

Qualitätssicherung Fußgängerzone



Projekthistorie

Gremienlauf:

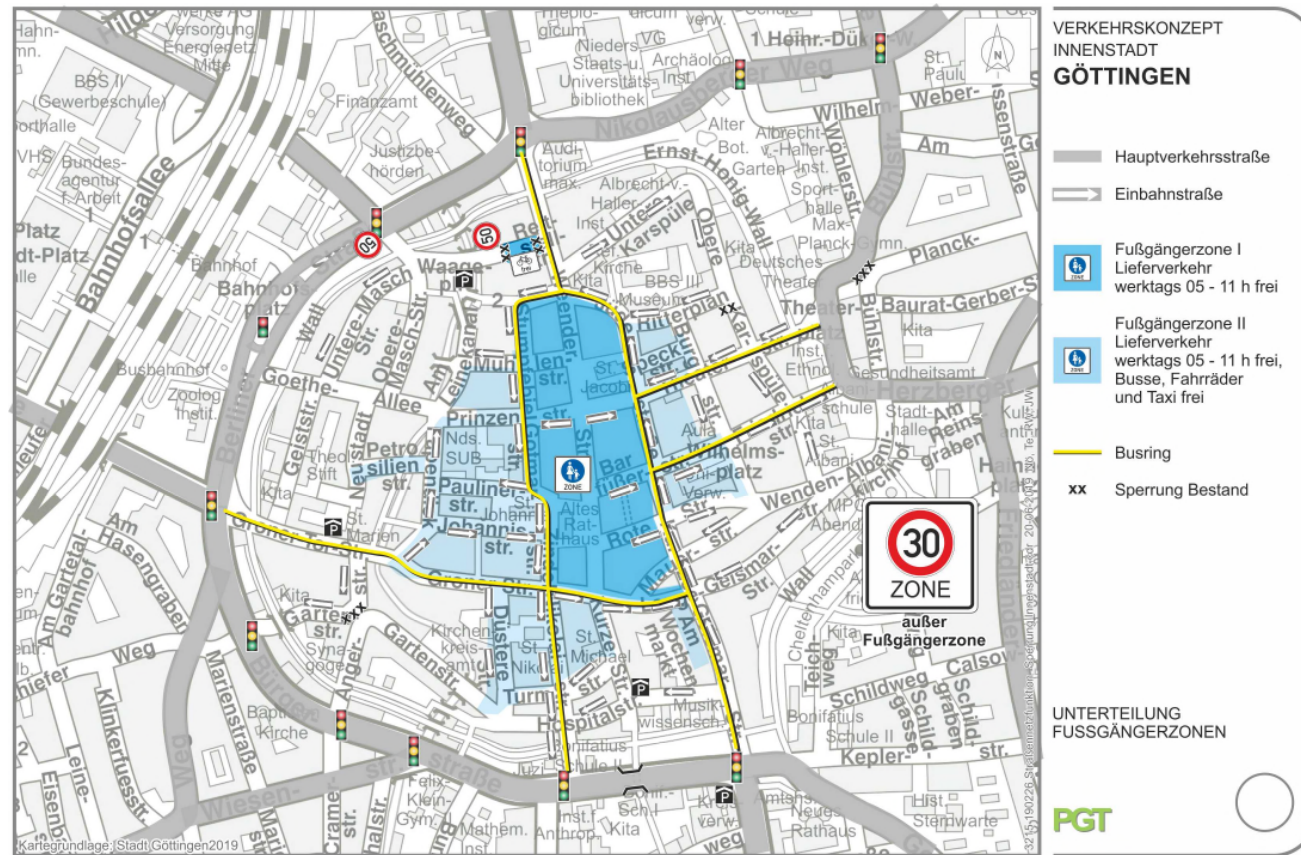
- 27.10.2016 DK, Beauftragung Gutachten
- 29.11.2016 UA Beschluss Beauftrag. Gutachten
- 12.10.2017 DK : Ergebnisse Bestandsanalyse, Ablauf Workshop
- 12.04.2018 DK Ergebnisse Workshop
- 24.04.2018 UA Ergebnisse Workshop
- 22.11.2018 DK mündl. Bericht, Beauftragung Maßnahmenentwicklung
- 11.06.2019 DK mündl. Bericht
- 25.06.2019 UA Durchführung TÖB-Workshop / Informationsveranstaltung
- 10.07.2019 Plako

Meilensteine/Beteiligung:

- 06.11.2017 TÖB-Workshop
- 03.09.2019 TÖB-Workshop
- 17.09.2019 Öffentlichkeitsbeteiligung
- 18.09.2019 Abstimmung Datenschutzbeauftragter des Landes Niedersachsen
- 16.12.2019 Besichtigung Pollersysteme
- 11.02.2020 Abstimmung rechtl. Möglichkeiten mit Ref. 04/Hr. Goertz

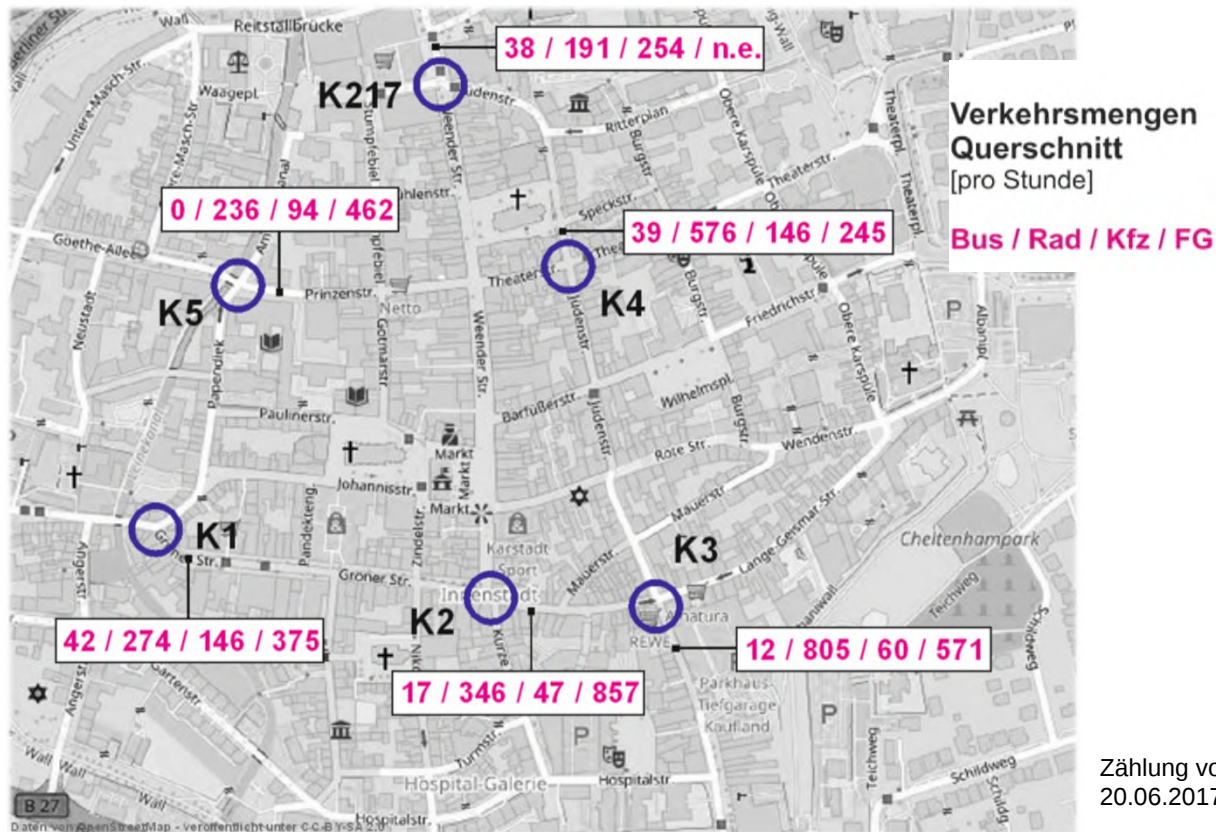
Ausgangssituation

Straßenverkehrsrechtliche Einstufung der Innenstadtstraßen



Ausgangssituation

Verkehrsmengen in der Innenstadt: Nachmittägliche Spitzenstunde (ab 17:30 Uhr)



Ausgangssituation

In der Göttinger Innenstadt werden die straßenverkehrsrechtlich eindeutig beschilderten Durchfahrtsbeschränkungen nicht eingehalten. Der damit verbundene vergleichsweise hohe Kfz-Verkehr führt zu einer Beeinträchtigung der Kunden und Geschäftsinhabern der Göttinger Innenstadt.



Ausgangssituation

- Es gibt zahlreiche Störungen im Bereich der FGZ I durch Lieferdienste außerhalb der Lieferzeiten (5.00 – 11.00 Uhr)
- Es gibt einen hohen Anteil störender Verkehre in der FGZ besonders im Bereich der erweiterten Zone II
- Zusätzlich führen zahlreiche unerlaubte Durchfahrten zu erheblichen Einschränkungen insbesondere für Fußgänger*innen
- Derzeit sind ca. 1.000 Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung der FGZ erteilt – daraus ergeben sich ca. 3.300 Fahrten / Tag

Konzeption Durchfahrtsbegrenzung Innenstadt

Anforderungen Sperrungen der FGZ

- Befahrbarkeit muss für den Lieferverkehr weiterhin gewährleistet sein (aber ausschließlich zu den definierten Lieferzeiten)
- Öffnung der FGZ muss für Einsatzfahrzeuge gewährleistet sein
- Fußgänger- und Radverkehr darf nicht beeinträchtigt werden
- Sperrung sollte vandalismussicher und anfahrsschutzsicher sein
- Befahrbarkeit muss für den ÖPNV ohne Hindernisse möglich sein
 - Kurze Anforderungszeiten
 - Schnelle Öffnungs- und Schließzeiten (um kurze Busfolge zu ermöglichen, aber unerlaubte Verkehre wirksam auszusperren)

Möglichkeiten der Verkehrsverdrängung im Busring

Kennzeichenerfassung mit Abgleich mit zufahrtsberechtigten Personen/ Institutionen und Ausstellung von Verwarnungsgeld /Busgeldbescheid an Nichtberechtigte

Termin mit Datenschutzbeauftragtem des Landes Niedersachsen (18.09.2019)

➡ aus datenschutzrechtlichen Gründen derzeit nicht möglich

Eine Kameraerfassung der verbotswidrig in die Fußgängerzone einfahrenden Kfz kann nur durch eine Gesetzesänderung des § 32 des Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsgesetzes (NPOG) erfolgen, vergleichbar der Thematik Section Control (siehe unten). Hierzu ist ein Modellversuch mit wissenschaftlicher Begleitung durchzuführen, der in einen Vorschlag zur Gesetzesänderung mündet.

Möglichkeiten der Verkehrsverdrängung im Busring

Rotlichtanzeige an den Einfahrten zum Busring

(Abstimmungstermin am 11.02.2020, Ref. 04 / Hr. Goertz, -32-/ Hr. Winter)

Vorteil: Abschreckungseffekt

Nachteil: keine Ahndungsmöglichkeiten da rechtl. kein Rotlichtverstoß

➡ Model-Installierung am Standort Kurze-Geismar-Straße, geringer Kostenaufwand da keine techn. Zugangsberechtigung/Dunkelschaltung erforderlich

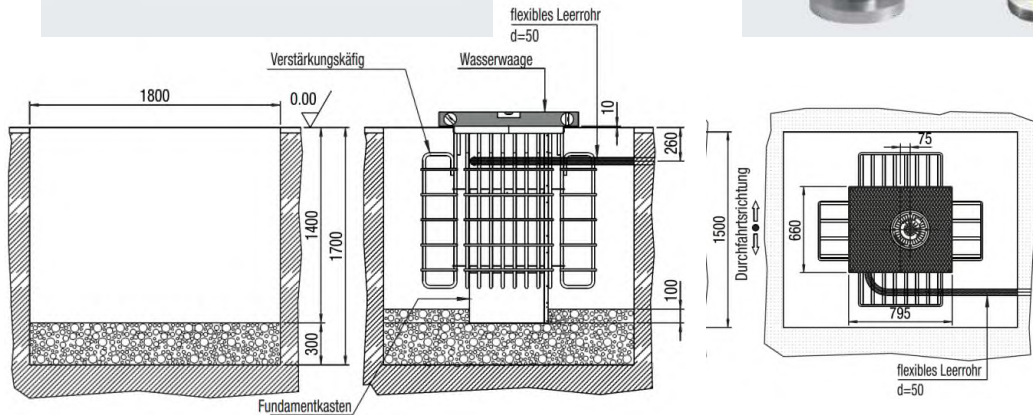
Möglichkeiten der Verkehrsverdrängung im Busing

Weiche Maßnahmen / mögliche Sofortmaßnahmen:

- Markierung des Fußgängerschild-Piktogramms auf der Fahrbahn an den Einfahrtsbereichen
- Beschilderung durch größeres Schilder-Format
- Ausweisung der Tempo-30-Zonen als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20km/h)
 - Erschließungsschleife Ost (Lange-Geismar-Straße/Rote Straße)
 - Erschließungsschleife West (Groner-Tor-Straße/Papendiek)

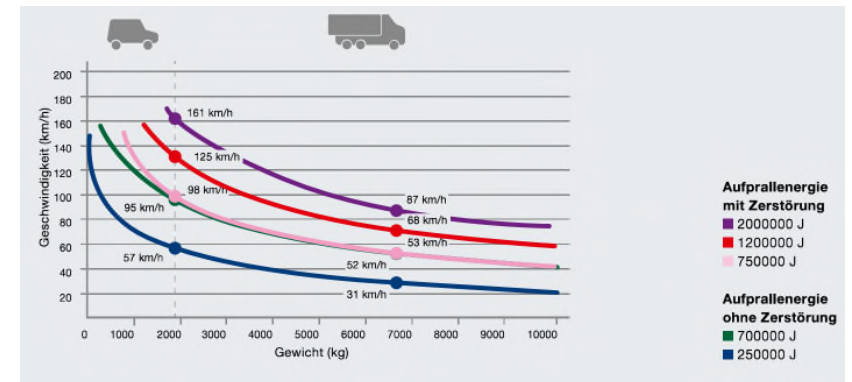


Poller



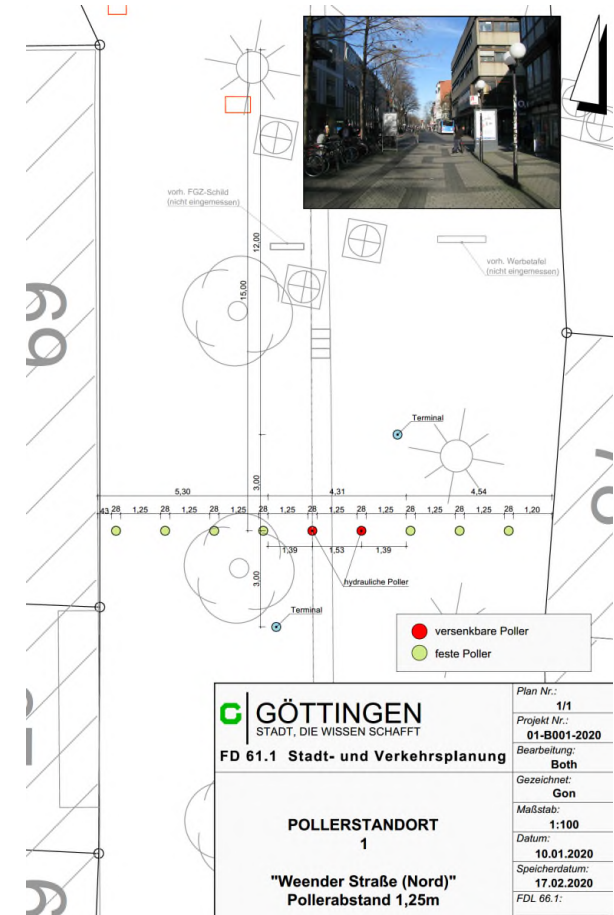
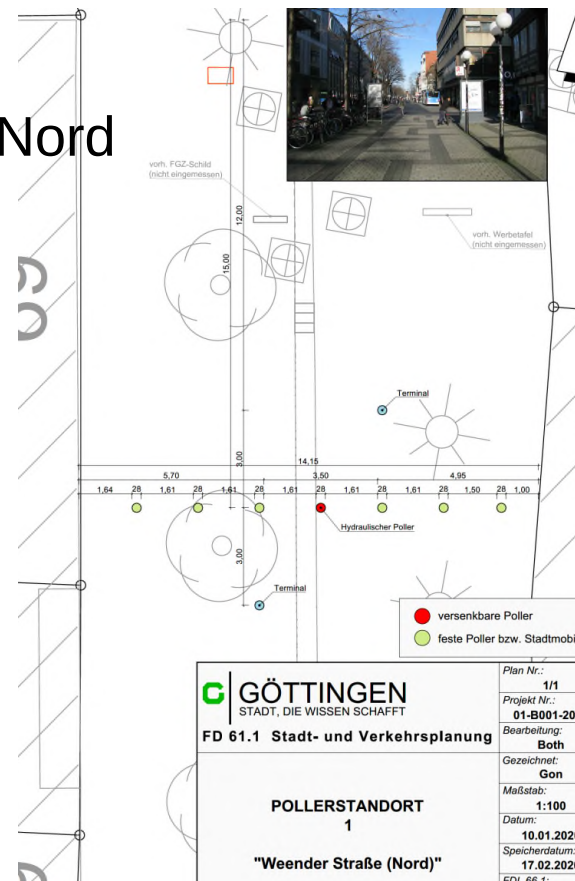
	A 275-M30-900 H	A 275-M30-1200 H	A 275-M50-900 H	A 275-M50-1200 H
Durchmesser	273 mm	271 mm	271 mm	271 mm
Höhe	900 mm	1200 mm	900 mm	1200 mm
Geschwindigkeit, heben	10 cm/s	20 cm/s	22 cm/s	22 cm/s
Geschwindigkeit, senken	25 cm/s	25 cm/s	22 cm/s	22 cm/s
Belastungsklasse nach EN 124	D400 (40 Tonnen)	D400 (40 Tonnen)	D400 (40 Tonnen)	D400 (40 Tonnen)
manuelles Absenken bei Stromausfall	●	●	●	●
EFO-Notfunktion	○	○	○	○
Integrierter hydraulischer Antrieb	●	●	●	●
Zyklen (ca. pro Tag)	2000	2000	2000	2000
Gesamtzyklen (max. Lebensdauer)	3000000	3000000	3000000	3000000
zertifiziert nach	PAS68, IWA14-1	M30, K4	M50, K12	M50, K12, PAS68
übereinstimmend mit	M30, K4	PAS68, IWA14-1	PAS68, IWA14-1	IWA14-1
Aufprallenergie mit Zerstörung	750000 J	1200000 J	2000000 J	2000000 J
Aufprallenergie ohne Zerstörung	250000 J	700000 J	700000 J	700000 J
Temperaturbereich	-40 °C – +70 °C*	-40 °C – +70 °C*	-40 °C – +70 °C*	-40 °C – +70 °C*

* Für Temperaturen unter -10 °C empfehlen wir eine optionale Heizung



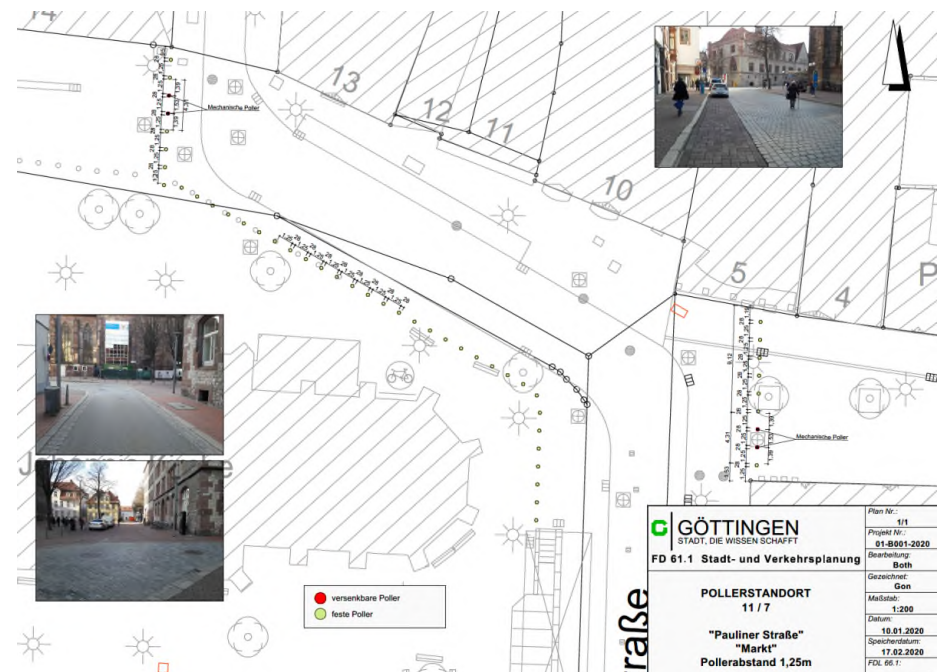
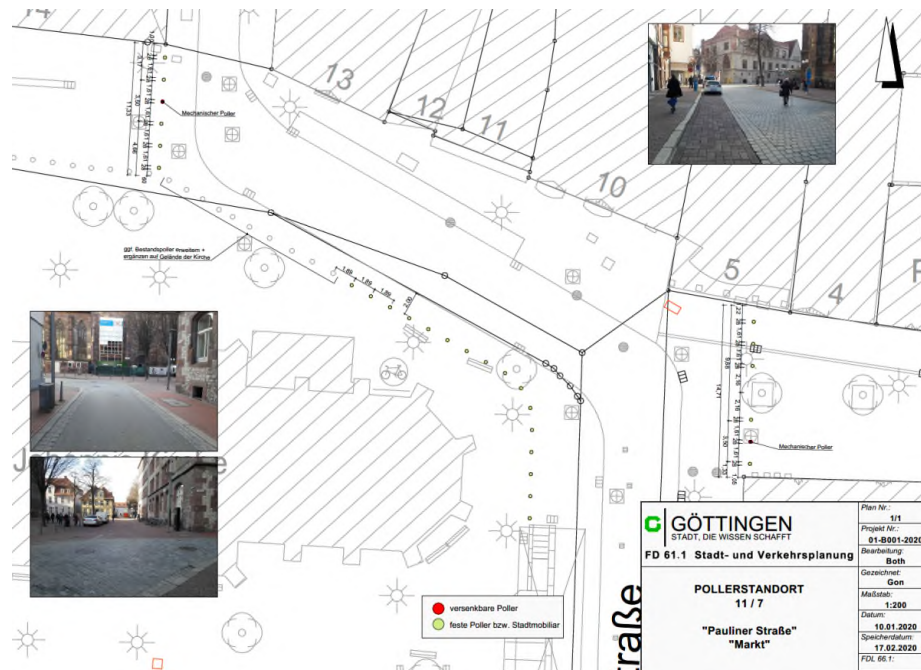
Pollerstandorte mit / ohne Anfahrschutzsicherheit

Beispiel Weender Straße Nord



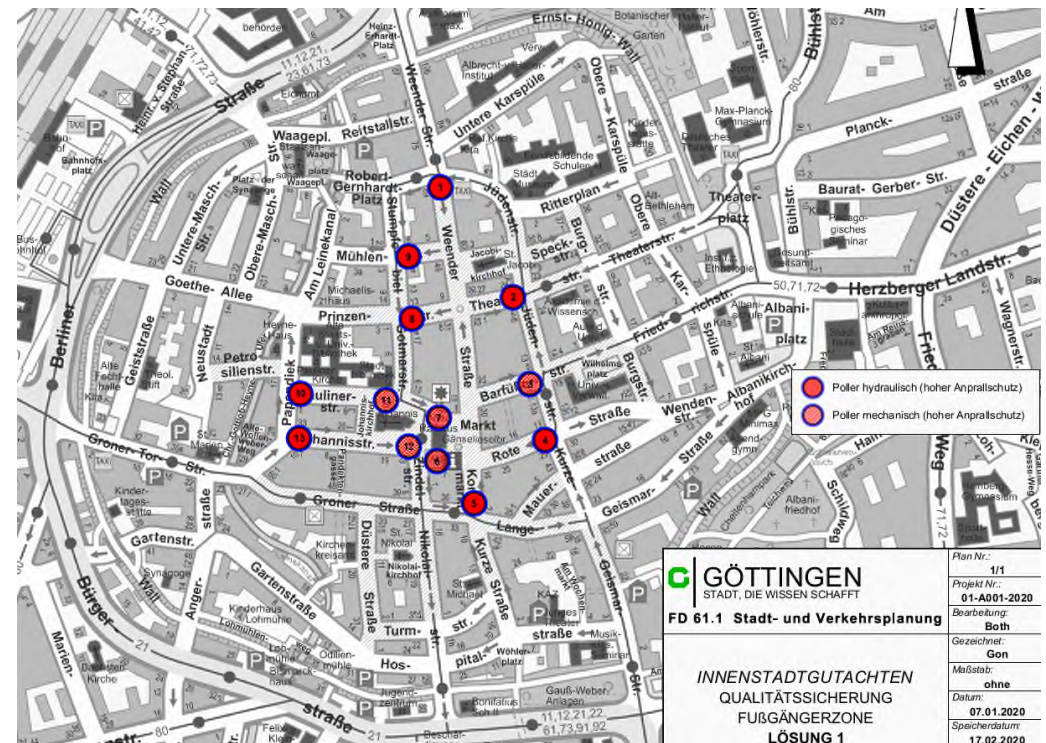
Pollerstandorte mit / ohne Anfahrschutzsicherheit

Beispiel Gothmarstraße

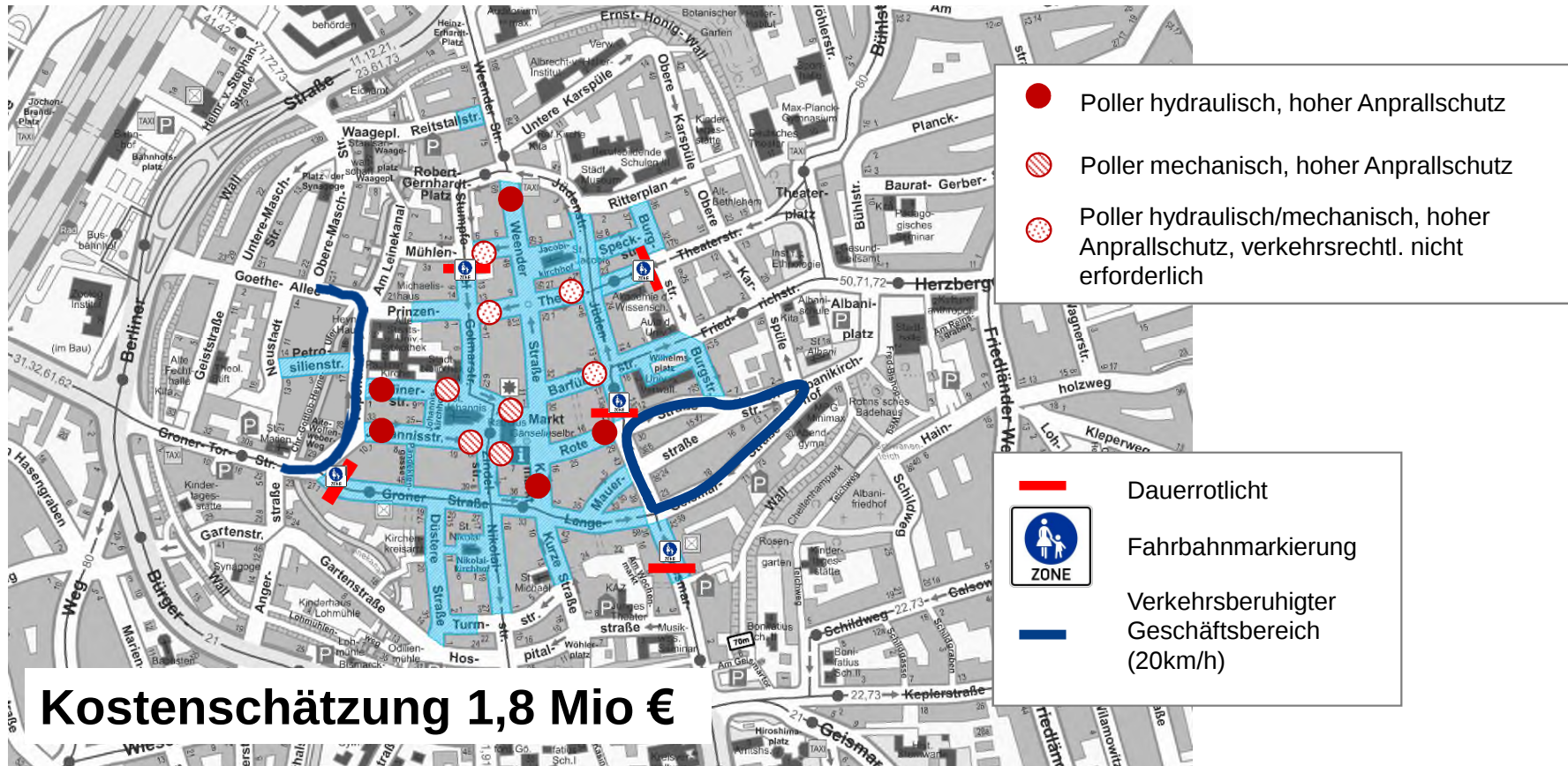


Lösung 1 – Poller innerhalb des Busrings

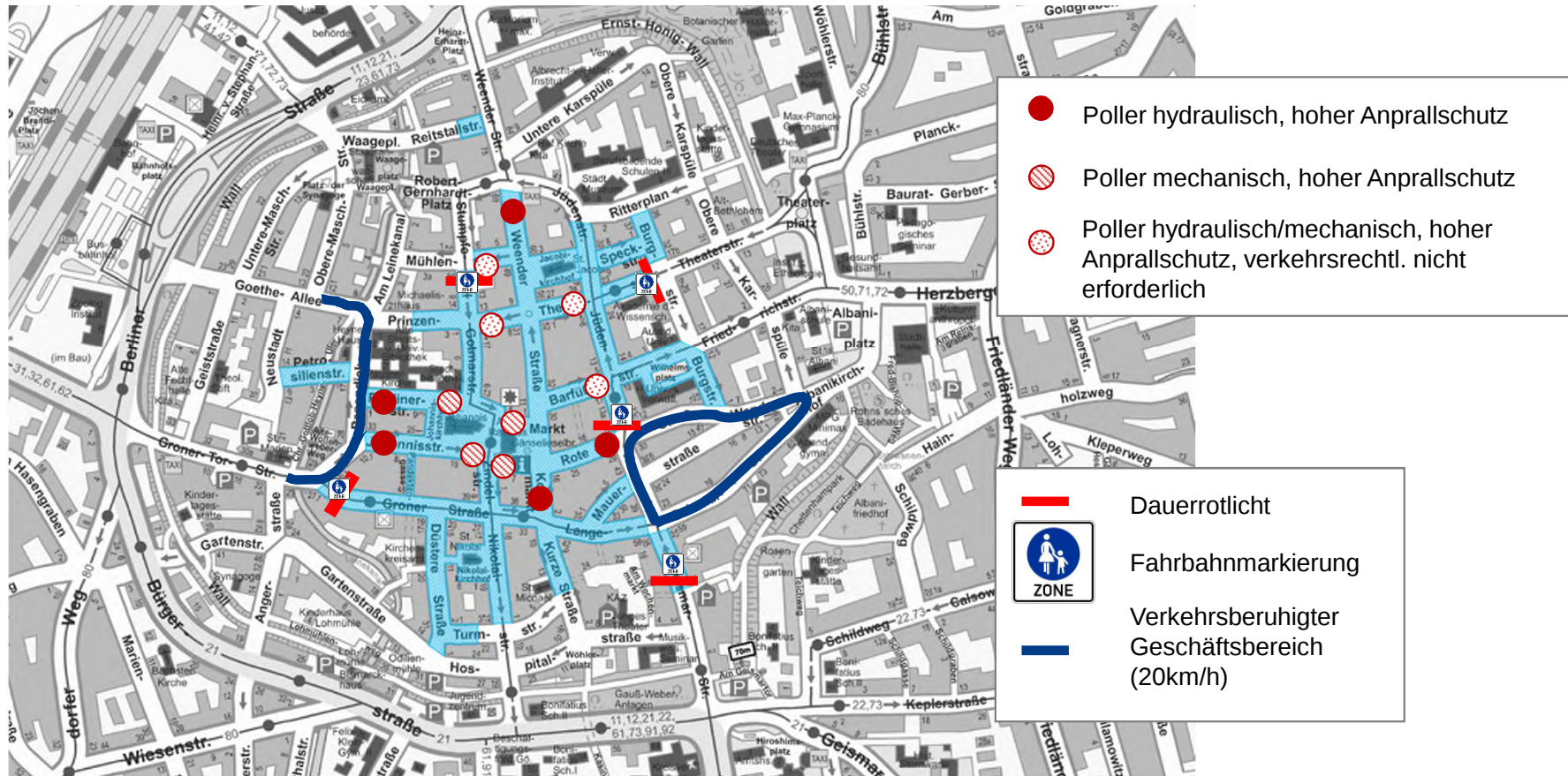
Für eine reine Anfahrschutzsicherheit gegen Terroranschläge durch zufahrende Lkw sind lediglich die Poller 1-13 erforderlich. Hierbei sind allerdings die verkehrlichen Belange zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität nicht berücksichtigt. Durch die Absperrung der Fußgängerzone 1 verlagern sich die Lieferfahrzeuge auf den Busring und die angrenzenden Straßen und es kommt vermehrt zu Störungen des ÖPNVs. Die Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Straßen wird stark gemindert.



Qualitätssicherung Fußgängerzone, Lösung 1

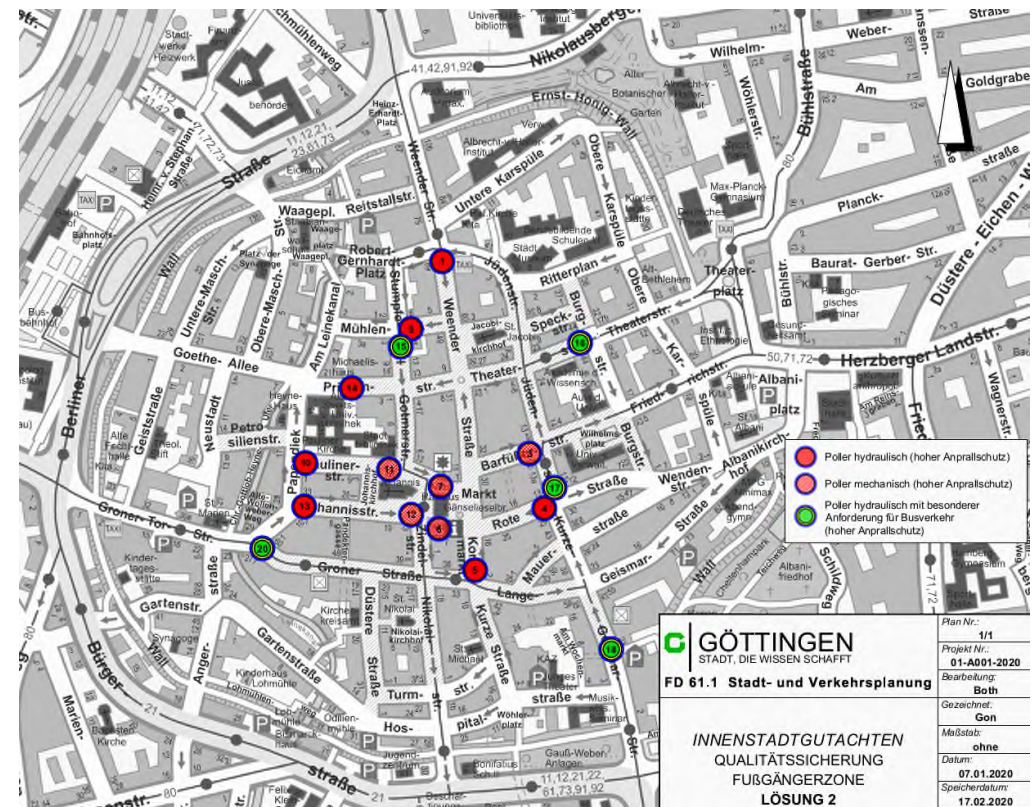


Qualitätssicherung Fußgängerzone, Lösung 1

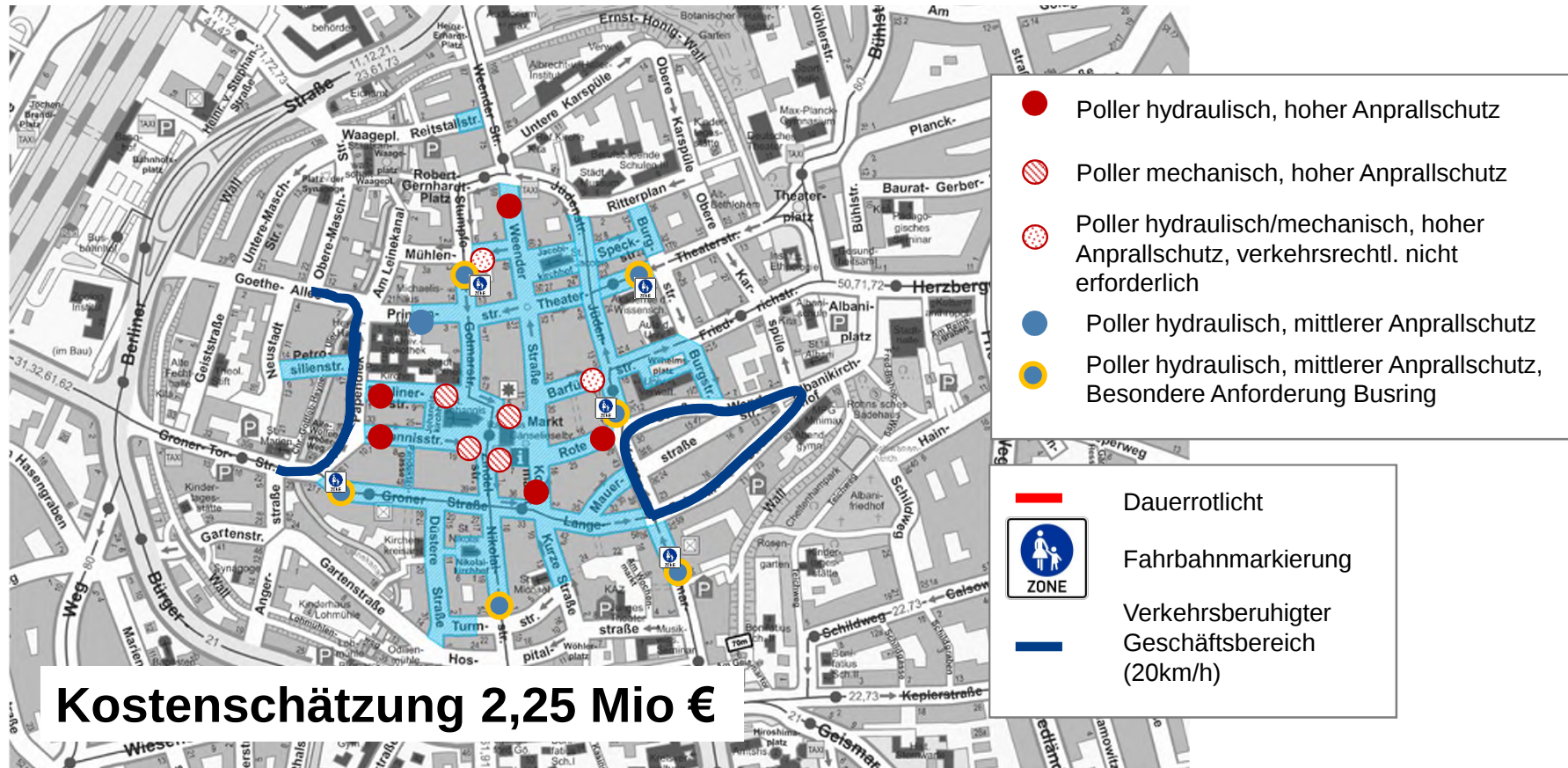


Lösung 2 – Poller zusätzlich auf dem Busrings

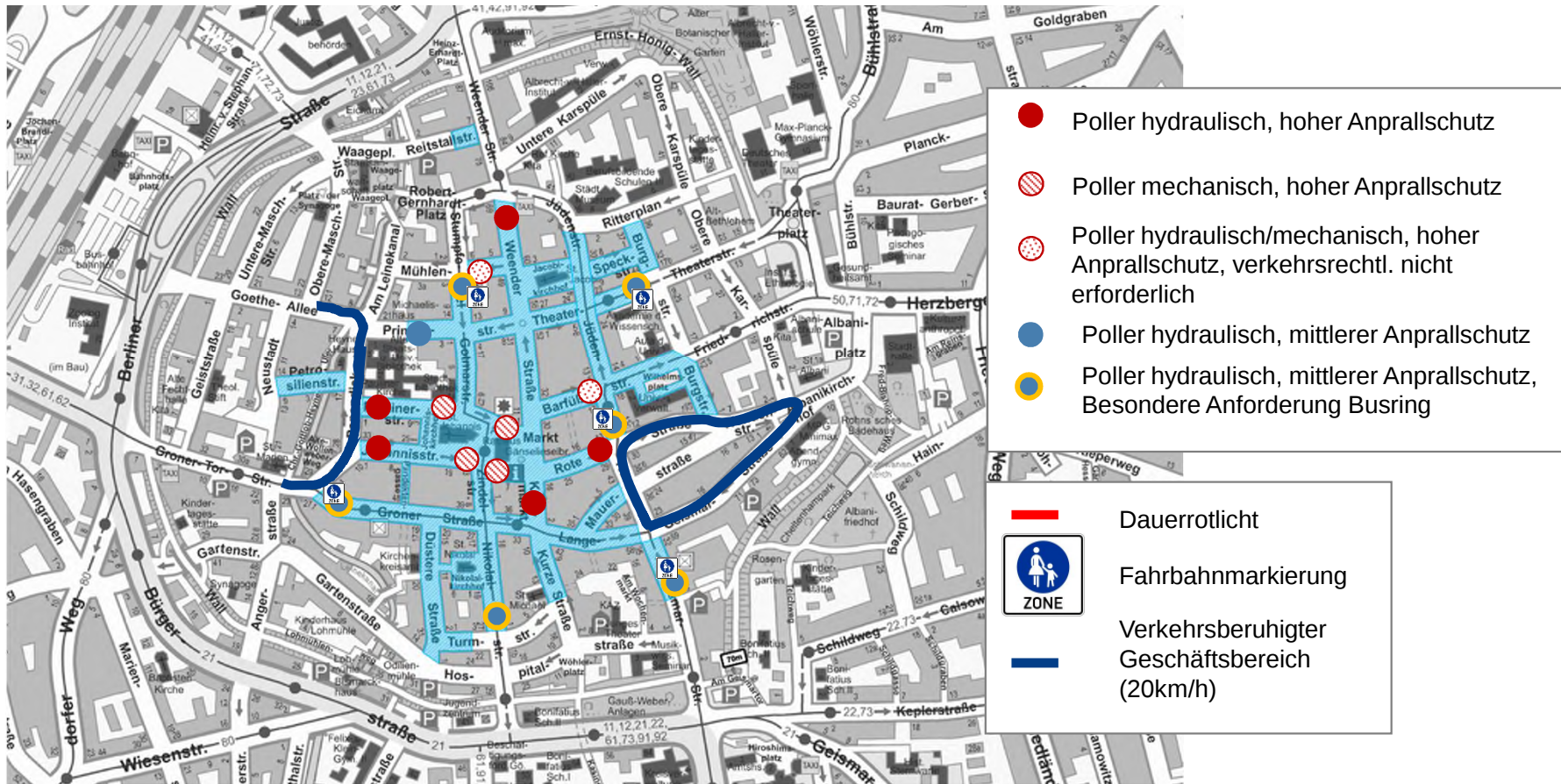
Für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der gesamten Innenstadt (FGZ 1 und 2) sind die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Hierfür wird der Einbau beweglicher Poller 1,5,9,14,16,17,18 und 20 sowie ggf. fester Einbauten an den Standorten 3,4,6,7 erforderlich. Im Busring befinden sich hiervon 5 Poller, die besondere Anforderungen an die Technik stellen. Soll zusätzlich der Terrorschutz beachtet werden, sind die Poller 10,11,12 und 13 einzubauen, die allerdings nur zu den Veranstaltungen ggf. per Handaufbau aufzustellen sind.



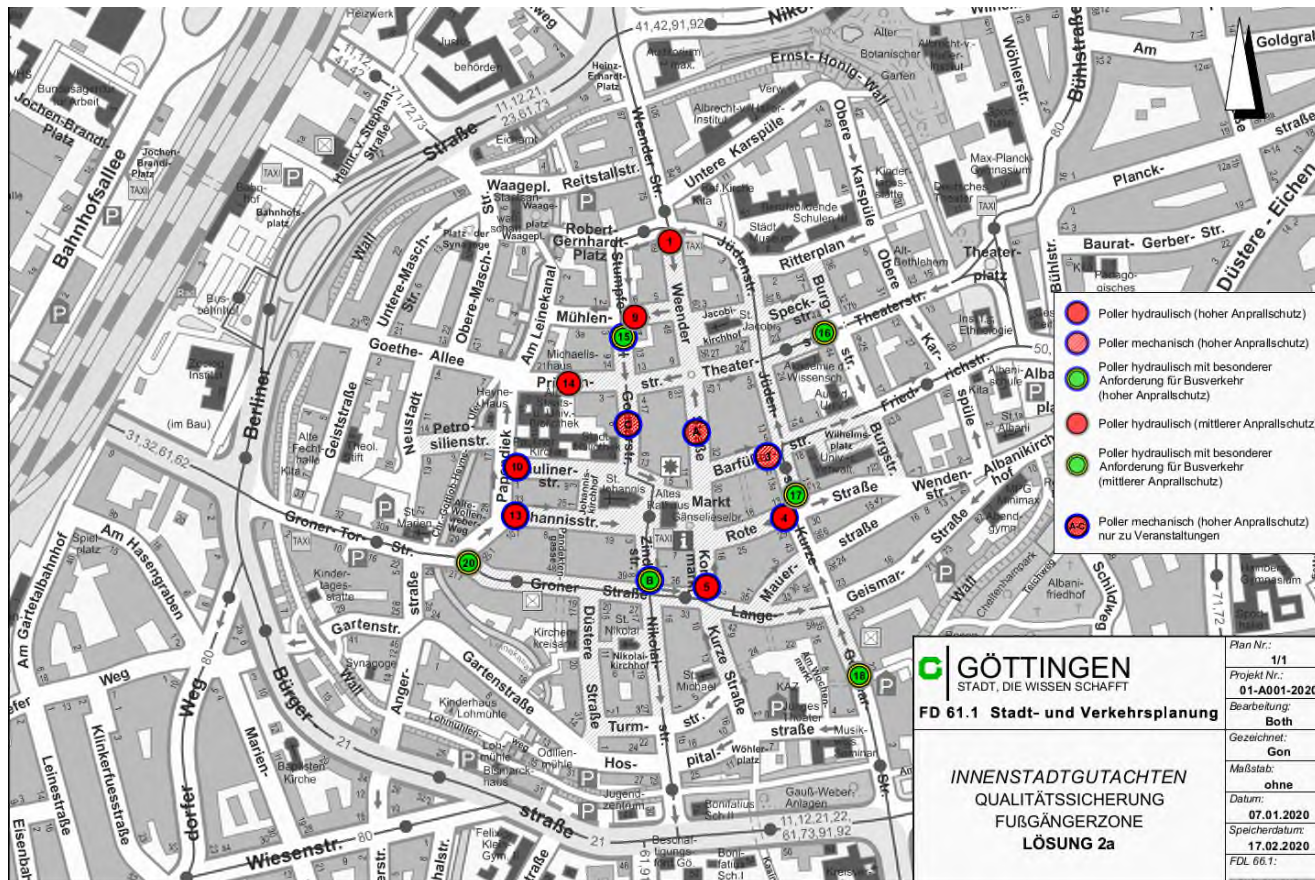
Qualitätssicherung Fußgängerzone, Lösung 2



Qualitätssicherung Fußgängerzone, Lösung 2



Qualitätssicherung Fußgängerzone, Lösung 2a



Kostenschätzung

Lösung 1 / 1a (anprallsichere Poller (M50) im Innenstadtbereich)	1,8 Mio €
Lösung 2 / 2a (anprallsichere Poller im Innenstadtbereich (M50), hoher Anprallschutz im Busring (M30))	2,25 Mio €
Alle Poller volle Anprallsicherheit (M50)	2,5 Mio €
Alle Poller ohne besonderen Anprallschutz (M30)	0,8 Mio €

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Priorisierung der Lösung 2 mit Alternativen zu Pollern im Busring. Die Poller werden in Betracht der hohen Frequentierung durch den Bus als kritisch bewertet.

Bei einer Absperrung lediglich der Fußgängerzone 1 wird eine Verdrängung der Problematik des Lieferverkehrs auf den ohnehin belasteten Bereich der Fußgängerzone 2 befürchtet.

Weiteres Vorgehen

Kurzfristige Veranlassung der weichen Maßnahmen

- Markierung des Fußgängerschild-Piktogramms auf der Fahrbahn an den Einfahrtsbereichen der Fußgängerzone
- Beschilderung durch größeres Schilder-Format
- Ausweisung der Tempo-30-Zonen (Erschließungsschleifen) als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20km/h)

Rotlichtanzeige an den Einfahrten zum Busring

Modell-Installierung am Standort Kurze-Geismar-Straße

Weiteres Vorgehen

Zeitnahe Umsetzung der Lösung 1

Beginn mit der Aufstellung der Poller in der Weender Straße.

Ausführung mit Pollern ohne besonderen Anprallschutz, da Terrorsicherheit im eng bebauten Stadtgebiet auch mit hohem Anprallschutz nicht gewährleistet werden kann.

Ansprechpartner*in



Daniela Both

Dipl.-Ing.
Verkehrsplanerin

Fachdienst Stadt- und
Verkehrsplanung

Neues Rathaus

Hiroshimaplatz 1-4

37083 Göttingen

Tel: (0551) 400 2945

Fax: (0551) 400 62

d.both@goettingen.de

