



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Göttingen e.V.
Geiststraße 2, 37073 Göttingen
www.adfc-goettingen.de
info@adfc-goettingen.de
Kontakt: Rainer Worm, 0551/4994585



Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Göttingen/Northeim e.V.
Geiststraße 2, 37073 Göttingen
www.vcd.org/goenom
goenom@vcd.org
Kontakt: Julian Ladisch, 0551/4895741

Göttingen, den 04. September 2013

FB61/1019/13 „Radverkehrsunfälle zwischen Wiesenstraße und Groner Tor“

Stellungnahme zur Verwaltungsvorlage zum 05.09.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir empfehlen dem Ausschuss, die Verwaltung um genauere Prüfung zu bitten, wie der Radverkehr auf dem Rosdorfer Weg von der Kreuzung Wiesenstraße zur Bürgerstraße und ab der Einmündung des Rosdorfer Wegs weiter über den westlichen Hochbordradweg der Bürgerstraße bis zum Groner Tor freigegeben werden kann.

Begründung

Die Freigabe wurde bisher nicht ernsthaft geprüft.

Die Belästigung der Fußgänger auf dem Bürgersteig vor Rosdorfer Weg 8-4, insbesondere an der dortigen Bushaltestelle, durch vorschriftswidrig auf dem Gehweg fahrende Radfahrer muss endlich beendet werden, die Freigabe der Fahrbahn entgegen der Einbahnstraße wäre eine Lösung.

Als durchgehende Mindestbreite für den Hochbordseitenraum an der Bürgerstraße sind nicht die in der Verwaltungsvorlage genannten 5,00 m, sondern nur 4,10 m zu fordern, nämlich 2,00 m für den Radweg und 2,10 m für den Gehweg (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Nummer II 5 a) Randnummer 37 zu § 2 Abs. 4 Satz 3 bzw. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 2002 Abschnitt 3.2.4).

Die durchgehende Mindestbreite von 4,10 m ist eingehalten, wie aus Anlage 2 „Querschnitt Bürgerstraße“ der Verwaltungsvorlage zu erkennen (4,17 m, 4,82 m, 5,73 m).

Auch an der kurzen Engstelle mit dem Baum vor Bürgerstraße 2 ist mit 1,35 m zwischen Mauer und Baum genügend Platz für Mobilitätsbehinderte (1,30 m gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Abschnitt 4.7), sowie mit 2,30 m zwischen Baum und Fahrbahn (bzw. 2,05 m zwischen Baumpoller und Fahrbahn) für den Radverkehr.

Der heute 1,50 m breite Radweg kann verbreitert werden. Nach der VwV-StVO beträgt die Mindestbreite 2,00 m und die Regelbreite 2,40 m, nach den Empfehlungen für



Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 ist die Regelbreite 3,00 m. Dabei ist die Regelbreite von 2,50 m gemäß EFA für den Gehweg zu beachten. Reicht der Platz nicht für beide Regelbreiten, darf nicht einseitig bei der Regelbreite des Gehwegs gekürzt werden, sondern gleichmäßig bei beiden. Mit einer weißen Linie kann die neue Grenze zwischen Radweg und Gehweg kostengünstig markiert werden, sodass keine größerer Umbau erforderlich ist.

Die „Grundstückszufahrt mit ungenügenden Sichtverhältnissen auf den Radweg“ (Verwaltungsvorlage) ist nach der VwV-StVO kein Hinderungsgrund für einen Zweirichtungsradweg, denn nach der VwV-StVO ist Voraussetzung, dass „nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind“. Die Zufahrt ist nicht verkehrsreich. Die ungenügenden Sichtverhältnisse bestehen auch schon heute, ohne dass dies ein größeres Problem wäre. Zudem schreibt § 10 StVO vor, dass man sich erforderlichenfalls einweisen lassen muss. Dem Grundstückseigentümer der Zufahrt steht es frei, die Sichtbeeinträchtigungen seines Grundstücks zurückzubauen.

Für den Einmündungsbereich Rosdorfer Weg/Bürgerstraße könnte die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr durch Abkröpfen des Rosdorfer Wegs reduziert werden, siehe Skizze rechts. Außerdem kann ein Stück Zweirichtungsradverkehr auf der Fahrbahn markiert werden, damit die Querung des Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr von der Einmündung wegverlagert wird und außerdem der nach Norden fahrende Radverkehr dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr Vorfahrt gewähren muss, siehe Skizze rechts.

Die von der Verwaltung zugesagte Überprüfung der Ampelschaltung an der Berliner Straße in Höhe Gartenstraße könnte zu dem Ergebnis kommen, dass kurzfristig keine Besserung möglich ist. Deshalb muss die Radwegfreigabe in Gegenrichtung weiterhin geprüft werden, anders als in der Verwaltungsvorlage vorgeschlagen.

Die Alternativroute über „Am Gartetalbahnhof“ erfordert neue Ampeln und Umbaumaßnahmen für die Querung der Groner Landstraße, mit Kosten von vermutlich weit über 50.000 Euro, was die Realisierung unrealistisch macht.

Die durchschnittlich 1 Minute 23 Sekunden Wartezeit sind das Problem an der Route über die Ampel Berliner Straße/Gartenstraße, und nicht die in der Verwaltungsvorlage genannten „ca. 120 m“ „Umweglänge“. An der Ampel ist die Wartezeit im günstigsten Fall



26 Sekunden und im schlechtesten Fall 1 Minute 54 Sekunden, im Durchschnitt also 1 Minute 10 Sekunden. Hinzu kommen stets noch 13 Sekunden Wartezeit an der Radfahrerfurt am Groner Tor wegen der roten Welle für den Radverkehr.

Für eine innergemeindliche Radhauptverbindung wie an der Berliner Straße sieht die ERA maximal 45 Sekunden Wartezeit pro Kilometer vor (Abschnitt 1.2.4 Tabelle 2). Da die nächsten Ampeln in 0,5 Kilometer Entfernung sind, sind auf dieser Strecke besonders schlechte Bedingungen für den Radverkehr. Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) Abschnitt 6.3.2 stellt bei mehr als 60 Sekunden mittlerer Wartezeit für den Radverkehr die Qualitätsstufe F, also keine Qualität, fest.

Da der Göttinger Luftreinhalteplan die Förderung des Radverkehrs vorschreibt, besteht akuter Handlungsbedarf, sodass die kurzfristige Freigabe in Gegenrichtung nunmehr geprüft werden muss.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC und VCD Göttingen