der Goßlerstraße und Theodor-Heuss-Straße.

Geprüft werden auch geeignete Maßnahmen, die dazu führen, dass Tempo 30 auch bei breiteren Fahrgassen tatsächlich eingehalten wird und Fahrräder nicht von Autos überholt werden, insbesondere in den Straßen Am Gartetalbahnhof (Schiefer Weg bis Am Hasengraben) und Leinestraße (Eisenbahnstraße bis Schiefer Weg). Dies kann durch Teilaufpflasterungen, Plateau-Aufpflasterungen, Schleusen, Fahrbahnmarkierungen oder Ausweisung von Tempo 30-Bereichen geschehen, in denen Kfz Fahrräder nicht überholen dürfen (Zeichen 277.1 StVO, Vorbild Schlossstraße Frankfurt).

Zwischen Kfz-Parkflächen und der Fahrgasse werden **Sicherheitsstreifen** abmarkiert, um Radfahrende vor sich öffnenden Kfz-Türen zu schützen.

Zusätzlich zu den oben genannten werden folgende Maßnahmen geprüft und in die Wege geleitet:

Entfernung des Parkens am Fahrbahnrand und halb auf dem Gehweg:

- Ernst-Fahlbusch-Straße (210 m, Steinweg bis Am Weendespring)
- Thiestraße (70 m, Breite Straße bis Holbornweg)
- Obere Mühle (10 m, Mittelstraße bis Breite Straße)
- Kaakweg (330 m, An der Lutter bis Hennebergstraße)
- Theodor-Heuss-Straße (330 m, Christophorusweg bis Grüner Weg)
- Goßlerstraße (220 m, Beyerstraße bis Arndtstraße)
- Roedererstraße (210 m, Leonard-Nelson-Straße bis Kreuzbergring)
- Leonard-Nelson-Straße (80 m, Nikolausberger Weg bis Roedererstr.)
- Eisenbahnstraße (370 m, Rosdorfer Weg bis Leinestraße)
- Sternstraße (280 m, Elbinger Straße bis Gaußstraße)
- Elbinger Straße (530 m, Danziger Straße bis Sternstraße)
- Ortelsburger Straße (120 m, Groscurthstraße bis Danziger Straße)

Auftragung einer mindestens 1,50 m breiten Asphaltdecke:

- Dahlmannstraße (100 m, im Bereich des Kopfsteinpflasters)

2.2. Protected Bike Lanes

Protected Bike Lanes sind durch Leitschwellen von der Kfz-Fahrspur abgegrenzte Fahrradspuren (Abtrennung wie beim Modell Bleichstraße Darmstadt). Protected Bike Lanes können auch als Zweirichtungsradwege angelegt werden. Wenn der Raum nicht ausreicht, werden Einbahnstraßen ausgewiesen (z. B. Merkelstraße und Friedländer Weg).

Die folgenden Maßnahmen zur Einrichtung einer Protected Bike Lane werden geprüft und in die Wege geleitet. Sie können vorher in etwa einjährigen Probephasen getestet werden.

A - Einrichtung einer Protected Bike Lane (PBL)

B - Kfz-Parkmöglichkeiten in Parkbuchten können bestehen bleiben

C - Entfernung des Parkens am Fahrbahnrand und halb auf dem Gehweg

D - Entfernung der Kfz-Parkmöglichkeiten in Parkbuchten

E - Einrichtung einer einspurigen Einbahnstraße ()

Maßnahme: A

- Nikolausberger Weg (360 m, Weender Tor bis Goßlerstraße, PBL südseitig)



Maßnahmen: A, B, C, Zweirichtungsverkehr wird beibehalten

- Stettiner Straße (510 m, Lotzestraße bis Reinhäuser Landstraße)
- Danziger Straße (680 m, Reinhäuser Landstraße bis Geismar Landstraße)
- Am Steinsgraben (510 m, Merkelstraße bis Friedländer Weg)
- Kreuzbergring (1300 m, Nonnenstieg bis Weender Landstr.)
- Hannoversche Straße (250 m, An der Lutter bis Gr. Breite)
- Greitweg (310 m, Königsstieg bis Saline)



Maßnahmen: A, B, E 

- Am Papenberg (160 m, Zimmermannstraße bis Am Ebelhof)
- Rosdorfer Weg (270 m, Schiefer Weg bis Brauweg)

Maßnahmen: A, C:

- Rosdorfer Weg (100 m, Bürgerstraße bis Schiefer Weg,  beibehalten)
- Nikolausberger Weg (830 m, Goßlerstraße bis Kreuzbergring)
- Schildweg (390 m, Calsowstraße bis Teichweg,  beibehalten)

Maßnahmen: A, C, D, E 

- Friedländer Weg / Düstere-Eichen-Weg (1370 m, Am Steinsgraben bis Dahlmannstraße,  mit Anpassung Linienbusführung)
- Merkelstraße / Dahlmannstraße (1290 m, Am Steinsgraben bis Düstere-Eichen-Weg,  mit Anpassung Linienbusführung)
- Wörthstraße (480 m, Breslauer Straße bis Am Steinsgraben)

Ein Bürgerbegehren von

Kostenschätzung der Verwaltung:
56,4 Mio EUR im Rahmen bis 2030.



Vertretungsberechtigt nach § 32 Abs. 3 NKomVG: Isabel Hielscher, Brüder-Grimm-Allee 57, 37075 Göttingen | Jonas Luckhardt, Goßlerstraße 17, 37073 Göttingen | Martin Hulpke-Wette, Humboldtallee 22, 37073 Göttingen

Nachname, Vorname	Geboren am	Straße, Haus-Nr.	Postleitzahl	Datum der	Unterschrift	Amtl. Vermerk
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			
			370____ Göttingen			

Unterschreiben dürfen alle Wahlberechtigten ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Göttingen. Nur lesbare und vollständige Einträge zählen, bitte keine "Gänsefüßchen" nutzen. Weitere Infos: www.radentscheid-goettingen.de