



Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Göttingen/Northeim e.V.

Mitglied im [Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V.](#)

Geiststraße 2, 37073 Göttingen, www.vcd.org/goenom, goenom@vcd.org

Kontakt: Julian Ladisch, 0551/4895741

Göttingen, den 3. Dezember 2014

Ausbau des Maschmühlenweges
zwischen „Im Rinschenrott“ und „Hildebrandstraße“ (3. Bauabschnitt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir lehnen alle Varianten mit Hochbordradweg ab, da sie rechtswidrig sind, denn sie verstoßen gegen die Verkehrssicherungspflicht¹ und die im Göttinger Luftreinhalteplan beschlossene und deshalb von der Verwaltung zwingend umzusetzende² Radverkehrsförderung.

Modal Split

In der Stadt Göttingen werden 27 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (Haushaltsbefragung 2008/2009), damit gehört Göttingen zu den Städten mit dem höchsten Radverkehrsanteil. Nach dem Luftreinhalteplan und dem Verkehrsentwicklungsplan soll der Anteil noch gesteigert werden.

Im aktuellen Abschnitt des Maschmühlenwegs ist auch erheblicher Radverkehr, da sich dort mit den Sportplätzen am Schützenanger und dem Fitnessstudio Optimed Training an der Einmündung Schützenanger Ziele des Radverkehrs befinden, und es Durchgangsverkehr des Radverkehrs aus oder nach Richtung Innenstadt gibt.

Dementsprechend sind alle Planungen auf diesen Radverkehrsanteil auszurichten.

Standardlösungen anpassen

Bundesweite Standardlösungen können deshalb nicht 1:1 übernommen werden, sondern müssen erst daraufhin überprüft werden, ob für den hohen Radverkehr eine Anpassung notwendig ist.

Radverkehrsförderung gemäß Luftreinhalteplan

Mit dem Luftreinhalteplan für Göttingen aus dem Jahr 2008 hat der Rat der Stadt Göttingen im Abschnitt 8.2 auf Seite 60 folgende Maßnahme beschlossen:

„Aus Sicht der Luftreinhalteplanung sollen möglichst Maßnahmenbereiche des

1 § 10 Absatz 2 Niedersächsisches Straßengesetz, § 319 Strafgesetzbuch

2 § 45 und § 47 Absatz 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Verkehrsentwicklungsplanes intensiviert werden, die einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffbelastungssituation leisten können. Dies sind insbesondere [...] Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Fahrradverkehr“.

Der Luftreinhalteplan 2008 ist online:

<https://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=729&topmenu=356>

Im geltenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Teil 2, vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen am 10. März 2000, heißt es im Abschnitt 3.4 R 2 auf Seite 25:

„Festlegung qualitativer Anforderungen und Standards zur Gestaltung der Verkehrsanlagen für den Fahrradverkehr

Die Standards [...] sollen [...] formulieren: [...] Anforderungen an die Anwendung unterschiedlicher Formen der Radverkehrsführung (Radwege, Radfahrstreifen, Mischverkehr Fahrrad / Kfz-Verkehr, Mischverkehr Fußgänger- / Radverkehr, etc.) und die Bemessung der Querschnitte“.

Als anzuwendende Qualitätsstandards hat die Stadt Göttingen daraufhin folgendes eingeführt:

„Als Planungsgrundlage dienen stets die gültigen Richtlinien wie die ERA und RAST“.

Dies steht im Zwischenbericht zur Umsetzung des VEP, Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planung und Grundstücke am 22.01.2009, Seite 33, siehe online:

<https://ratsinfo.goettingen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=36380>

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Darüber hinaus sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) des FGSV-Verlages, aktuelle Ausgabe 2010, ohnehin anzuwenden:

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) heißt es zu Absatz 4 Satz 2 I. 5. Randnummer 13:

„Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.“

Auch die Verwaltungsgerichte ziehen die ERA regelmäßig zur Entscheidungsfindung heran, beispielweise das Verwaltungsgericht Göttingen³, das Bundesverwaltungsgericht⁴ und das Verwaltungsgericht Braunschweig⁵.

In § 10 Absatz 2 des Niedersächsischen Straßengesetzes heißt es:

„Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, daß ihre Bauten technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.“ Ähnliches gilt für die Anwendung der allgemein anerkannten Regeln der Technik (§ 319 Straßengesetzbuch).

3 Verwaltungsgericht Göttingen, Urteil vom 27. November 2003, 1 A 1228/01

4 Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 16. April 2012, 3 B 62/11

5 Verwaltungsgericht Braunschweig, Urteile vom 16. April 2013, 6 A 64/11 und vom 18. Juni 2014, 6 A 242/13

Hochbordradweg oder fahrbahnseitige Führung

Für die Entscheidung, ob für den Radverkehr ein Hochbordradweg gebaut wird, oder er fahrbahnseitig auf einem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen geführt wird, müssen alle Argumente mit entsprechender Gewichtung gegeneinander abgewogen werden, um zu einer ermessensfehlerfreien Entscheidung zu gelangen.

Die anzuwendenden (siehe oben) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 enthalten in Anhang 1 ein Entscheidungsverfahren für eine solche Abwägung, in der alle relevanten Argumente mit entsprechend gewichteten Punkten einfließen. Die Entscheidung läuft wie folgt ab:

	fahrbahnseitige Führung	Seitenraumführung
Knotenkriterium	2 Punkte	1 Punkt
Kriterium Parken	2 Punkte	2 Punkte
Kfz-Kriterium	1 Punkt	2 Punkte
Kriterium Schwerverkehr	1 Punkt	2 Punkte
Kriterium Längsneigung	2 Punkte	2 Punkte
Zwischensumme	8 Punkte	9 Punkte

Beim Knotenkriterium kommt es auf die Anzahl der Einfahrten je Kilometer an. Die Straßenstrecke ist 950 Metern lang. Ziele mit erheblichem Kfz-Verkehr sind auf der Ostseite die Tankstelle Star und „Kim's Diner“, auf der Westseite die Jettankstelle und das Fitnessstudio „Optimed Training“. Hinzu kommen noch eine Reihe weiterer Unternehmen, die soviel Kundenverkehr haben, dass dafür Planungen mit Linksabbiegerspuren vorgelegt wurden. Damit gibt es mehr als 4 Einfahrten je Kilometer und auch mehr als 100 abbiegende Kfz pro Tag, was zu 2 Punkten für die fahrbahnseitige Führung und 1 Punkt für die Seitenraumführung führt.

Beim Kriterium Parken gibt es überwiegend ausreichend Parkplätze auf den Grundstücken, wie die ansässigen Unternehmen bei der Anwohnerversammlung bestätigt haben, sodass beide Führungen je 2 Punkte erhalten.

Beim Kfz-Kriterium kommt es auf die Anzahl der Kfz in der Spitzenstunde sowie deren Tempo an. Es sind etwa 2000 Kfz in der Spitzenstunde. Aus Bild 7 in Abschnitt 2.3.3. der ERA 2010 ergibt sich der Belastungsbereich 4, welcher mit 1 Punkt für die fahrbahnseitige Führung und 2 Punkten für die Seitenraumführung zu berücksichtigen ist.

Beim Schwerverkehr ergibt sich aus den ca. 1000 Lkw pro Tag 1 Punkt für die fahrbahnseitige Führung und 2 Punkte für die Seitenraumführung.

Beim Kriterium Längsverkehr kommt es auf die Neigung an, die aber im Bereich zwischen -3 % und + 3 % liegt, sodass beide Führungen je 2 Punkte erhalten.

Gemäß ERA 2010 Anhang 1 werden nun zur ermittelten Zwischensumme die Punkte für den Flächenbedarf der jeweiligen Führungsform addiert:

	Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Hochbordradweg
Zwischensumme (s.o.)	8 Punkte	8 Punkte	9 Punkte
Flächenkriterium	2 Punkte	2 Punkte	nicht geeignet (Ausschluss)

Beim Hochbordradweg liegt der absolute Ausschlussgrund vollkommen unzureichender Fläche vor (ERA 2010 Anhang 1 Tabelle 26). Deshalb kann nur ein Radfahrstreifen oder ein Schutzstreifen gebaut werden.

Flächenkriterium Hochbordradweg

Für die Seitenraumbreite, die für Geh- und Radweg auf dem Hochbord neben Längsparkstreifen zur Verfügung steht, legt die ERA 2010 Anhang 1 Tabelle 26 aus Verkehrssicherheitsgründen folgende absolute Mindestbreite fest: 4,75 m. Bei Unterschreitung heißt es in der ERA: „nicht geeignet (Ausschluss)“.

In der Variante 1 vom 24.11.2014 gibt es neben den Längsparkstreifen folgende Seitenraumbreiten: 4,54 m, 4,69 m, 4,73 m, 4,58 m, 4,71 m, 4,43 m, 5,10 m.

Die absolute Mindestbreite wird an sämtlichen Längsparkstreifen, bis auf eine Ausnahme, ständig unterschritten.

Somit ist die Variante 1 aus Verkehrssicherheitsgründen rechtswidrig und darf nicht umgesetzt werden.

Verträgliche fahrbahnseitige Radverkehrsführung

Die Stadt Göttingen hat sich im Luftreinhalteplan zur der Reduzierung des Kfz-Verkehrs verpflichtet. Im Maschmühlenweg wird deshalb zukünftig der Kfz-Verkehr abnehmen. Außerdem sehen die ERA 2010 Abschnitt 2.3.3 „verkehrsrechtliche Maßnahmen“ vor, also insbesondere Tempolimits. Dadurch ist es bereits jetzt absehbar, dass der Belastungsbereich 4 verlassen wird und der Belastungsbereich 3 erreicht wird (Bild 7 in Abschnitt 2.3.3. der ERA 2010), bei dem eine fahrbahnseitige Radverkehrsführung möglich ist und auch von den Radfahrern überwiegend akzeptiert wird.

Qualitätskriterien Hochbordradweg

Gegen den Hochbordradweg sprechen auch die vom Luftreinhalteplan (siehe oben) gefordern, aber nicht erfüllten Qualitätskriterien:

- Eine Radwegbreite von 1,60 m macht das Überholen bei vorgeschriebenem Seitenabstand schwierig und ist deshalb nach ERA nur „bei geringer Radverkehrsstärke“ möglich. Im Maschmühlenweg ist jedoch mehr als geringe Radverkehrsstärke, wie oben bereits ausgeführt, sodass das Regelmaß von 2,00 m nicht unterschritten werden darf.
In der ERA 2010 Abschnitt 2.2.1 Tabelle 5 heißt es wörtlich zur Radwegbreite: „Regelmaß 2,00 m“ „(bei geringer Radverkehrsstärke“ „1,60 m)“. Die Darstellung in der Verwaltungsvorlage, die Regelbreite betrage 1,60 m, ist falsch.
Zu dieser Radwegbreite kommt noch die Breite des Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn von 0,75 m hinzu.
- Obwohl nach dem Luftreinhalteplan (siehe oben) in Verbindung mit der ERA 2010 Abschnitt 11.1.2 nur asphaltierte Hochbordradwege gebaut werden dürfen, werden sie in der Praxis gepflastert, was den Radverkehr ausbremst. Beispiele sind die gesamten bisherigen Bauabschnitte der Königsallee und im November 2014 der Hochbordradweg Godehardstraße vor der Sparkassenarena und der Hochbordschnellradweg Nikolausberger Weg vor dem Opelhaus/Hugendubel (Weender Landstraße 6).
- Die Stadt Göttingen hat nicht genügend Personal, um die Hochbordradwege von Falschparkern freizuhalten. Dies zeigen die schlechten Erfahrungen insbesondere in der Königsallee, aber auch auf den derzeitigen Hochbordradwegen des Maschmühlenwegs. Dort parken täglich Falschparker in den Räumen des Geh- und

Radverkehrs. Eine Entscheidung für einen Hochbordradweg müsste deshalb zwingend mit der Schaffung zusätzlicher Personalstellen für eine tatsächlich wirksame Überwachung des ruhenden Verkehrs verbunden werden.

Linksabbieger zur Eisenbahnunterführung

In der Eisenbahnunterführung wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehr, der von Norden kommend nach links in die Eisenbahnunterführung abbiegen will, muss deshalb bereits im Kreuzungsbereich angeboten werden, auf der Fahrbahn zu fahren (direktes Linksabbiegen). Die Führung über die Hochbordradwege führt zu erheblichem Zeitverlust, weil erst die Grünphase bei der Querung der Hildebrandstraße und dann die Grünphase bei der Querung der der Bahnhofsallee abgewartet werden muss. Zudem sind diese beiden Grünphasen viel kürzer als auf der Fahrbahn, weil sie zusammen mit dem Fußverkehr geschaltet werden, der längere Räumzeiten benötigt.

Deshalb sind die baulichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn links abbiegen kann, also insbesondere die Radfahrstreifen/Schutzstreifen bis in die Kreuzung hinein geführt bzw. in die Spuren hinübergeleitet werden.

Dies ist auch für den Radverkehr notwendig, der geradeaus in die Bahnhofsallee fahren will, weil dort ebenfalls der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird (bis Höhe Agentur für Arbeit).

Radien

Der Radverkehr darf nicht durch abrupte Verschwenkungen ausgebremst werden. Das ergibt sich aus dem Luftreinhalteplan (siehe oben) in Verbindung mit der ERA 2010 Abschnitt 2.2.2 Tabelle 6. Im Hinblick auf die Förderung der Elektromobilität, also Elektrofahrrädern (Pedelecs) mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit, die zuzüglich Messtoleranz 27 km/h schnell fahren können, sind die Radverkehrsanlagen auf mindestens 30 km/h auszulegen. Die ERA 2010 Abschnitt 2.2.2 Tabelle 6 geben bei 30 km/h folgende Mindestkurvenradien vor:

- 20 Meter bei Asphalt/Beton
- 35 Meter bei ungebundener Decke

Dies gilt auch an Kreuzungen: „An Knotenpunkten gelten die gewählten Geschwindigkeiten für die Geradeausrichtung.“ (ERA 2010 Abschnitt 2.2.2)

Die Planungsunterlagen sehen jedoch kleinere Radien vor, beispielsweise vor Maschmühlenweg 41 (BHG Baumarkt).

Wir fordern, die Radien auf allen Strecken und Kreuzungsbereichen zu überprüfen und an die Mindestkurvenradien anzupassen.

Kanalschächte und Bordsteinkante

Nach der Verwaltungsvorlage soll gegen die Variante 2 (Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau) sprechen, dass die Kanalschächte im Bereich der Bordsteinkante sind und sich nicht verlegen lassen.

Das ist allerdings kein Ausschlusskriterium.

Aus dem Plan für Variante 2 ergibt sich Folgendes:

Maschmühlenweg 93 (OptiMed Training): Der Kanalschacht zwischen der Parkplatzeinfahrt und den südlich gelegenen fahrbahnbegleitenden Parkständen liegt auf einem Stück Hochbord, der nicht von Fußgängern genutzt wird. Hier kann das Hochbord um wenige Zentimeter zurückgesetzt werden.

Bei Bau-Kilometer 200+688 ist auf der Westseite ein Kanalschacht, der wenige Zentimeter in den Parkstreifen hineinragt. Im Bereich zwischen zwei parkenden Fahrzeugen kann der Parkstreifen wenige Zentimeter schmaler sein.

Bei Bau-Kilometer 200+675 ist auf der Ostseite ein Kanalschacht, der einige Zentimeter in den Bürgersteig hineinragt. Hier kann mit einer Bordsteinabsenkung die Höhe angepasst werden, oder auf kurzer Strecke der Hochbordgehweg schmaler ausgeführt werden.

Auf der Ostseite, gegenüber der Einmündung Schützenanger, ist ein Kanalschacht, der wenige Zentimeter in den Bordstein hineinragt. An dieser Stelle ist jedoch eine Ausfahrt, diese Bordsteinkante der Ausfahrt kann um wenige Zentimeter nach Norden versetzt werden.

Maschmühlenweg 48 (Piening): Nördlich und südlich der Ein-/Ausfahrt sind je ein Kanalschacht. Wegen der Ein-/Ausfahrt muss nördlich der Bordstein für die Fußgänger ohnehin abgesenkt werden, diese Absenkung kann auch im Bereich des Kanalschachts erfolgen. Südlich ist bereits die nächste Ein-/Ausfahrt, sodass auch dort ein Bordsteinabsenkung möglich ist.

Maschmühlenweg 52 (CarGlas): Der Kanalschacht liegt nach der Planung im Beginn der Rampe des Radverkehrs. Die Rampe kann aber wenige Meter weiter nördlich beginnen, sodass der Kanalschacht vollständig auf Fahrbahnniveau liegt.

Insgesamt sind alle Kanalschächte in die Radfahrstreifenplanung integrierbar. Es wäre auch sehr ungewöhnlich, wenn Kanalschächte ein K.-O.-Kriterium für die Radverkehrsplanung wären.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Ladisch

Rainer Worm