

Stimmzettel

für den Bürgerentscheid „Radentscheid I - Allgemeine Strategien“

Es ist nur eine Möglichkeit deutlich anzukreuzen!
Streichungen, Ergänzungen, Anmerkungen usw. führen zur Ungültigkeit des Stimmzettels!

Die Stadt Göttingen soll die nachfolgend formulierten Maßnahmen für eine Radverkehrsförderung umsetzen

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 Verkehrs-mittel 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 Radwegesbau 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).

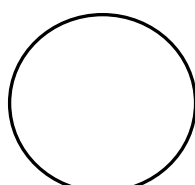
Begründung (zitiert aus dem Bürgerbegehren):

Alle, besonders Kinder und ältere Menschen, sollen sich 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.

Geschätztes Kostenvolumen bis 2030: 30,9 Mio. EUR

JA



NEIN

