

Fußverkehrs-Checks in Göttingen



Durchgeführt 2019 vom Fachverband
Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
im Rahmen des Projekts „Bausteine für
kommunale Fußverkehrsstrategien“;
in Zusammenarbeit mit der Stadt Göttingen



www.fuss-ev.de



www.goettingen.de

Das Projekt wird gefördert durch
das Umweltbundesamt und
das Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit.



www.umweltbundesamt.de



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

www.bmu.de

I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde in Göttingen ein zweistufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An drei Werktagen (26.03. bis 28.03.2019) in den Zeiten zwischen circa 9 bis 20 Uhr wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. (Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar) ein Fach-Fußverkehrs-Check im Format „**Blitzlicht**“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eine der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.

Aufbauend hierauf wurde an einem Werktag (18.06.2019; 16.00 – 18.30 Uhr) ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Stadt wahrnehmen**“. Elf zuvor ausgewählte Orte wurden gemeinsam aufgesucht. Jeweils an der Station angekommen, wurden die Teilnehmenden aufgefordert, die Situation vor Ort speziell aus Perspektive der zu Fuß Gehenden genau zu betrachten und persönlich zu bewerten – als „sehr gut“, „eher positiv“, „eher negativ“ oder „schlecht“. In einer vorbereiteten Vorlage gaben die Teilnehmenden ihre persönliche Bewertung zu Protokoll. Anschließend wurden die Bewertungen abgefragt, woraus in der Regel ein Stimmungsbild erkennbar wurde. Schließlich wurden die einzelnen persönlichen Beobachtungen und die Begründungen für die vorgenommene Bewertung abgefragt und in der Gruppe diskutiert. Hierbei waren mitunter gerade solche, aus einer allgemein eher übereinstimmenden Wahrnehmung abweichenden „Minderheiten-Eindrücke“ besonders anregend für die Erörterung der jeweiligen Problemlagen.

Der öffentliche Fußverkehrs-Check wurde u.a. begleitet von Vertreter*innen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung, der Interessenvertretung „Pro-City GmbH“, des Beirats für Menschen mit Behinderung, des Seniorenbeirats, des ADAC Niedersachsen, Greenpeace und den politischen Fraktionen der Grünen, SPD und CDU. Die Teilnehmer-Gruppe umfasste insgesamt 13 Personen, somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, quantitativen Aussagewert, sind keinesfalls repräsentativ. Hilfreich sind jedoch die in der gemeinsamen Erörterung deutlich gewordenen, qualitativen Beschreibungen der jeweiligen Situation. Auch ermöglicht dieses Format den einzelnen Teilnehmenden, deren eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen und Bewertungen der anderen zu vergleichen. Dies fördert bei den Teilnehmenden die Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs, was bereits ein wesentlicher positiver Effekt des Fußverkehrs-Checks darstellt.



Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de.

Dieses vorliegende Protokoll führt die Beobachtungen, Änderungsvorschläge und Diskussionen aus den beiden Fußverkehrs-Checks zusammen. Es versteht sich als Dokumentation sowie als Empfehlung und Arbeitspapier für die Stadtverwaltung und Kommunalpolitik.

- Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird nachfolgend einheitlich die gewohnte maskuline Form verwendet – es sind dabei aber stets alle Geschlechter gemeint. -

II. BEOBACHTUNGEN UND VORSCHLÄGE

Allgemeiner Eindruck:

Markant in Göttingen ist der Wall, ein die Innenstadt weitgehend umfassender Spazierweg. Auch wenn diese traditionsreiche Promenade auf dem ehemaligen Stadtwall häufig unterbrochen ist durch die radial in das Zentrum hineinführenden Straßen, so bietet dieser Rundweg doch deutliche Anknüpfungspunkte, eine Kultur des Gehens und das Spazieren in Göttingen stärker als Alltagskultur zu etablieren.

Erfreulich auffällig sind die vielen Fußgänger in der Innenstadt, wodurch das Stadtzentrum einen sehr belebten Eindruck macht, auch in den Abendstunden nach Ladenschluss. In gewissem Grad problematisch ist der starke Busverkehr im Stadtzentrum. Teilweise verlaufen Stadtbuslinien durch Straßen, die als Fußgängerzone ausgewiesen sind – weshalb hier die Straßengestaltung trotz Fußgängerzone mit Trennung von Fahrbahn und Seitenraum erfolgte. Ebenso bedeuten die Lieferverkehre in der Innenstadt eine gewisse Beeinträchtigung des Fußverkehrs, beispielsweise in den sehr schmalen Straßen Am Leinekanal und Mühlenstraße.

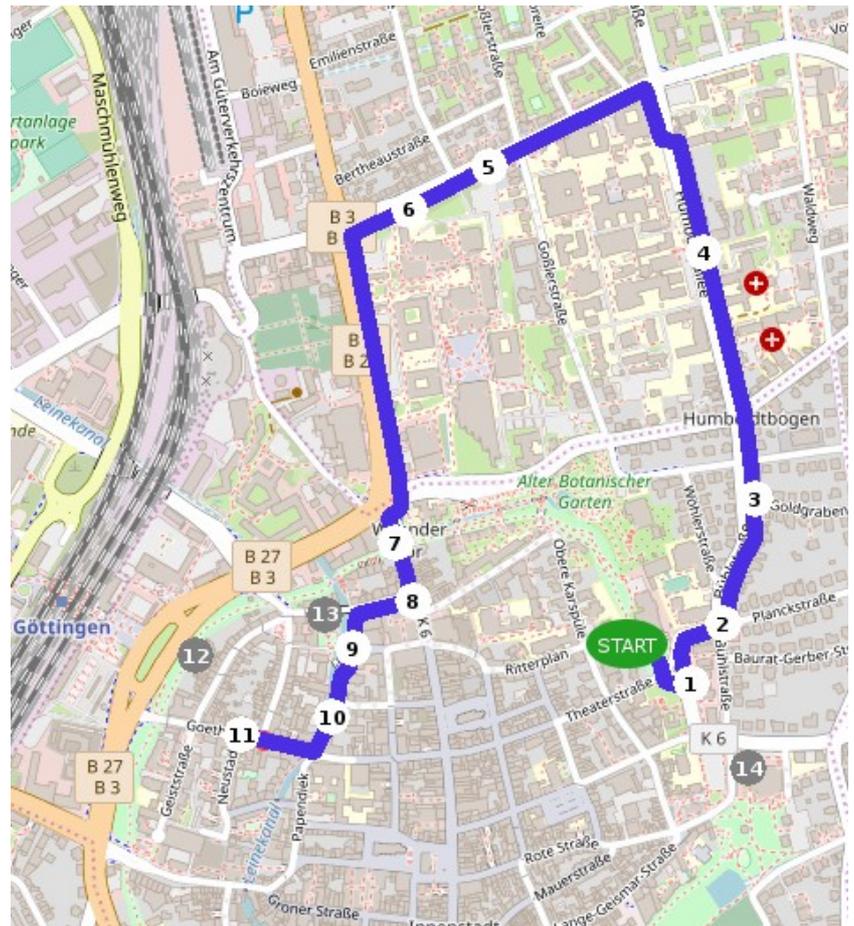
In vielen Straßen ist die in den letzten Jahren erfolgte starke Radverkehrsförderung ablesbar, so z.B. anhand der neu angelegten, breiten Radwege im Bahnhofsumfeld und in der Berliner Straße. Die Förderung des Radverkehrs erfolgte augenscheinlich zurückliegend häufig durch die Anlage von Radwegen im Seitenraum bzw. dem ehemals ausschließlichen Gehweg, woraus nunmehr häufig konfliktreiche Situationen zwischen Fußgängern und Radfahrern resultieren (Beispiel Kreuzberggring, Humboldtallee, Bühlstraße). So sehr auch die Förderung des Radverkehrs – als Teil des Umweltverbundes insgesamt – als notwendig betrachtet und begrüßt wird, so muss hier dennoch rekapituliert werden, dass zurückliegend die Förderung des Radverkehrs mitunter zu Ungunsten des Fußverkehrs realisiert wurde. Hier und da scheinen Korrekturen der vorgenommenen Seitenraumgestaltungen unumgänglich. Insbesondere gilt es aber, zukünftig die Belange der Fußgänger bei der weiterhin voranzutreibenden Förderung des Radverkehrs sehr viel stärker zu berücksichtigen. Letzteres muss schlussendlich „auf Kosten“ des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgen und darf nicht im Ergebnis den „schwächeren Partner“ weiter an den Rand drücken.

Markant ist in diesem Zusammenhang das „Göttinger Doppelzebra“ – das Göttinger Modell, um an hochfrequentierten Querungsstellen von Radverkehrshaupttrouten den Radverkehr parallel zu Zebrastrifen quer über eine Fahrbahn zu führen. Eine mittige Radverkehrsfurt wird dabei beidseits von zwei Zebrastrifen eingefasst, wobei zumeist einer der beiden Zebrastrifen deutlich schmaler als üblich ausgebildet ist. Die Belagsfarben und -strukturen (auch auf dem Bord) sollen eine eindeutige Orientierung für den Fuß- und Radverkehr garantieren. Die Fahrradlobby unterstützt diese Gestaltung, unter anderem weil „Fußgänger/-innen dem Radverkehr beim Aufstellen und Queren besser aus dem Wege gehen“ können (Zitat: Der deutsche Fahrradpreis; best for bike 2007).

An Bushaltestellen können problematische Konflikte und Gefährdungen beobachtet werden zwischen ein- / aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern. Dies tritt dann ein, wenn der Radverkehr auf dem Seitenraum unmittelbar durch den Haltestellenbereich geführt wird, dabei oft ohne Aufstellfläche zwischen Radweg und Bordstein/Bus-Einstieg. Problematisch ist dies vor allem in Straßen mit starkem Radverkehrsaufkommen und in Straßen mit Gefälle, wodurch die Radfahrer recht schnell unterwegs sind. Aus dem Bus steigende Fahrgäste haben hierbei kaum die Möglichkeit, die sich nähernden Radfahrer frühzeitig wahrzunehmen. Die für Haltestellen besonders gebotene gegenseitige Rücksichtnahme wurde bei den im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Begehungen häufig vermisst.

Fußverkehrs-Check

Der öffentliche Fußverkehrs-Check untersuchte elf Stationen. Der Fach-Fußverkehrs-Check betrachtete darüber hinaus weitere Punkte. Die in der Karte dargestellten Nummern entsprechen der Nummerierung der nachfolgenden Tabelle.



Kartengrundlage: Open Street Map, www.openstreetmap.de



Der Theaterplatz – „Asphalt-See“ mit Blumeninsel. Startpunkt des öffentlichen Fußverkehrs-Checks

Punktuelle Beobachtungen entlang der Check-Route:

#1 Theaterplatz



Aus Perspektive der Fußgänger ist der Theaterplatz unbefriedigend gestaltet. Insbesondere zeigt sich die Querung der breiten Fahrbahn – in allen Wegerelationen – als Herausforderung: Diese bemessen sich auf bis zu 30 Meter. Hinzu kommt die nicht eindeutige Verkehrsführung. So kann beobachtet werden, dass Pkw's sowohl vor als auch hinter der nicht begehbaren Verkehrsinsel abbiegen. Querende Fußgänger müssen in Folge dessen die Verkehre in drei Straßen beachten. Die beobachteten gefahrenen Geschwindigkeiten erscheinen häufig höher als die ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, was zusätzlich zur Verunsicherung der Fußgänger beiträgt.



Um den Theaterplatz sicher queren zu können, sind weite Umwege in Kauf zu nehmen. Städtebaulich ist die Straßengestaltung wenig zeitgemäß, da das Verhältnis zwischen Fahrbahnen und verbleibenden Seitenräumen bzw. Freiräumen nicht verhältnismäßig ist.



Die Teilnehmer des öffentlichen Fußverkehrs-Checks (FVC) bewerteten die jetzige Situation sehr unterschiedlich. Deutlich wurde, dass die Querung der Theaterstraße auf Höhe von Ernst-Honig-Wall als noch am einfachsten möglich eingeschätzt wird. Vorgeschlagen wurde, an dieser Stelle einen Fußgängerüberweg zu schaffen. Ein Großteil sprach sich für eine Verkehrsführung mit engeren Fahrbahnquerschnitten aus und plädierte für Querungshilfen.

Zur Verbesserung der Situation werden von FUSS e.V. zwei Vorschläge eingebracht, die alternativ näher untersucht werden sollten:



1 | Der Theaterplatz könnte insgesamt als ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen werden. Dadurch würde sich grundlegend die Vorrang-Regelung ändern: „Zu Fuß Gehende haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden und dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen.“ Fußgänger erhalten damit die Freizügigkeit, den Straßenraum überall begehen zu dürfen, sie dürfen aber „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern“. Fußgänger könnten den Theaterplatz somit an jeder Stelle betreten und in beliebiger Richtung überqueren. Innerhalb eines Verkehrsberuhigten Bereichs müssen Fahrzeuge jederzeit sofort stoppen können. Dies bringt auch für die Radfahrer eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich.



Die vorgeschlagene Verkehrsregelung als verkehrsberuhigter Bereich könnte nach Norden bis zur Ecke Planckstraße/Bühlstraße oder auch bis zur Einmündung der Wöhlerstraße verlängert werden (siehe #2).



Roermonder Platz in Kevelaer



Schlossplatz in Schwetzingen



Theaterplatz in Coburg



In Deutschland wurden bereits in mehreren Städten sehr positive Erfahrungen mit der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich erzielt – gerade auch außerhalb von Wohngebieten und auch auf Plätzen mit vergleichsweise höherer Kfz-Verkehrsbelastung.

+++ Einige Beispiele:

Domplatz in Speyer am Rhein: Der Platz vor dem Dom wurde 1990 umgestaltet und wird von etwa 4.500 Kfz/Tag und relativ dichtem Linienbusverkehr befahren.

Opernplatz in Duisburg: Über den Platz führt eine Landstraße. Vor dem Umbau lag der DTV-Wert bei ca. 20.000 Kfz/24h, danach bei etwa 14.000 Kfz/24h. Wegen des guten Erfolgs hat die Stadt Duisburg 2010/11 weitere zentrale Hauptverkehrsstraßenabschnitte als Verkehrsberuhigte Bereiche umgestaltet, z.B. den Marktplatz im Stadtteil Hamborn (DTV ca 12.000 Kfz/24h).

Roermonder Platz in Kevelaer: Über den Roermonder Platz führt u.a. eine Hauptverkehrsachse mit ca 10.500 Kfz/24h.

Schlossplatz Schwetzingen: Die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich wurde zunächst nur befristet als Modellversuch genehmigt. Seither gab es keine Unfälle auf dem Schlossplatz. Aufgrund der positiven Erfahrungen erfolgte eine endgültige Genehmigung. Zuvor lag die Kfz-Belastung bei 13.000, seit der Umgestaltung beträgt sie etwa 7.500 Kfz/24h.

Uhlstraße in Brühl: Während der Sommerzeit wird der verkehrsberuhigte Platz u.a. durch Freisitzgastronomie genutzt.

+++

2 | Die Fahrbahnflächen nordwestlich der bepflanzten Verkehrsinsel könnten aufgelöst und als nutzbare Aufenthaltsfläche umgestaltet werden, sodass sich eine einfache Einmündung der Theaterstraße ergibt. Die Einmündung sollte dabei südlich der jetzigen Mittelinsel entstehen, sodass diese bepflanzte Fläche ebenfalls der entstehenden Aufenthaltsfläche (bzw. der Erweiterung des Theatervorplatzes) zu Gute kommen würde. Damit würde die Verkehrssituation insgesamt übersichtlicher und die für Fußgänger zu überquerenden Fahrbahnbreiten deutlich reduziert. Nördlich und südlich der entstehenden Einmündung sollten in der Straße Theaterplatz jeweils Mittelinseln eingefügt werden, ebenso in der Theaterstraße.

Als sehr positiv zu bewerten ist der Fußgängerüberweg mit Mittelinsel im Bereich vor dem Max-Planck-Gymnasiums. Dieser ermöglicht eine direkte und rasche Verbindung zwischen der Schule (und dem Theater) und der gegenüberliegenden Bushaltestelle – mit Vorrang für Fußgänger. Während des durchgeführten Verkehrs-Checks wurde keine problematische Verkehrssituation beobachtet.

#2 Bühlstraße zwischen Theaterplatz und Einmündung Wöhlerstraße



Die Verkehrssituation in der Bühlstraße mit Übergang in den Theaterplatz zeigt sich als äußerst komplex und auch risikoreich. Aus Perspektive der Fußgänger ist die östliche Gehwegseite im Bereich der abknickenden Planckstraße problematisch.



Im östlichen Seitenraum der Bühlstraße wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt, bis unmittelbar an die Planckstraße heran. Der nicht benutzungspflichtige Radweg ist durch eine Trennlinie vom Gehweg abgegrenzt. Die letzten drei Meter vor der Planckstraße ist zwischen Rad- und Gehweg eine Absperrkette angebracht. Die Weiterführung der Bühlstraße wurde auf Höhe von Theaterplatz und Planckstraße baulich unterbrochen in zwei voneinander getrennte, abknickende Fahrbahnen: Zum einen geht die aus Norden kommende Bühlstraße als eine Hauptwegebeziehung über in den Theaterplatz, zum anderen mündet die aus Süden kommende Bühlstraße in die Planckstraße. Hierbei weist die Bühlstraße und Planckstraße einen Wohnstraßen-Charakter auf, während die nördliche Bühlstraße zusammen mit dem Theaterplatz den Charakter einer Verbindung mit etwas größerer Bedeutung erweckt. Zwischen diesen beiden abgetrennten, jeweils abknickenden Straßenverläufen verbleibt ein sehr schmaler Gehweg, der mit Pollern zur Fahrbahn des Theaterplatzes abgegrenzt ist. Diese Pollerreihe verhindert die Durchfahrt für Kfz, lässt jedoch die Durchfahrt für Radverkehr zu. Während der durchgeführten Untersuchung wurden in diesem Bereich zahlreiche Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmern beobachtet.



Die Teilnehmer des öffentlichen FVC beurteilten die Situation sehr unterschiedlich: Sechs Teilnehmer bewerteten diesen Ort für Fußgänger als eher positiv, weitere sechs dagegen als eher negativ (3 Pers.) bis schlecht (3 Pers.). Positiv gesehen wurden der Fußgängerüberweg (Theaterplatz) und die Mittelinsel (Bühlstraße) als sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Bemängelt wurde die fehlende Übersichtlichkeit und die nicht ausreichende Breite der Gehwege. Vor allem verursache die Führung des Radverkehrs an dieser Stelle Konflikte sowohl mit dem Fuß- als auch mit dem Kfz-Verkehr. Besonders für körperlich eingeschränkte Menschen sei dieser Ort „eine Katastrophe“. Ungenügende Bordsteinabsenkungen und fehlende Orientierung für Blinde wurden bemängelt.



Die räumlichen Gegebenheiten lassen eine weitere Funktionstrennung der einzelnen Verkehrsarten (bspw. durch Markierungen) im Grunde nicht zu. Stattdessen wäre – für den gesamten Bereich ab der Einmündung der Wöhlerstraße bis zum Theaterplatz – das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu fördern, insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren und aneinander anzupassen, etwa durch Aufpflasterungen oder eventuell auch durch Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325). Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sollte in der Planckstraße das Parken auf der nördlichen Seite unterbunden werden.

#3 Bühlstraße zwischen Wöhlerstraße und Am Goldgraben



Die alleeartige Straße verläuft in dem Abschnitt zwischen Wöhlerstraße und Am Goldgraben in einer langgestreckten Kurve. Der Gehweg auf der westlichen Seite verfügt über eine Breite von 1,80 bis 2,00 Meter. Auf der östlichen Seite wird der Radverkehr im Seitenraum im Zweirichtungsverkehr geführt und entspricht mit 2,20 Meter nicht dem Idealmaß. Der Gehweg auf der östlichen Seite ist lediglich 1,60 Meter breit. Diese Situation ist damit auch für Fußgänger nicht befriedigend.



Auf der westlichen Straßenseite werden die Seitenräume zwischen den Bäumen zum Parken genutzt. Dadurch ist die Einsehbarkeit der Fahrbahn sowohl für den fahrenden Verkehr, insbesondere aber für querende Fußgänger stark eingeschränkt. Für Kinder und geschwache Personen ist die Querung der Straße hier quasi ausgeschlossen, da zu gefährlich (Schilderung einer Anwohnerin). Diese Route wird vor allem von Schülern stark frequentiert (Max-Planck-Gymnasium). Nach Aussage einer Anwohnerin wird insbesondere der westliche Gehweg verstärkt von Schülern mit Fahrrad befahren, da ihnen die Querung der Bühlstraße auf Höhe des Max-Planck-Gymnasiums zu unsicher erscheint.

Die FVC-Teilnehmer beurteilten die Situation für Fußgänger überwiegend als eher positiv (6 Pers.) bis sehr gut (2 Pers.). Nach deren Einschätzung sind keine bemerkenswerten Mängel festzustellen, ist das auf der Bühlstraße geltende Tempo-Limit von 30 km/h positiv zu sehen sowie der Radweg deutlich vom Gehweg abgetrennt. Jedoch sahen vier Teilnehmer die Situation eher negativ. Kritisiert wurde von ihnen unter anderem die fehlende Barrierefreiheit (keine Bordsteinabsenkungen, kein Blindenleitsystem) und das Fehlen einer Querungshilfe für Fußgänger, vor allem in Hinblick auf besonders schutzbedürftige Personen (Senioren, Kinder, körperlich Beeinträchtigte), zumal sich unweit eine Senioreneinrichtung sowie eine Schule befinden.

Um für den bestehenden Querungsbedarf sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen, sollten nach Ansicht von FUSS e.V. jeweils Querungshilfen an den Einmündungen Wöhlerstraße und Am Goldgraben realisiert werden. Ideal wären Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), alternativ auch Mittelinseln.

Nördlich der Straße Am Goldgraben sollten auf der östlichen Straßenseite die heute fehlenden Straßenbäume nachgepflanzt werden, um den Alleecharakter wieder herzustellen.

#4 Humboldtallee zwischen Nikolausberger Weg und Kreuzberggring

Östliche Straßenseite:

Der Seitenraum der Humboldtallee ist auf der ganzen Länge unterteilt in Gehweg und (nicht benutzungspflichtigen) Radweg mit Zweirichtungsverkehr. Dabei verfügt der Gehweg über eine Breite von rund 2 Metern, der Radweg über 2,40 bis 2,50 Meter Breite. Der Radweg ist nicht durch Verkehrszeichen, sondern lediglich durch Piktogramme auf der Radspur ausgewiesen. Ebenfalls sind in beide Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn am jeweils rechten Fahrbahnrand markiert. Der Radweg ist ohne Benutzungspflicht, wird gleichwohl von den meisten Radfahrern benutzt. Sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger ist diese Gestaltung keine komfortable Lösung.



Westliche Straßenseite:

Die Gehwegbreite beträgt im Mittel ca. 2,50 Meter. Der Gehweg ist auf weite Strecke durch eine Grundstücksmauer begrenzt. Die Gehwegoberfläche ist in schlechtem bauliche Zustand. Angenehm wirken die Straßenbäume mit teilweise deutlichem Stammdurchmesser und Alter. Beeinträchtigend sind die senkrecht angeordneten Stellplätze – zahlreiche Pkw ragen deutlich in die Gehbahn hinein. Häufig ist diese dadurch auf 1,70 bis sogar 1,40 Meter verengt.

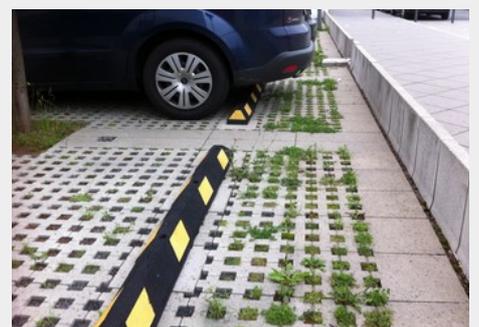


Die Humboldtallee wurde von den FVC-Teilnehmern unterschiedlich beurteilt: Während fünf Teilnehmer die Straße als eher positiv einschätzten, bewerteten eine knappe Mehrheit diese als eher negativ (5 Pers.) bis schlecht (1 Pers.). Als gut bezeichnet wurde die Breite der Gehwege, die jedoch auf der westlichen Seite durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt wird. Während manche Teilnehmer die Querung der Straße als unproblematisch betrachteten, kritisierten andere wiederum, dass es zu wenige sichere Querungsmöglichkeiten gäbe. Zudem wurden von den FVC-Teilnehmern die beobachteten hohen Kfz-Geschwindigkeiten kritisiert.



Da bereits auf der östlichen Seite der Humboldtallee das Gehen häufig durch Konflikte mit dem Radverkehr beeinträchtigt wird, plädiert FUSS e.V. dafür, auf der westlichen Seite den Fußgängern eine attraktivere Strecke zu gewährleisten. Hierzu muss erreicht werden, dass parkende Pkw nicht zu weit in den Gehweg hineinragen. Mittels anzubringender Bodenschwellen kann die Tiefe der Parkbuchten begrenzt werden (Räder stoßen gegen Bodenschwelle). Dadurch sind die gegebenen Tiefen der Parkstände nur noch für Kleinwagen nutzbar (längere Pkw's würden in die Fahrbahn ragen). Dies wäre mit einer entsprechenden Beschilderung auszuweisen (Zeichen 314 mit Zusatzschild maximale Fahrzeuglänge). Diese vorgeschlagene Regelung unterstützt die Strategie, Bürgern mit stadtverträglichen Fahrzeugen zu Vorteilen zu verhelfen.

Alternativ würde die Anordnung von Längsparken denselben beabsichtigten Effekt für Fußgänger bzw. eine freie Gehbahn erbringen.





Kuriosum:

Auf Höhe der Hausnummer 36 ist fahrbahnmittig eine Mittelinsel-Miniatur ausgebildet mit den begehbaren Maßen: 1,20 Meter (Breite) x 1,50 Meter (Tiefe). Im Straßenraum ist durchaus Platz für eine Mittelinsel mit den üblichen Maßen vorhanden. Damit könnten auch die sinnvollen Wegerelationen zu den angrenzenden Grundstücken besser aufgegriffen werden.



Kreuzbergring / Humboldtallee:

Der Seitenraum an der südwestlichen Ecke der Kreuzung ist aufgeweitet für Fahrradstellplätze sowie für diverse Schaltkästen. Ungünstig wirken die unterschiedlichen Bodenbeläge, insbesondere aber prägen beschädigte Fahrräder, die offensichtlich schon sehr lange dort liegen, das Erscheinungsbild negativ.

#5 Bushaltestelle „Blauer Turm“ im Kreuzbergring

Südliche Straßenseite Kreuzbergring:



Für die Haltestelle ist eine Haltebucht neben der Fahrbahn ausgebildet. Zwischen Haltebucht und Fahrbahn befindet sich ein befestigter Trennstreifen, auf dem sich auch eine Lichtsignalanlage befindet, die den abfahrenden Bussen Vorrang gegenüber dem übrigen KFZ-Verkehr freigibt.

Im Bereich der Haltestelle wird der Rad- und Fußweg unverändert weitergeführt, wie im Abschnitt davor und danach. Die Radwegbreite (Zweirichtungsverkehr) beträgt 1,50 Meter, die Gehwegbreite 1,25 Meter. Der Zustiegsbereich zwischen Bordsteinkante und Radweg beträgt 1,25 Meter. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchung wurden hier mehrfach Konflikte zwischen ein- oder aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern beobachtet. Diese Situation bedarf dringlich einer eingehenderen Überprüfung.

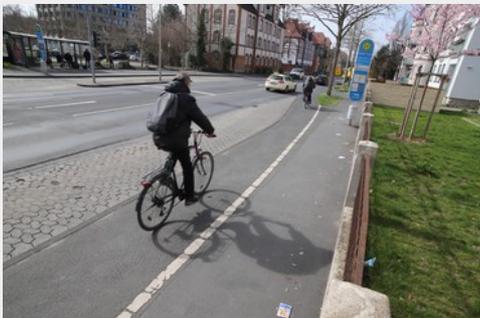


Die FVC-Teilnehmer bewerteten diesen Ort als eher negativ (6 Pers.) bis schlecht (4 Pers.). Kritisiert wurde v. a. die Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich, was Konflikte zwischen ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern verursache. Diskutiert wurde die Verlegung des Radwegs hinter das Wartehäuschen und eine größere Aufstellfläche für wartende Fahrgäste.



Nördliche Seite Kreuzbergring:

Der Bus hält in einer Haltebucht, die seitlich neben der Fahrbahn ausgebildet ist, indem der Seitenraum auf Länge der Haltestelle um ca. 2,20 Meter zurückweicht (damit der fließende KFZ-Verkehr ungehindert neben dem haltenden Linienbus vorbeifahren kann). Zum barrierefreien Ein-/Ausstieg ist der Bordstein erhöht ausgebildet. Der Seitenraum ist auch hier in Radweg und Gehweg unterteilt. Im Bereich der Haltestelle beträgt die Breite des Radwegs 1,25 Meter, die Gehwegbreite 1,40 Meter. Eine Aufstellfläche zwischen Bordstein und Radweg besteht nicht – aus dem Bus aussteigende Fahrgäste betreten zwangsläufig unmittelbar den Radweg.



Diese Situation bedarf dringlich einer eingehenderen Überprüfung. In Anbetracht dieser beschriebenen Bushaltestellen ist zu vermuten, dass sich ähnlich problematische Situationen noch mehrfach in Göttingen finden lassen. Angeregt wird daher, alle Haltestellen des Busnetzes insgesamt einer kritischen Überprüfung zu unterziehen.



FUSS e.V. plädiert für Verkehrszählungen im Kreuzbergring, die im Bereich der Bushaltestellen durchgeführt werden sollten und insbesondere auch das Aufkommen von ein-/aussteigenden Fahrgästen, Fußgängern und Radfahrern in den unterschiedlichen Abschnitten und Richtungen ermitteln. Vermutlich lässt sich erst auf Grundlage einer solch differenzierten Verkehrszählung eine auf Fakten basierte Argumentation herleiten, die für die anstehende verkehrspolitische Diskussion jedoch nötig sein wird. Letztlich kann die Situation an den Haltestellen im Kreuzbergring (ebenso im Längsverkehr im Kreuzbergring; s. #6) für Fahrgäste **und** Fußgänger **und** Radfahrer nur zusammen verbessert werden, indem die Erfordernisse des Umweltverbundes insgesamt gegenüber den Ansprüchen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) neu bewertet werden und dem entsprechend der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt wird: Dem Umweltverbund wird insgesamt ein größerer Raumanteil zugeordnet, indem die Ansprüche des MIV ein Stück weit korrigiert werden.



In diesem Sinne sind im Kreuzbergring die langen Linksabbiegespuren (östliche Fahrtrichtung; ab Weender Landstraße bis Höhe Blumenbachstraße) zu hinterfragen: Wird das Linksabbiegen in die Annastraße und Goßlerstraße aufgelöst (alternativ erreichbar über Bertheustraße, Arndtstraße, Grüner Weg), entstehen sofort neue Gestaltungsmöglichkeiten. Der Querschnittsanteil der jetzigen Abbiegespuren würde dann frei. Die somit zurückgewonnene Fläche könnte dem nördlichen Rad- und Fußverkehr zugeschlagen werden: Der Radverkehr könnte auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Der Seitenraum würde zu einem Gehweg frei von Radverkehr, ebenso die Bushaltestelle.

#6 Kreuzberggring zwischen Goßlerstraße und Weender Landstraße

Kreuzung Kreuzberggring / Goßlerstraße:



Im Einmündungsbereich der als Fahrradstraße gewidmeten Goßlerstraße sind die Seitenräume unterteilt in Rad- und Gehweg. Dies erscheint in einer Fahrradstraße an sich obsolet.

FUSS e.V. schlägt vor, den vom Kreuzberggring einbiegenden Radverkehr bereits im Kreuzungsbereich unmittelbar auf die Fahrbahn zu lenken; entsprechend den aus der Goßlerstraße in den Kreuzberggring einbiegenden Radverkehr erst unmittelbar an der Kreuzung auf den Radweg zu lenken. Dadurch reduziert sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern

Kreuzberggring:



Auf der nördlichen wie auf der südlichen Seite wird der Seitenraum durch eine Trennlinie in Radweg und Gehweg unterteilt, wobei der Radverkehr auf beiden Seiten als Zweirichtungsradverkehr freigegeben ist. Hierbei sind die Radwege nicht durch Verkehrsschilder ausgezeichnet, sondern lediglich durch Piktogramme auf dem Radweg markiert, wobei der Radverkehr stets mittels Pfeilen in beide Richtungen ausgewiesen ist. Die Breite des Radweges beträgt überwiegend 1,50 Meter, die Gehwegbreite bemisst sich im Mittel ebenfalls auf ca. 1,50 Meter. Dabei ist der Kreuzberggring stark frequentiert, sowohl von Fußgängern als auch von Radfahrern, letztere in beide Richtungen und auf beiden Straßenseiten.

Fußgänger führen häufig Dinge mit sich, wodurch sich die nötige lichte Breite erhöht. Hinzu gerechnet werden muss ein nötiger seitlicher Abstand zu angrenzenden Verkehrsflächen oder Objekten (Hauswand, Mauer) sowie ein Abstand zwischen nebeneinander gehenden Fußgängern.

Die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06) geben für straßenbegleitende Radwege im Zweirichtungsverkehr eine Mindestbreite vor von 2,50 Meter – die hier also gravierend unterschritten wird. Ferner ist der empfohlene 30 cm breite Begrenzungsstreifen zu den Gehbereichen nicht ausgebildet. Ebenfalls unterschritten wird die Regelbreite der Gehbahn, die in den Richtlinien mit 1,80 Meter angegeben wird. Diese unzulängliche Situation sollte dringlich verbessert werden auf Grund ihrer Bedeutung für die Nahmobilität.



Der Kreuzberggring wurde von den meisten FVC-Teilnehmern als eher negativ (5 Pers.) bis schlecht (2 Pers.) beurteilt, nur von zwei Personen als eher positiv. Kritisiert wurde die Führung des Zweirichtungsradwegs neben einem eben so schmalen Gehweg, auf welchen viele Radfahrer bei Gegenverkehr ausweichen und dadurch Fußgänger gefährden würden. Außerdem sei die Aufstellfläche an den Ampeln (LSA) sowohl für den Fuß- wie auch für den Radverkehr zu klein.

FUSS e.V. möchte zur Diskussion bringen, den auf der südlichen Straßenseite zwischen Gehweg und Gebäudekanten verbliebenen Grünstreifen mit durchschnittlich ca. 1,50 Meter Breite dem Geh- und Radweg zuzuschlagen, wodurch ein nutzbarer Seitenraum von etwa 4,50 Meter entstünde, was der beobachteten Intensität des Rad- und Fußverkehrs entsprechen würde.



Ebenfalls in Erwägung gezogen werden sollte, den Radverkehr nur im Einrichtungsverkehr zu führen, wodurch Ausweichmanöver der sich begegnenden Radfahrer entfielen, was derzeit aber zu zusätzlichen Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führt. Anstatt den Seitenraum bis an die Gebäudekanten zu verbreitern, könnte der Fahrbahnquerschnitt des Kreuzberggrings neu aufgeteilt werden, mit der Zielstellung, den Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (vor dem Bordstein) zu führen. Der dafür nötige Raum könnte gewonnen werden, indem auf die Abbiegespuren verzichtet würde. (Siehe oben #5)

#7 Querung Weender Straße / Ernst-Honig-Wall / Stadtwall



In der Weender Straße (hier zwischen Weender Landstraße und Stumpfbiel) kann ein starkes Fußverkehrsaufkommen beobachtet werden. Hilfreich wären eindeutige Daten einer Fußgängerzählung, gerade auch in Hinblick auf eine Fußverkehrsstrategie und die Entwicklung eines Leitbildes für den Fußverkehr.



Die Oberflächen der Gehwege sind auch hier „in die Jahre gekommen“, sind aber noch in ausreichendem Zustand. Verbesserungswürdig erscheint jedoch die Aufteilung des Straßenraums. Der westliche Gehweg weist eine Breite zwischen 1,70 Meter und 4,70 Meter auf, der östliche Gehweg besitzt eine Breite von ca. 3,00 bis 3,40 Meter. Diese Breiten sind für die beobachteten Fußgängerströme nicht adäquat. Hervorzuheben sind hierbei die zahlreichen Aufsteller und Freisitze auf den Gehwegen, was deren ungehinderte Begehbarkeit einschränkt.

Die Weender Straße wird von Fußgängern häufig und auf unterschiedlichen Strecken gequert, insbesondere auf Höhe der Reitstraße und auf Höhe Stadtwall / Ernst-Honig-Wall.



Die Querungsstelle des Stadt- bzw. Ernst-Honig-Walls an der Weender Straße sahen die FVC-Teilnehmer sehr differenziert: 1x sehr gut, 2x eher positiv, 4x eher negativ, 3x schlecht. Positiv herausgestellt wurde der breite Gehbereich an dieser Stelle sowie die ruhige Atmosphäre. Andere wiederum beobachteten ein hohes Verkehrsaufkommen, weshalb eine sichere Querung der Weender Straße kaum möglich sei. Die Mehrheit der FVC-Teilnehmer wünschte sich eine Querungshilfe (z. B. FGÜ) bzw. sogar eine autofreie Innenstadt, wodurch Situationen wie diese für Fußgänger keine Problemstellen mehr darstellen würden. Von Seiten der Stadtverwaltung wurde auf den geplanten Umbau gemäß Innenstadtausbauprogramm hingewiesen.



Nach Ansicht von FUSS e.V. sollte die Querung der Weender Straße zur Verknüpfung von Stadtwall und Ernst-Honig-Wall erleichtert und nicht zuletzt sicherer gestaltet werden. Daher sollte an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden (Zeichen 350 + 293).

Ferner könnte durch eine Umgestaltung der Seitenräume in der Weender Straße die Atmosphäre und Qualität des öffentlichen



Raums deutlich verbessert werden: Die am Fahrbahnrand angeordneten Lieferzonenbuchten sollten zusammen mit dem Gehweg zu einem einheitlichen Seitenraum gestaltet werden (beide Straßenseiten). Derzeit besteht der Eindruck, es würde sich um öffentliche Stellplätze am Fahrbahnrand handeln – die regelmäßig auch als solche genutzt werden, obgleich die Beschilderung mit Parkverbot dies untersagt. Außerhalb der Lieferzeiten (werktags 5:00 bis 11:00 Uhr) wäre der Seitenraum dann in ganzer Breite als Gehweg nutzbar.



Der über den Heinz-Erhardt-Platz führende Gehweg ist seitlich mit wassergebundener Decke und mittig mit Steinplatten befestigt. In Anbetracht der starken Nutzung sollte der Weg eventuell in ganzer Breite mit Steinplatten befestigt werden. Ansonsten muss dessen Zustand in deutlich kürzeren Intervallen überprüft werden, als dies bei den sonstigen Gehwegen erfolgt. Bereits jetzt sind bei Niederschlägen deutliche Pfützen auf dem Gehweg festzustellen.

#8 Weender Straße zwischen Reitstallstraße und Stumpfbiel / Judenstraße

Untere Karspüle / Weender Straße:



Auf dem westlichen Gehweg der Weender Straße sind zahlreiche Fahrradständer angeordnet, wobei in deren näherem Umfeld zahlreiche weitere Fahrräder ungeordnet abgestellt werden. Hingegen werden die Fahrradständer auf der östlichen Straßenseite / Ecke Untere Karspüle scheinbar nicht ausgenutzt. Hier wäre zudem noch Platz für weitere Fahrradständer.

Positiv anzumerken ist die öffentliche Toilette an dieser Stelle.



Die Weender Straße wird insgesamt sehr stark von Fußgängern frequentiert, wobei auf der östlichen Seite die Einmündung der Unteren Karspüle zu überqueren ist. Hierbei haben Fußgänger gegenüber einbiegenden Fahrzeugen grundsätzlich Vorrang (Einbahnstraße nach Osten; keine ausfahrenden Fahrzeuge). Augenscheinlich ist diese Regel aber nicht allen Verkehrsteilnehmern vertraut: Nicht alle Autofahrer räumen den Fußgängern Vorrang ein, auch scheinen sich ängstliche Fußgänger erst über die Straße zu trauen, nachdem die Fahrzeuge passiert haben.



Hier könnte eine Aufplasterung als durchgehender Gehweg den Vorrang der Fußgänger verdeutlichen. Am eindeutigsten wäre eine Markierung als Fußgängerüberweg.

Die Weender Straße wurde von den FVC-Teilnehmern sehr unterschiedlich bewertet. Einige empfanden insbesondere den Kfz-Verkehr als störend sowie die zahlreichen, „dicht an dicht“ abgestellten Fahrräder am Gehwegrand, insbesondere im Haltestellenbereich. Andere Teilnehmer hingegen artikulierten, es schlicht hinzunehmen, dass sie um Hindernisse „im Slalom“ herumlaufen müssen, zumal die Flächenverfügbarkeit hier eher gering sei.

Kreuzung Stumpfbiel / Jüdenstraße / Weender Straße: (Übergang aus der Fußgängerzone)



Die Markierungen der beiden Fußgängerüberwege (Zeichen 293) zeigen nur geringen Schwarz-Weiß-Kontrast. Auch ist in der Jüdenstraße auf der südlichen Seite das betreffende FGÜ-Verkehrsschild (Z 350) recht weit von der Fahrbahn abgerückt. Zudem behindert der an dieser Stelle angebrachte Schaltkasten die Einsehbarkeit des südlichen Fahrbahnrandes (und die einmündende Fußgängerzone) aus Perspektive der Autofahrer.

Der hier in dichtem Takt verkehrende Linienbusverkehr steht scheinbar in gewissem Konflikt mit dem starken Fußgängeraufkommen. So wurden während der Begehung mehrere Busse beobachtet, die in die Straße Stumpfbiel einbogen, obwohl bereits Passanten auf dem Fußgängerüberweg die Straße querten. In einem Fall folgte ein Bus einem in südliche Richtung querenden Fußgänger sogar „dicht auf der Ferse“ mit sehr geringem Abstand.



FUSS e.V. verweist auf eine Untersuchung in Berlin zur Sicherheit von Fußgängerüberwegen. Diese zeigte als entscheidenden Faktor, die klare Erkennbarkeit des Fußgängerüberweges und die gute Einsehbarkeit der angrenzenden Seitenräume. In diesem Sinne sollte die Positionierung und Erkennbarkeit der Verkehrsschilder überprüft werden, ebenso die Markierung der Fußgängerüberwege. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser verkehrsreichen Kreuzung mit sehr hohem Fußgängeraufkommen sollten turnusmäßig Verkehrskontrollen durchgeführt werden, die insbesondere auf bessere Rücksichtnahme gegenüber den Fußgängern abzielen.



#9 Robert-Gernhardt-Platz



Der Robert-Gernhardt-Platz zeigt (bis zur Reitstallstraße) eine gute Gestaltung – aus Fußgängerperspektive sind die Brücken zum Waageplatz ein positives Beispiel der Stadt der kurzen Wege.

Der Robert-Gernhardt-Platz wurde von den FVC-Teilnehmern positiv wie negativ gesehen. Mit seiner Lage am Wasser und der verfügbaren Fläche wurde diesem sehr viel Potenzial zugesprochen, das aber bislang nicht ausgeschöpft wurde. Kritisch bewertet wurde die Atmosphäre dieses öffentlichen Raums. Leerstehende Läden, Müll im Wasser und sich dort aufhaltende, „gefährlich wirkende Personen“ beeinträchtigen demnach den Aufenthalt (v. a. in den Abend- und Nachtstunden).

Nach Ansicht der FVC-Teilnehmer und FUSS e.V. könnte aus diesem Platz noch mehr Potential geschöpft werden, insbesondere in dem die Verbindung in südliche Richtung deutlich verbessert würde. Die Balken auf der über den Leinekanal führenden Holzbrücke sollten in absehbarer Zeit erneuert werden.

#10 Am Leinekanal zwischen Robert-Gernhardt-Platz und Prinzenstraße / Goethe-Allee



Am Leinekanal:

Entlang dieser Straße ist lediglich auf der östlichen Seite ein Gehweg ausgebildet. Der westliche Straßenrand dient Stellplätzen für Motorräder, weiter nördlich für Pkw-Stellplätze (gesamt 13). Die Straße verläuft unmittelbar parallel angrenzend an das Fließgewässer Leinekanal, was eine bedeutende (potentielle) städtebauliche Qualität in sich birgt. Wegen der Stellplätze kann nicht entlang des Leinekanals gegangen werden – dieser ist damit wenig erlebbar.



Die FVC-Teilnehmer wünschten sich eine Veränderung der Straße Am Leinekanal zugunsten des Fußverkehrs sowie für mehr Aufenthaltsqualität. Vorgeschlagen wurde die Ausführung eines Gehwegs auf der Seite des Leinekanals, die Ausgestaltung der Straße als Promenade und ergänzende Bepflanzungen.

FUSS e.V. unterstützt die Vorschläge der FVC-Teilnehmer. Um die besondere räumliche Qualität erlebbar werden zu lassen, sollten die Stellplätze aus der Straße Am Leinekanal herausgenommen werden.



Die Straße sollte zudem als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, beginnend an der Brücke über den Leinekanal (vgl. Hinweis zur Goethe-Allee), durchgehend bis zur Einmündung in den Robert-Gernhardt-Platz. Zur Verdeutlichung dieser Verkehrsregelung sollten auf der Fahrbahn entsprechende Piktogramme markiert werden, ergänzend zur Beschilderung.

Möglicherweise könnte ein Straßenbaum ergänzt werden auf der Ecke Goethe-Allee / Am Leinekanal / neben der Ufermauer.

Mühlenstraße:



Die Straße wurde jüngst erneuert mit einem klar ablesbarem Kontrast zwischen Fahrbahn (Asphalt) und Gehweg. Auf dem südlichen Gehweg sind zwei Stellplätze auf dem Seitenraum angeordnet. Zwischen hier parkendem Pkw und der parallel verlaufenden Grundstücksmauer verbleibt eine Gehbahnbreite von nur 1,20 Meter. Auf der nördlichen Seite ist der Gehweg stellenweise sogar nur 80 cm breit. Insgesamt werden diese Breiten als ungenügend bewertet. Die beobachteten gefahrenen Geschwindigkeiten erschienen als nicht angemessen.



FUSS e.V. schlägt vor, auch diese Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Insbesondere wäre dies eine folgerichtige Ergänzung der angeregten Verkehrsberuhigung für die Straße Am Leinekanal und Einmündung Goethe-Allee. Wie für die Straße Am Leinekanal vorgeschlagen, sollten dann auch hier entsprechende Piktogramme auf der Fahrbahn markiert werden, ergänzend zu der Beschilderung.

Goethe-Allee / Am Leinekanal:



Der Bereich der Brücke über den Leinekanal ist platzartig gestaltet, wobei die Seitenräume und die Fahrbahn mit dem selben Steinpflaster niveaugleich belegt sind. Positiv zu bewerten ist die helle Oberfläche im Hinblick auf die Anpassung der Stadt an den Klimawandel (Albedo) sowie die insgesamt ansprechende Atmosphäre. Die beobachteten gefahrenen Geschwindigkeiten erschienen jedoch häufig dieser Situation nicht angepasst. Angesichts dessen kann der nicht ausgebildete Bordstein sowie der fehlende Kontrast zwischen Fahrbahn und Gehweg auch kritisch bewertet werden. Angeregt wird, die bestehende Situation mit Vertretern der Blinden und Sehbehinderten zu überprüfen.



Ungeachtet der angeregten Begutachtung empfiehlt FUSS e.V. diesen ansprechend gestalteten Abschnitt der Goethe-Allee als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen (Z 325). Dadurch würde sich grundlegend die Vorrang-Regelung ändern: „Zu Fuß Gehende haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden und dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen.“ Fußgänger erhielten damit die Freizügigkeit, diesen Bereich in der gesamten Breite begehen zu dürfen, sie dürfen dabei aber „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern“. Innerhalb eines Verkehrsberuhigten Bereichs dürfen Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren, insbesondere müssen sie jederzeit sofort stoppen können – dies würde auch die Problematik mit der unklaren Orientierung für Blinde und Sehschwache entschärfen.



Die erfolgte Neugestaltung dieses Straßenraums entspricht bereits dem Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs – es fehlt bislang lediglich die Ausweisung als ein solcher.

#11 Goethe-Allee zwischen Am Leinekanal / Papendiek und Neustadt



Die Gehwege der Goethe-Allee haben weitgehend gute Breiten: nördlicher Gehweg 4,20 bis 4,50 Meter; südlicher Gehweg 3,50 bis 4,00 Meter.

Mehrere Geschäfte und Imbisse nutzen den Gehweg zum Platzieren ihrer Aufsteller / Kundenstopper. Insbesondere auf der nördlichen Straßenseite finden sich einige Außengastronomien / Freisitze. In deren Bereich verbleibt eine nutzbare Gehbahnbreite von ca. 2 Meter. Da die Länge der Freisitze jeweils überschaubar bleibt, scheint die Situation insgesamt noch akzeptabel. Zwar wird die Gehbahn eingengt, die Außengastronomie belebt andererseits aber auch den öffentlichen Raum. Seitens des Ordnungsamtes bleibt jedoch darauf zu achten, dass der Flächenanspruch hierfür nicht überhand nimmt.

Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt. Diese sind bereits „in die Jahre gekommen“, genügen aber der Verkehrssicherheit und

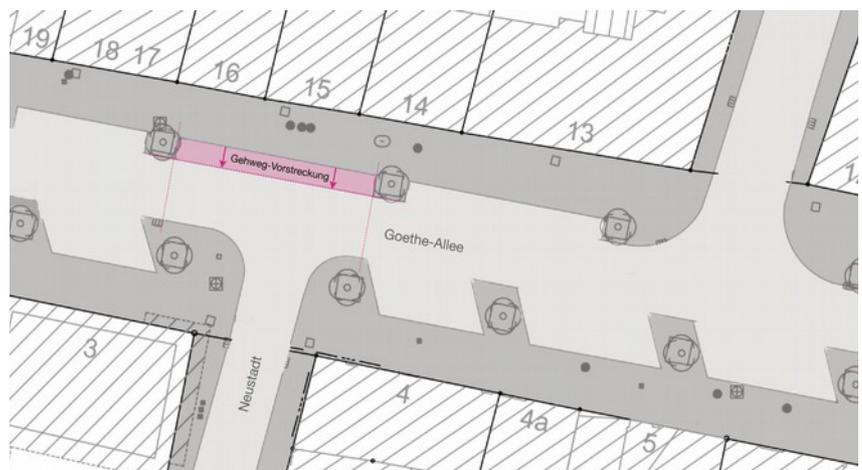


funktionalen Begehrbarkeit durchaus. Im Sinne der Nachhaltigkeit und des sparsamen Umgangs mit Ressourcen kann der bestehende Belag weiter gepflegt und erhalten werden. Zitiert sei an dieser Stelle der Verkehrsplaner Heiner Monheim, der wiederholt darauf verwies, dass insbesondere die Quartiere in den Randlagen der Stadt der Aufwertung bedürfen, anstatt etwa alle zwanzig Jahre die innerstädtischen Fußgängerbereiche neu zu pflastern.

Die Goethe-Allee wurde von den meisten FVC-Teilnehmer (6 Pers.) als eher positiv beurteilt, zwei Personen sahen diesen Ort kritisch. Positiv bewertet wurden die großzügig breiten Gehwege, die straßenbegleitenden Bäume und der urbane Charakter der Straße. Kritisiert wurde dagegen die fehlende Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkungen) und der dominierende ruhende Verkehr, was das Queren der Goethe-Allee erschwere. Ein Teilnehmer forderte die Umwandlung der Goethe-Allee in eine Fußgängerzone, ein anderer meinte dagegen, „es soll so bleiben“ wie es ist.



Entlang der südlichen Straßenseite ist Schräg-Parken angeordnet. Entlang der nördlichen Seite sind straßenbegleitende Parkbuchten ausgebildet, so auch gegenüber der einmündenden Straße Neustadt. Aus dieser Straße kommende Fußgänger, die den nördlichen Gehweg erreichen wollen, müssen sich ihren Weg zwischen parkenden Autos hindurch suchen. Diese Situation ist ungenügend. Vorgeschlagen wird, auf Höhe der Einmündung der Straße Neustadt die Stellplätze auf der gegenüberliegenden Seite der Goethe-Allee wegzunehmen und statt dessen den Gehweg bis zum Fahrbahnrand vorzustrecken. Dabei müsste dann auch der Bordstein abgesenkt werden, ebenso die gegenüberliegenden Bordsteine des südlichen Gehweges, sodass ein bequemes und barrierefreies Queren der Goethe-Allee möglich wird.



Prinzip-Skizze zur Gehwegvorstreckung

#12 Stadtwall



Der Stadtwall erstreckt sich im Halbkreis westlich der Altstadt parallel zur Berliner Straße bzw. Bürgerstraße und geht im Norden an der Weender Straße in den Ernst-Honig-Wall und im Südosten in den Cheltenhampark über. Diese einstige Stadtbefestigung ist heute als Grünraum mit einem Spazierweg mit wassergebundener Decke ausgestattet. Große Bäume beidseits des Weges spenden Schatten, in regelmäßigen Abständen sind Mülleimer vorzufinden, jedoch gibt es kaum Sitzgelegenheiten. In Hinblick auf die alternde Gesellschaft sollten weitere Sitzmöglichkeiten aufgestellt werden, denn dies kann die Reichweite des Fußweges von Senioren deutlich erhöhen.



Teilnehmende des Fußverkehrs-Checks merkten an, dass der Weg bei Nacht schlecht ausgeleuchtet sei und daher als Angstraum empfunden werde.

Der Weg wird stellenweise von Straßen unterbrochen. An diesen Unterbrechungen spannt sich mitunter ein großes Gefälle zwischen dem Höhengniveau der Straße und dem Weg auf der Wallanlage auf. So ist der Spazierweg auf dem Wall in seinen Teilabschnitten recht ansprechend, in seiner Gesamtheit aufgrund der zahlreichen Lücken für Fußgänger weniger von besonderer Attraktion.



Abgesehen von dem Fußgängerüberweg in der Goethe-Allee sind Querungshilfen für Fußgänger wie z.B. LSA an den zu querenden Straßen nur mit Umwegen zu erreichen, sodass einige Fußgänger in der Praxis bereits in Fluchtlinie des Stadtwalls die teils stark befahrenen Straßen ungesichert überqueren.

#13 Pfad zwischen Reitstallstraße und Stadtwall



Zwischen Reitstallstraße und Stadtwall (in Verlängerung Robert-Gernhardt-Platz) erstreckt sich ein Fußweg parallel zum Leinekanal und einer Grundstückszufahrt, der über einen Treppenaufgang die Verbindung zum Stadtwall herstellt.

Die Bordsteine der Gehwege in der Reitstallstraße sind sehr hoch und sollten für diese Wegeverbindung abgesenkt werden.

Der Weg parallel zum Leinekanal ist relativ schmal (Wegebreite zwischen 1,50 bis 1,60 Meter) und mit grobem Belag ausgeführt. Eine anspruchsvollere Fußwegeverbindung könnte hier entstehen, indem Fußgänger die Fläche der Grundstückszufahrt mitbenutzen könnten – Weg und Zufahrt als einheitliche Fläche gestaltet würde. Hierbei sollte dann im unmittelbaren Bereich der Garagenausfahrt mittels einer Sperrkette oder ähnlichem der Fußweg von der Ausfahrt getrennt werden, da ausfahrende PKW-Fahrer diesen Bereich nur eingeschränkt einsehen können. Ergänzend könnten PKW-Fahrer durch ein entsprechendes Warnschild (Z. 133) und / oder Piktogramm auf der Fahrbahn auf Fußgänger hingewiesen werden.



#14 Albaniplatz

Nördlich an den Cheltenhampark schließt sich der Albaniplatz an, der zahlreiche Kfz-Stellplätze für Besucher der Stadthalle bereithält. Positiv fallen die beiden existierenden Fußgängerüberwege im nördlichen und südlichen Bereich des Platzes auf.

Der Albaniplatz bedeutet eine Unterbrechung des Rundwegs, der sich auf dem Wall um die Altstadt zieht. Derzeit ist der Platz von einer großen, grauen Parkplatzfläche geprägt. Statt dessen könnte dieser in einer Platz-Abfolge entlang des Stadtwalls – vergleichbar einer „Perlenkette“ – ein attraktives Bindeglied zwischen dem Cheltenhampark und Ernst-Honig-Wall darstellen. Um diese Lücke der Ring-Promenade zu schließen wird hier eine Korrektur des Albaniplatzes vorgeschlagen. So könnte an dessen westlichem Rand ein sehr breiter, komfortabler Promenadenweg gestaltet werden, wofür der Parkplatz an dieser Seite um bspw. drei Meter einzukürzen wäre. Ergänzend sollte der Parkplatz in einem Raster mit Straßenbäumen bepflanzt werden (Verbesserung Stadtklima).

Im Rahmen der bevorstehenden Umgestaltung des Stadthallenumfeldes sind vermutlich auch noch sehr viel weitergehende Maßnahmen möglich.

Jeweils in Verlängerung dieses vorgeschlagenen Promenadenwegs sollten in den anliegenden Straßen komfortable Querungshilfen realisiert werden; im Norden über die Herzberger Landstraße (auf Höhe des Treppenaufgangs), im Süden über den Albanikirchhof. Dies könnte alternativ durch eine Mittelinsel oder einen Fußgängerüberweg dargestellt werden.



Luftbild <https://geoportal.landkreisgoettingen.de>

FAZIT

Göttingen hat große Potenziale für eine „Fußgängerstadt“ – so etwa eine kompakte, über weite Strecken als Fußgängerzone gestaltete Innenstadt oder auch eine gute Anbindung an den Regional- und Fernverkehr mit direkter Verknüpfung zum ÖPNV. Als Beispiel kann die fußläufige Erreichbarkeit des Universitäts-Campus vom Bahnhof aus genannt werden.

Die wachsende Sensibilität zu Themen des Fußverkehrs auf Seiten der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) und des Stadtrats (Verkehrspolitik) sind ebenfalls Schritte hin zur fußgängerfreundlichen Stadt.

Im beobachteten Alltag (Verkehrspraxis) prägen indessen zahlreiche Unstimmigkeiten das Geschehen in den Straßen. Hier entspricht die vorherrschende Infrastruktur in weiten Teilen nicht den heutigen bzw. zukünftigen Anforderungen an öffentliche Räume. Entlang der untersuchten Abschnitte zeigten sich als hauptsächliche Konfliktlinien:

- **Flächenkonkurrenz mit ruhendem Kfz-Verkehr:** Die Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Raum bedingt in vielen Straßen ungenügende Gehwege mit zu geringen Rest-Breiten sowie die Beeinträchtigung der Atmosphäre und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.

- **Flächenkonkurrenz bei der Aufteilung des Straßenquerschnitts:** Um die Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs zu gewährleisten, sind vielfach separate Abbiegespuren gestaltet. Bei in der Regel vorgegebenen Gesamtbreiten der Straßen (von Hauswand bis Hauswand) resultieren hieraus zumeist zwangsläufig ungenügende Gehwegbreiten.
- **Konflikte mit Radverkehr bei Führung des Radverkehrs im Seitenraum:** In der Vergangenheit (1970er/80er Jahre) wurden zur Förderung des Radverkehrs vielfach vormalige Gehwege durch einfaches Aufbringen einer Trennlinie geteilt in Gehweg und Radweg. Für die heutige Situation des stark angewachsenen Radverkehrs (gestiegener Anteil am Modal Split) und angesichts der beobachteten Geschwindigkeiten des Radverkehrs (rasch wachsender Anteil an E-Bikes) sind diese Zwischen-Lösungen längst nicht mehr adäquat und führen beinahe zwangsläufig zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Insbesondere für Kinder, Senioren und für mobilitätseingeschränkte Personen garantieren derartige Gehwege nicht mehr deren ureigentliche Schutzfunktion.
- **Bushaltestellen:** Seitlich neben der Fahrbahn ausgebildete Bushaldebuchten bedingen zumeist die Verengung des Seitenraums. Bei Führung des Radverkehrs im Seitenraum und starkem Radverkehrsaufkommen sind hier Konflikte zwischen ein-/aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern vorprogrammiert.

Für die Etablierung und Umsetzung einer stadtweiten Fußverkehrs-Strategie sollten strukturelle Veränderungen innerhalb der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) auf den Weg gebracht werden: Hier ist insbesondere die Einführung einer/s Fußverkehrs-Verantwortlichen zielführend und Erfolg versprechend.

Ergänzend hierzu sollte ein Arbeitskreis Fußverkehr eingeführt werden, in dem sowohl Vertreter des Stadtrats (Verkehrspolitik) und der Stadtverwaltung (Verkehrsplanung) als auch Vertreter der Bürgerschaft möglichst kontinuierlich zusammenarbeiten.

Impressum:

Autoren: Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

Fotos: FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar

Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Die hierin verwendeten Fotos wurden zum Zweck der Dokumentation des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.

Veröffentlicht im Dezember 2019; überarbeitet im Februar 2020