

Stimmzettel

für den Bürgerentscheid „Radentscheid II - Radverkehrsanlagen in der Kernstadt“

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

Die Stadt Göttingen soll die nachfolgend formulierten Maßnahmen zur räumlichen Trennung von Kfz- und Radverkehr bis 2030 umsetzen

1. Umbaumaßnahmen erster Priorität

Die **Bürgerstraße** wird bis 2028 umgebaut und erhält auf der Südwestseite eine geschützte Zweirichtungs-Radverkehrsanlage, deren Decke im selben Turnus wie die Kfz-Fahrbahn instandgehalten wird.

Der **Schildweg** wird als Ostumfahrung in beide Richtungen ausgebaut.

Der bergauf fahrende Radverkehr erhält einen durch Leitschwellen geschützten Raum. Hierfür werden auf einer Seite Parkplätze entfernt.

Die Stadt erstellt bis 2027 ein Konzept für eine sichere Radverkehrsführung an der **Kasseler Landstraße** und im **Greitweg**.

Diese vier Maßnahmen werden unverzüglich geprüft, sie werden nicht noch weiter aufgeschoben. Auf Fördermittelzusagen muss nicht gewartet werden.

2.1. Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden nur in Ausnahmefällen für Kfz freigegeben. Kfz- Durchgangsverkehr wird durch (versenkbare) **Poller**, **Diagonalsperren** oder aufeinander zulaufende Einbahnstraßen unterbunden. Insbesondere in der Goßlerstraße und Theodor-Heuss-Straße.

Geprüft werden auch geeignete Maßnahmen, die dazu führen, dass Tempo 30 auch bei breiteren Fahrgassen tatsächlich eingehalten wird und Fahrräder nicht von Autos überholt werden, insbesondere in den Straßen Am Gartetalbahnhof (Schiefer Weg bis Am Hasengraben) und Leinestraße (Eisenbahnstraße bis Schiefer Weg). Dies kann durch Teilaufpflasterungen, Plateau- Aufpflasterungen, Schleusen, Fahrbahnmarkierungen oder Ausweisung von Tempo 30-Bereichen geschehen, in denen Kfz Fahrräder nicht überholen dürfen (Zeichen 277.1 StVO, Vorbild Schlossstraße Frankfurt).

Zwischen Kfz-Parkflächen und der Fahrgasse werden **Sicherheitsstreifen** abmarkiert, um Radfahrende vor sich öffnenden Kfz-Türen zu schützen. Zusätzlich zu den oben genannten werden folgende Maßnahmen geprüft und in die Wege geleitet:

Entfernung des Parkens am Fahrbahnrand und halb auf dem Gehweg:

- Ernst-Fahlbusch-Straße (210 m, Steinweg bis Am Weendespring)
- Thiestraße (70 m, Breite Straße bis Holbornweg)
- Obere Mühle (10 m, Mittelstraße bis Breite Straße)
- Kaakweg (330 m, An der Lutter bis Hennebergstraße)
- Theodor-Heuss-Straße (330 m, Christophorusweg bis Grüner Weg)
- Goßlerstraße (220 m, Beyerstraße bis Arndtstraße)
- Roedererstraße (210 m, Leonard-Nelson-Straße bis Kreuzberggring)
- Leonard-Nelson-Straße (80 m, Nikolausberger Weg bis Roedererstr.)
- Eisenbahnstraße (370 m, Rosdorfer Weg bis Leinestraße)
- Sternstraße (280 m, Elbinger Straße bis Gaußstraße)
- Elbinger Straße (530 m, Danziger Straße bis Sternstraße)
- Ortelsburger Straße (120 m, Groscurthstraße bis Danziger Straße)

Auftragung einer mindestens 1,50 m breiten Asphaltdecke:

- Dahmannstraße (100 m, im Bereich des Kopfsteinpflasters)

2.2. Protected Bike Lanes

Protected Bike Lanes sind durch Leitschwellen von der Kfz-Fahrspur abgegrenzte Fahrradspuren (Abtrennung wie beim Modell 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).

Die folgenden Maßnahmen zur Einrichtung einer Protected Bike Lane werden geprüft und in die Wege geleitet. Sie können vorher in etwa einjährigen Probephasen getestet werden.

A - Einrichtung einer Protected Bike Lane (PBL)

B - Kfz-Parkmöglichkeiten in Parkbuchten können bestehen bleiben

C - Entfernung des Parkens am Fahrbahnrand und halb auf dem Gehweg

D - Entfernung der Kfz-Parkmöglichkeiten in Parkbuchten

E - Einrichtung einer einspurigen Einbahnstraße 

Maßnahme: A

- Nikolausberger Weg (360 m, Weender Tor bis Goßlerstraße, PBL südseitig)

Maßnahmen: A, B, C, Zweirichtungsverkehr wird beibehalten

- Stettiner Straße (510 m, Lotzestraße bis Reinhäuser Landstraße) • Danziger Straße (680 m, Reinhäuser Landstraße bis Geismar Landstraße) • Am Steinsgraben (510 m, Merkelstraße bis Friedländer Weg) • Kreuzberggring (1300 m, Nonnenstieg bis Weender Landstr.) • Hannoversche Straße (250 m, An der Lutter bis Gr. Breite) • Greitweg (310 m, Königsstieg bis Saline)

Maßnahmen: A, B, E 

- Am Papenberg (160 m, Zimmermannstraße bis Am Ebelhof) • Rosdorfer Weg (270 m, Schiefer Weg bis Brauweg)

Maßnahmen: A, C:

- Rosdorfer Weg (100 m, Bürgerstraße bis Schiefer Weg,  beibehalten)

- Nikolausberger Weg (830 m, Goßlerstraße bis Kreuzberggring) • Schildweg (390 m, Calsowstraße bis Teichweg,  beibehalten)

Maßnahmen: A, C, D, E 

- Friedländer Weg / Düstere-Eichen-Weg (1370 m, Am Steinsgraben bis Dahmannstraße,  mit Anpassung Linienbusführung) • Merkelstraße / Dahmannstraße (1290 m, Am Steinsgraben bis Düstere-Eichen-Weg,  mit Anpassung Linienbusführung) • Wörthstraße (480 m, Breslauer Straße bis Am Steinsgraben)

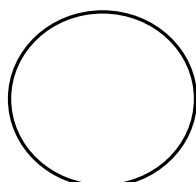
Begründung: (aus dem Bürgerbegehren):

Gewollt werden zukunftsfähige Radverkehrswege, auf denen sich alle, besonders Kinder und ältere Menschen, sicher und selbstständig, angst- und konfliktfrei durch die Stadt bewegen können.

Dafür braucht es eine räumliche Trennung und Entflechtung von Rad- und Kfz-Verkehr. Der Verkehrsraum in der eng bebauten Stadt ist begrenzt. Manche Teile des öffentlichen Raums, die bisher insbesondere parkenden Kfz vorbehalten waren, müssen für sicheren Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Geschätztes Kostenvolumen bis 2030: 56,4 Mio. EUR

JA



NEIN

