



Ratsgruppe Göttingen

PIRATENundPARTEI-Ratsgruppe, Hiroshimaplatz 1-4,
37083 Göttingen

**Antrag
für den Bauausschuss
am 08.0g.2017**

PP-Ratsgruppe
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

Ansprechpartner:
Lisa Balkenhol
0551 / 400-3077

Göttingen, 11.05.2017

"Umbau der Querungsstelle Goetheallee mit Radwegplanung koordinieren"

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Umbau der Querungsstelle Goetheallee wird bis auf weiteres zurückgestellt. Zunächst wird ein Konzept erarbeitet, wie der Radverkehr zukünftig und im Einklang mit den im Radverkehrsentwicklungsplan erarbeiteten Maßnahmen an der betroffenen Stelle geleitet werden soll. Des Weiteren werden die Leitlinien zur Verlegung von Blindenleitsystemen überarbeitet, um Gefahrenquellen durch das Verlegen von Rillenpflaster zu vermeiden. Im Anschluss daran stellt die Verwaltung einen überarbeiteten Vorschlag zum Umbau der Querungsstelle Goetheallee vor.

Begründung:

Der Umbau hat keine Eile und würde 50.000 EUR kosten. Es ist abzusehen, dass durch eine eventuelle Freigabe von Radwegen in Gegenrichtung (Berliner Straße, Goetheallee) die Anforderungen an den Geh- und Radwegübergang so entscheidenden Änderungen unterworfen wären, dass ein erneuter Umbau unvermeidlich wäre. Ähnlich wie bei dem Umbau des Geh- und Radwegübergangs am Bahnhofplatz (Hauptpost) 2011 und dann erneut 2014 würden öffentliche Gelder verschwendet.

Zudem sollte etwas detaillierter als bislang erläutert werden, welche Art von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung an diesem Gefahrenpunkt registriert wurden, und ob zu erwarten ist, dass diese sich durch die Umbaumaßnahmen verhindern ließen. Bekannt sind zwar die Konfliktursachen zwischen Kfz- und Radverkehr, nicht aber die Ursachen der registrierten Unfälle.

Unfallursachen:

Es ist uns nicht bekannt, ob es sich um Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern oder zwischen Fußgängern und Radfahrern handelte.

In der Präsentation des AK Radverkehrsentwicklungsplan vom 13.9.2016 Seite 28 wurde eine vergleichende Übersicht gegeben. Danach ist der Übergang Goetheallee ein unfallauffälliger Bereich mit 5-10 Unfällen 2011-2015, verursacht durch Einbiegen/Kreuzen.

Konfliktursachen:

A - Autos biegen von der Berliner Straße kommend sehr schnell ein und übersehen Radfahrer.
B - Autos kommen von der Goetheallee, und überholen aufgrund des Parksuchverkehrs teils sehr aggressiv und/oder um eine mögliche grüne Ampel noch zu erreichen.

Diesen Konfliktursachen wird man durch einen Umbau kaum bis gar nicht begegnen können.

Den Unfallursachen kann man dadurch begegnen, dass man den freien Rechtsabbieger in die Ampel einbezieht, also den gesamten Einmündungsbereich mit Ampelanlage umbaut. Eine Bodenwelle und plötzliches unerwartetes Abbremsen kann Rückstaus und Auffahrunfälle auf der Berliner Straße zur Folge haben.

Zweirichtungsradschwergewicht:

Der Radweg zwischen Groner Tor und Goetheallee kann baulich und sollte (siehe Leitlinien KVE) zukünftig in beide Richtungen freigegeben werden.

Der Gehweg ist sehr breit, Fußgänger gehen bevorzugt auf dem Wall. Auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg wäre denkbar. Das gilt auch für die weitere Ostseite der Berliner Straße bis mindestens zur Godehardstraßen-Kreuzung.

Diese mögliche Perspektive sollte bereits jetzt mit in die baulichen Planungen einbezogen werden.

Fahrrädern müsste ein sicheres Linksabbiegen in den Radweg an der Berliner Straße in Gegenrichtung ermöglicht werden. Die gegenwärtige Planung beinhaltet eine solche Option nicht. Radfahrer müssten entweder hinter dem Zebrastreifen eine 90 Grad-Kurve fahren (plötzlicher Richtungswechsel), oder regelwidrig vor der Mittelinsel bereits auf die ganz linke Fahrbahnseite wechseln und dem entgegenkommenden Verkehr durch Handzeichen eine Linksabbiegeabsicht signalisieren. Das Einbiegen auf den Hochbordradweg würde dann erst in Höhe des Zebrastreifens oder dahinter erfolgen.

In der Goetheallee kann der linksabbiegende Radverkehr bereits nach Passieren der Kreuzung Geiststraße auf die linke Fahrbahnseite wechseln. Man könnte also auch dort einen Zweirichtungsradschwergewicht anlegen. Der Gehweg ist auch dort breit genug.

Dies wäre deswegen vorteilhaft, weil die Radfahrer dann noch etwas frühzeitiger dem aggressiven Kfz-Verkehr ausweichen könnten. Radfahrer fühlen sich nicht gut, wenn sie die hinter ihnen drängelnden Autos ausbremsen. Die Autos wollen sichtlich überholen und können nicht, weil sie vor Erreichen der Verkehrsinsel nicht wieder einscheren können.

F. Welles-Sucht