



Informationsveranstaltung „Qualitätssicherung Fußgängerzone“

Dienstag, 17. September 2019

18:30 bis 21:00 Uhr

SUB Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen

Veranstalter:

Stadt Göttingen

Fachgutachterbüro:

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

1. Begrüßung und Einstieg

Maik Lindemann, Leiter des Fachbereichs Planung, Bauordnung und Vermessung der Stadt Göttingen, begrüßt die rund 60 Teilnehmer*innen zur öffentlichen Informationsveranstaltung Qualitätssicherung Fußgängerzone. Ziel der Veranstaltung ist es, über die Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt Göttingens zu informieren und die Lösungsansätze zu erörtern. Das Konzept war im Jahr 2016 von der Verwaltung auf Grundlage eines politischen Beschlusses in Auftrag gegeben worden. Ziel des Konzepts ist es, Maßnahmen zu entwickeln, durch die die Innenstadt attraktiver wird und bestehende Regeln der Verkehrsführung besser eingehalten werden können. Dies soll zukünftig mit Absperrungen durch Poller unterstützt werden.



Maik Lindemann, Stadt Göttingen

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation der Veranstaltung. Sie stellt den Ablauf vor und weist darauf hin, dass eine Dokumentation der Veranstaltung erstellt und auf der Website goe.de/poller zum Download bereitgestellt wird. Frau Böcker informiert, dass für die Öffentlichkeitsarbeit Fotos gemacht werden. Wer nicht fotografiert werden möchte, kann dies mitteilen. Die Anwesenden haben die Möglichkeit, sich in einen E-Mail-Verteiler der Stadt Göttingen einzutragen, um Informationen zum „Pollerkonzept“ zu erhalten.

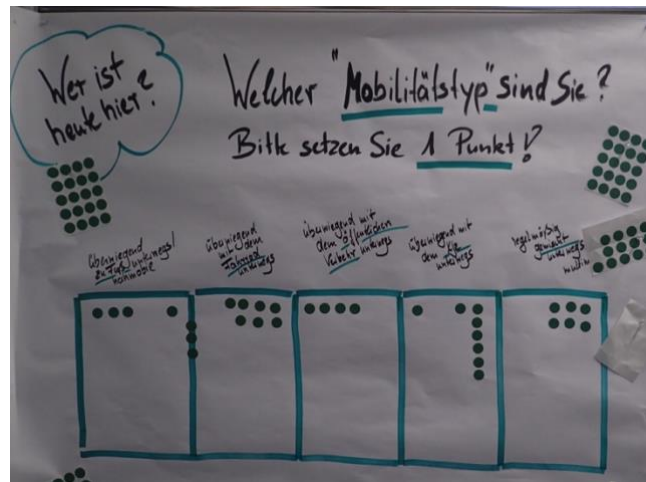
Frau Böcker stellt die Projektbeteiligten vor:

- Die Stadt Göttingen ist vertreten durch Maik Lindemann, Karen Hoffmann, Daniela Both aus dem Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung.
- Die Vorstellung der Maßnahmen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt übernehmen die Fachgutachter Heinz Mazur und Svea Coerdts von PGT Umwelt und Verkehr GmbH.
- Die Moderation und Dokumentation übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker und Olga König.

Ablauf 18:30 bis 21:00 Uhr

- Begrüßung und Einstieg, Maik Lindemann, Stadt Göttingen
- Planungsanlass und Rahmenbedingungen, Daniela Both, Stadt Göttingen
- Ergebnisse des Innenstadtgutachtens, Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr
- Austausch an Thementischen
- Abschluss und Ausblick

Frau Böcker greift die Abfragen im Eingangsbereich zum Teilnehmerkreis auf und ergänzt diese um weitere Fragen. Es sind – so das Ergebnis der Abfrage an der Karte – vor allem Personen aus der Innenstadt anwesend. Bei der Eröffnung der Veranstaltung melden sich dann auch einige Bewohnerinnen und Bewohner aus Gebieten außerhalb der Innenstadt und im Vergleich eher wenige Gewerbetreibende aus der Innenstadt. Alle Anwesenden kaufen aber in der Innenstadt ein. Das Mobilitätsverhalten der Anwesenden zeigt eine gleichmäßige Verteilung auf den Pkw-Verkehr und Radverkehr, weniger stark sind Fuß- und ÖPNV-Verkehr vertreten. Manche der Anwesenden geben an, mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Frau Böcker stellt heraus, dass viele verschiedene Perspektiven die Veranstaltung bereichern.



Abfragen zum Wohn- bzw. Arbeitsort (links) und zum Mobilitätsverhalten (rechts)

Planungsanlass und Rahmenbedingungen

Daniela Both, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Göttingen, ist Ansprechpartnerin im Projekt. Sie freut sich auf den Austausch mit den Beteiligten: Die Hinweise und Anregungen der Bewohner*innen und Anlieger*innen als Expert*innen vor Ort hätten einen klaren Mehrwert für die Planung.

Frau Both erläutert, dass die straßenverkehrsrechtlich eindeutig beschilderten Durchfahrtsbeschränkungen in der Göttinger Innenstadt häufig nicht eingehalten würden. Der damit verbundene vergleichsweise hohe Kfz-Verkehr beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität in der Göttinger Innenstadt und schade damit auch den Geschäften in der Innenstadt.



Daniela Both, Stadt Göttingen

Um diesen Umstand zu beheben, hat die Stadt Göttingen im Jahr 2016 ein Gutachten in Auftrag gegeben. Bis Ende 2018 führten die beauftragten Planer*innen eine Bestands- und Defizitanalyse mit Verkehrszählungen durch. Seit Anfang 2019 entwickelt die Stadt Göttingen gemeinsam mit den Gutachter*innen Maßnahmen für die Innenstadt. Die Ergebnisse wurden mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) diskutiert und in den politischen Gremien beraten.

Als Grundlage für die Verbesserung des Verkehrs in der Innenstadt nennt Frau Both das Innenstadtleitbild aus dem Jahr 2011, welches die Verkehrsführung für die Innenstadt festlegt. Der Innenstadtring sowie Erschließungsschleifen übernehmen die Verteilerfunktion in die Innenstadt. Das Ziel ist es, in der Innenstadt nicht zu viel Verkehr zu erzeugen und die Anliegerstraßen sowie den Busring vor widerrechtlichem Verkehr zu schützen. Der Busring soll auch in Zukunft erhalten bleiben und steht nicht zur Diskussion.

Für die Innenstadt werden derzeit folgende verkehrliche Projekte bearbeitet:

- Innenstadtausbauprogramm
- Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt
- Überarbeitung Parkleitsystem
- Verkehrliche Andienung der Stadthalle

- Umsetzung Radwegweisung
- Gestaltung des Wochenmarktplatzes, Gothaer Platz, Sparkassenareal
- City-Logistik

Bei der heutigen Veranstaltung steht das Pollerkonzept im Vordergrund des Austausches. Hinweise zu anderen Themen der Innenstadtentwicklung können in der späteren Gesprächsphase in einer extra Gruppe eingebracht werden.

2. Ergebnisse des Innenstadtgutachtens

Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr GmbH, stellt die Ergebnisse des Konzepts vor. Im Zuge der Bestandsanalyse und der Betrachtung geeigneter Maßnahmen, haben die Gutachter*Innen und die Stadt Göttingen ein großes Themenspektrum abgedeckt. Auf der heutigen Veranstaltung stellt Herr Mazur das Konzept zur Aufstellung von Pollern in der Innenstadt als geeignete Maßnahme zur Ordnung des Verkehrs in zwei Varianten vor.



Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Die Göttinger Innenstadt hat zwei Fußgängerzonen. Die Fußgängerzone I ist als solche erkennbar gestaltet und durch den Busring getrennt. Die Fußgängerzone II ist grundsätzlich für Busse, Taxen und Fahrräder frei. Lieferdienste dürfen die Zonen zwischen 05:00 und 11:00 Uhr befahren. Es gibt ca. 1.000 Ausnahmegenehmigungen, beispielsweise für Anwohner*innen und Personen, die hier arbeiten. Die tatsächlichen Fahrten übersteigen allerdings diese Anzahl deutlich. Um Verkehr aus der Innenstadt herauszuhalten, sind am Rande der Fußgängerzonen Parkplätze für Innenstadtbesucher*innen vorhanden.

Während der Bestandsanalyse sind Verkehrszählungen in der Innenstadt durchgeführt worden. Die Gutachter*innen haben die Verkehrsarten Bus, Fahrrad, Kfz und Fußgänger*innen betrachtet. Fuß- und Radverkehr sind dominant in der Fußgängerzone II.

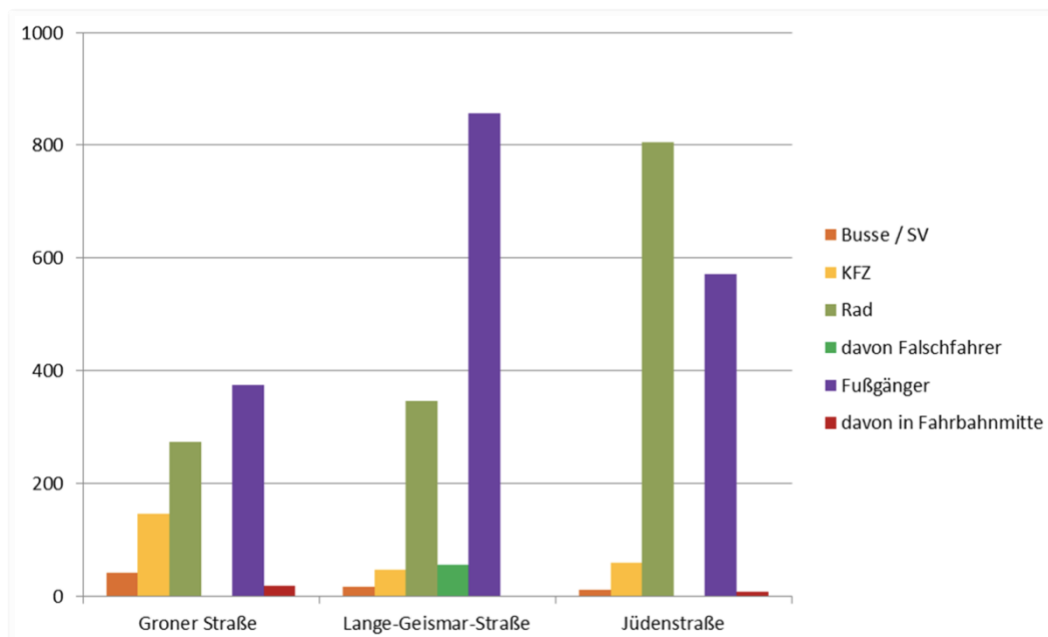


Abbildung 1: Verkehrsmengenvergleich nach Verkehrsmitteln in ausgewählten Straßen in der Spitzenstunde

Im Ergebnis wird als Lösung ein alltagstaugliches Sperrkonzept durch bewegliche Poller entwickelt, um den nicht bestimmungsgemäßen Verkehr zuverlässig aus der Innenstadt heraushalten. Gleichzeitig können geeignete Poller als Sicherheitssperren vor terroristischen Angriffen schützen und so bei Veranstaltungen die unattraktiven Betonklötze ersetzen. Verkehrsführungen werden nicht verändert. In den betroffenen Straßen wird eine Durchfahrtsbreite von 3,50 Meter gewährleistet. Die Umsetzung des Konzepts kann schrittweise erfolgen. Zusätzlich zur Aufstellung von Pollern, ist ein Kontrollsystem notwendig. Hier gibt es unterschiedliche Möglichkeiten für die **Einfahrt**:

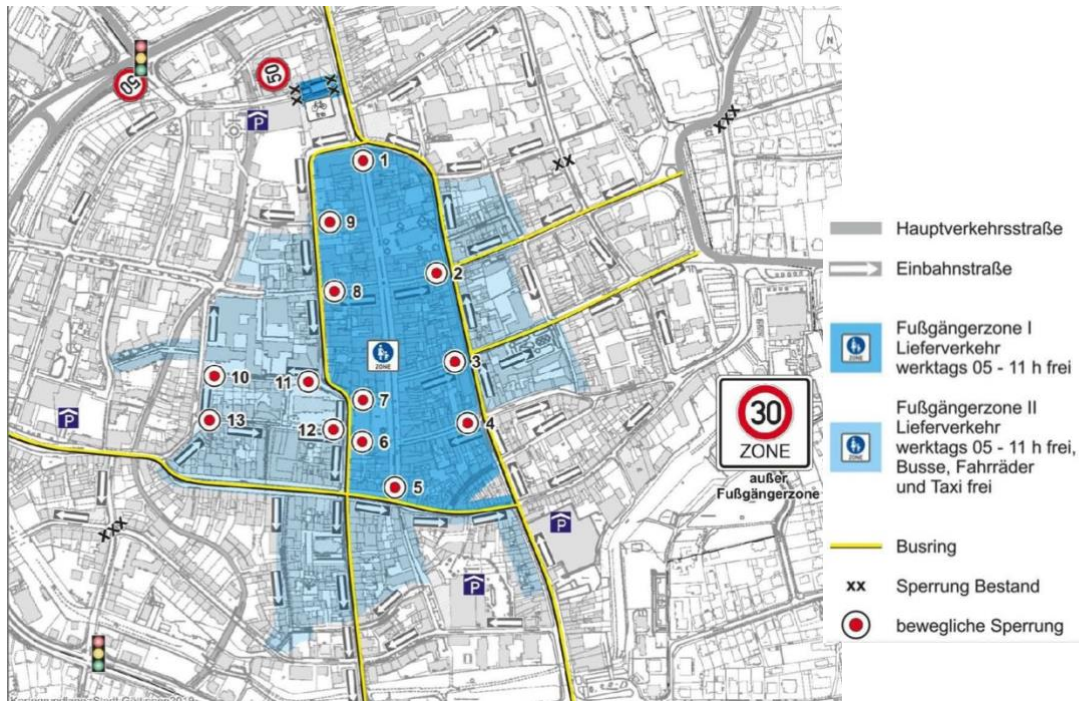
- Funk, Global System for Mobile Communication (GSM), Token, Card, Code etc.
- Nummernschild Erkennung, d.h. Freigabe für gespeicherte Kennzeichen (aus datenschutzrechtlichen Gründen schwierig umzusetzen)
- Transponder
- Sondereinfahrten durch Kennzeichenfreigabe (aus datenschutzrechtlichen Gründen schwierig umzusetzen, jedoch effektiv), QR Barcode z.B. per Email

Und für die **Ausfahrt**:

- Schleife für die Ausfahrt
- Kassensystem als Bezahlschranke bei evtl. unerlaubter Einfahrt

Konzept Lösung I

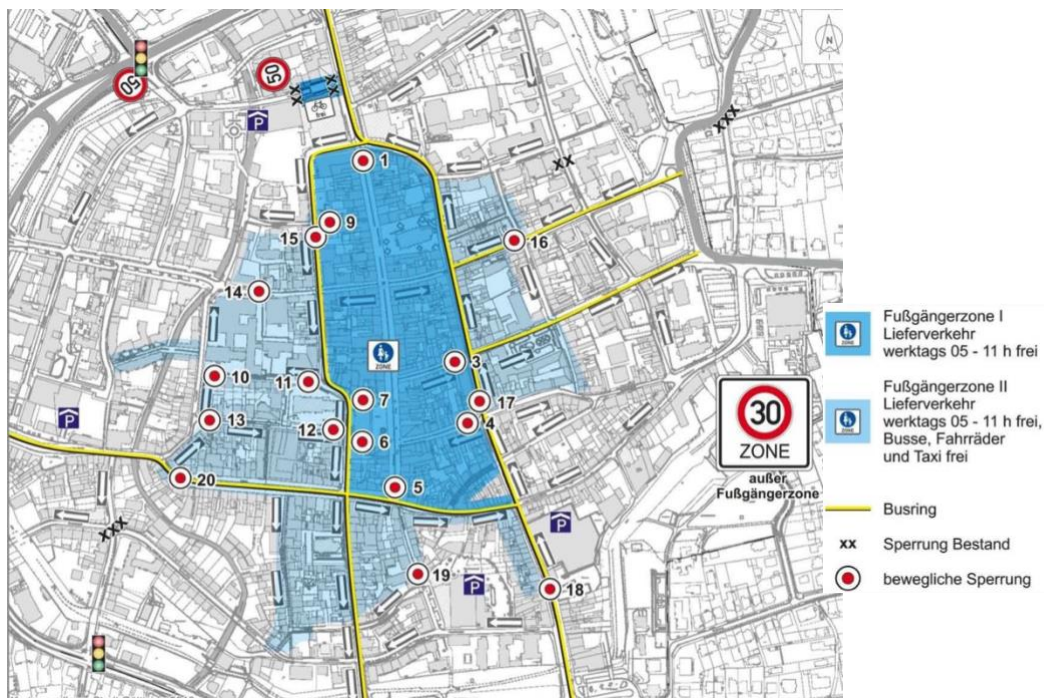
Die Lösung I sieht einen räumlich eingeschränkten Einsatz der Poller in der Fußgängerzone I sowie im Johannis Kirchhof vor, der für Veranstaltungen und den Weihnachtsmarkt genutzt wird. Der Lieferverkehr ist zwischen 05:00 - 11:00 Uhr frei. Die beweglichen Poller sollen den Fußgänger- und Radverkehr nicht behindern und die Barrierefreiheit gewährleisten. Die Ausnahmegenehmigungen sollen beschränkt werden.



Konzept Lösung I

Konzept Lösung II

Die größere Lösung II umfasst die beiden Fußgängerzonen I und II sowie den Busing. Diese Lösung erfasst mehr Falschfahrer*innen und könnte somit gegenüber der heutigen Situation deutlich mehr widerrechtlich fahrende Kfz aus der Innenstadt verdrängen. Der ÖPNV hat bei dieser Lösung die höchste Priorität. An die Funktion der Poller werden daher höhere Anforderungen gestellt. Sie müssen sehr zuverlässig und schnell funktionieren, damit die Busse zügig durchfahren können. Sie steigen langsam auf, um niemanden zu verletzen. Der Pollerbereich erhält einen Signalgeber und ist markiert, wodurch der Radverkehr sicher geführt wird.



Konzept Lösung II

Nach der Präsentation der Ergebnisse des Innenstadtgutachtens, haben die TeilnehmerInnen Gelegenheit Verständnisfragen zu stellen, die von Herrn Mazur beantwortet werden (F= Frage/A= Antwort).

F: Herr Mazur, können Sie sich und den Tätigkeitsbereich ihres Büros bitte noch einmal vorstellen.

A: Herr Mazur ist einer der beiden Geschäftsführer von PGT Umwelt und Verkehr GmbH mit Sitz in Hannover. Das Planungsbüro bearbeitet alle Fragen einer umweltorientierten Verkehrsplanung.

F: Sind die Fahrzeuge von Paketzustellern wie DHL usw. unerwünscht oder gibt es einen zulässigen Bereich?

A: Das Befahrungsrecht in den Zonen ist für alle Lieferverkehre geregelt. Auch für Paketzusteller gilt heute: Ab 11 Uhr dürfen sie die Zonen nicht mehr befahren.

F: Viele Geschäfte öffnen erst um 10 Uhr. Wurden die Paketzusteller dazu befragt, ob die Ausschlusszeit bis 11 Uhr ausreicht?

A: Es gab eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB). Auch VertreterInnen von DHL und UPS waren anwesend. Gemäß ihren Aussagen wäre das Pollerkonzept mit der Belieferung vereinbar. Die City Logistik überprüft, ob das Konzept optimiert werden kann. Die Anlieferung orientiert sich an der Anwesenheit der Kundschaft. Das bedeutet, dass sich die Paketzusteller den Gegebenheiten anpassen können.

F: Die Belieferung Karstadts und weiterer Geschäfte erfolgt auch nach 11 Uhr, weil die Belieferung anders verläuft als in anderen Geschäften. Kann das in Zukunft auch weiterhin so funktionieren?

A: Bislang hat die Ordnungsbehörde Sonderregelungen getroffen. Auch zukünftig wird das so bleiben, dass die Ordnungsbehörde bei guter Begründung Ausnahmen oder Sonderrechte erteilt.



Plenum

F: Gibt es Sonderrechte für die Polizei und Busse?

A: Die Polizei im Einsatz hat ein Sonderrecht. Busse haben freie Fahrt ebenso Taxen und beispielsweise angemeldete Hotelgäste. Hotels erhalten zukünftig ein Kontingent, welches sie mittels eines Codes an ihre Gäste weiterreichen können. Ebenfalls sollen Anwohner*Innen und Handwerker*Innen von behördlicher Seite Zufahrtscodes erhalten, die ggf. zeitlich eingeschränkt sind.

F: Gibt es Einschätzungen über das Unfallrisiko bzw. Erhebungen zu Unfallzahlen? In Salzburg soll es in den ersten Jahren zu Unfällen mit Pollern gekommen sein.

A: Das Unfallrisiko ist ein Thema, das nicht abschließend beantwortet werden kann. Die Hersteller geben an, dass die Poller einwandfrei funktionieren. Sie sagen aber auch, es kann zu Unfällen mit Pollern kommen. Dies kann nicht ausgeschlossen werden. Es gibt bspw. Erfahrungen mit Pollern in Regensburg, Innsbruck und Straßburg.

Wichtig ist, dass Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt gut geregelt sind, so dass befugte Anlieger rein- und rausfahren können. Ebenso ist es wichtig für den Busverkehr, dass die Poller einwandfrei funktionieren und unten bleiben, solange der Bus drüberfährt. Der Busring muss dauerhaft funktionieren.

Herr Mazur empfiehlt zunächst einen Versuch mit einer Testanlage eines Herstellers, vor der Bestellung aller Poller bei einem Hersteller. Im Vorwege können Vereinbarungen über Nachbesserungen bzw. im schlimmsten Fall auch für einen Rückbau getroffen werden.

F: Bis zu welchem Fahrzeuggewicht sind Poller terrrorsicher? Halten sie auch 15-Tonner ab?

A: Eine abschließende Antwort kann heute nicht gegeben werden. Poller werden ständig weiterentwickelt. Alternativ gibt es Rammsteine, die allerdings nach mehr aussehen als sie in Wirklichkeit bewirken können.

F: Mit welchen Kosten muss für absenkbare Poller gerechnet werden?

A: Absenkbare Poller, die gut funktionieren kosten ca. 40.000 €. Es kommen Kosten für den Einbau, die Technik und den Unterhalt dazu. Für Poller müssen unterirdische Stromleitungen gelegt werden und sie benötigen ein Steuerungssystem. Eine Kameraüberwachung wäre kostengünstiger, müsste aber mit dem Datenschutz vorher geklärt werden.

F: Zu welchen Zeiten wurden die Verkehrsarten während der Zählung erfasst?

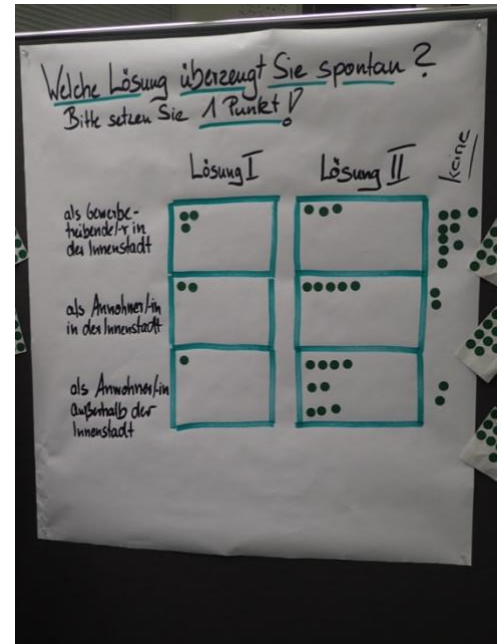
A: Die Verkehrserhebung fand über den ganzen Tag (24 Std.) mit Hilfe von Videokameras statt. Die Auswertung der Daten erfolgte in Viertelstundenintervallen.

F: Werden die Poller mit akustischen Lichtsignalanlagen ausgestattet?

A: Eine akustische Signalgebung kann aus Gründen der Barrierefreiheit empfohlen werden. Eine taktile Markierung mit Noppen ist Pflicht.

Bevor sich die Anwesenden an den Thementischen austauschen, bittet Frau Böcker um ein kurzes Meinungsbild: Welche Lösung überzeugt Sie spontan? Auf Wunsch eines Beteiligten wird die Kategorie „keine“ hinzugefügt. Unterschieden wird bei der Bepunktung zwischen Gewerbetreibenden, Anwohner*Innen in der Innenstadt und außerhalb der Innenstadt. Die Beteiligten setzten sechs Punkte für Lösung I, 17 für die Lösung II und 13 Punkte bei „keine“. Die Lösung II erfährt damit in der Summe mehr Unterstützung als die Lösung I. Bei den Gewerbetreibenden in der Innenstadt werden allerdings beide Lösungen gleichermaßen eher wenig unterstützt (3 Punkte), im Vergleich zu der Zahl derjenigen Gewerbetreibenden, die keine der beiden Lösungen unterstützen (9 Punkte). Bei den Anwohner*innen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Innenstadt wird die die Lösung II stärker unterstützt.

Aufgrund der erheblichen Unterschiede zwischen den Gruppen, ist das Meinungsbild in der Summe nicht eindeutig.



Abfrage: Welche Lösung überzeugt Sie spontan?

3. Austausch an Thementischen

Die Beteiligten haben anschließend Gelegenheit, in drei Gruppen mit den VertreterInnen der Stadt und des Planungsbüros zu diskutieren, Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern. Sie können die Gruppe während der Gesprächsphase wechseln.

- Gruppe 1: Lösung I – Bereich Fußgängerzone I (Frau Coerdts, Frau Both)
- Gruppe 2: Lösung II – Bereich Fußgängerzone I und II einschließlich Busring (Herr Mazur, Frau König)
- Gruppe 3: Allgemeine Hinweise zur Innenstadt (Frau Hoffmann)

Den Gruppen I und II stehen Karten zur Verfügung, auf denen die Konzeptvorschläge eingezeichnet sind. Gesammelt werden Hinweise darauf, was die Beteiligten an den Vorschlägen als positiv und was sie als negativ bewerten, ebenso Empfehlungen. Die Hinweise fließen in die weitere Planung durch die Gutachter*Innen sowie die Stadt Göttingen ein.

Es folgt eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Gruppendiskussionen. Die Notizen sind im Anhang fotografisch und schriftlich dokumentiert.

Lösung I – Bereich Fußgängerzone I

Fachplanung: Svea Coerdts, PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Moderation: Daniela Both, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Göttingen

In der Gruppe werden einige positive Merkmale der Lösung I zusammengetragen:

- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- Terrorschutz in der Innenstadt,
- der Busring wird nicht gesperrt.

Ein Beteiligter gibt zu bedenken, dass ohne die Sperrung des Busrings durch Poller weniger widerrechtlich einfahrende Fahrzeuge aus der Innenstadt herausgehalten werden könnten. Deshalb müssten hier mehr Kontrollen durchgeführt werden. Angeregt wird, den Busring wie eine Fußgängerzone zu gestalten, um die Straßenfunktion auch erkennbar zu gestalten. Weiter wird festgehalten, dass weniger Ausnahmegenehmigung ausgestellt und Kontrollen auch zusätzlich zu den Pollern vermehrt durchgeführten werden sollten. Die Poller sollen in jedem Fall barrierefrei gestaltet sein. Als weiche Sofortmaßnahmen werden größere Verkehrsschilder und Markierungen auf der Fahrbahn (Piktogramm Fußgängerzone) vorgeschlagen.



Die Gruppendiskussion mit Frau Coerdts und Frau Both (links) und Herrn Mazur und Frau König (rechts)

Lösung II – Bereich Fußgängerzone I und II, Sperrung des Busrings

Fachplanung: Heinz Mazur, PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Moderation: Olga König, TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Die Beteiligten sprechen sich in dieser Gruppe überwiegend dafür aus, die Fußgängerzone II weiterhin beizubehalten. Sie empfehlen sogar, diese auszuweiten. Zurückliegende Lösungsversuche hätten sich nicht bewährt. Trotz der eingangs genannten Rahmenbedingung, der Busring werde nicht in Frage gestellt, wird kritisch hinterfragt, ob der Dialog um den Busring und die Führung der Buslinien wiedereröffnet werden und ob Bewohner*Innen mehr Rechte erhalten sollten. Die Beteiligten bemängeln die Kosten des Konzepts und fragen, ob es nicht doch eine Lösung durch regelmäßige Kontrollen geben könnte. Eine Hotelbetreiberin kritisiert die Sperrung für Besucher*Innen, die noch ein Hotel suchen und den Code noch nicht haben – das Pollerkonzept biete zu wenig Flexibilität. Insgesamt raten die Beteiligten auch hier an, die Sondergenehmigungen zu prüfen.

Allgemeine Hinweise zur Innenstadt

Moderation: Karen Hoffmann, Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung

Aus der Diskussion zu den allgemeinen Verkehrsthemen in der Innenstadt geht hervor, dass die Fußgängerzonen mit größeren Schildern ausgestattet werden sollten. Die Kurze-Geismar-Straße sollte in eine Fußgängerzone umgewandelt werden. Die Anwesenden wünschen sich insgesamt mehr Grün, nicht nur in Form von Bäumen und Sträuchern, sondern auch an Fassaden und Dächern in der Innenstadt. Frau Hoffmann informiert anschließend, dass in der Innenstadt als Fahrgeschwindigkeit Schrittgeschwindigkeit gilt. Busse hätten allerdings eine Ausnahmegenehmigung – sie dürfen 20 km/h fahren.

4. Abschluss

Frau Böcker fasst zusammen, dass aus der Diskussion keine klare Empfehlung für eine Lösung abgeleitet werden kann. Der Handlungsbedarf wird allerdings übereinstimmend gesehen und tragfähige alternative Lösungsansätze fehlen. Die besonderen Anforderungen der AnliegerInnen in der Innenstadt wären bei der Ausgestaltung einer Lösung in jedem Fall zu berücksichtigen. Herr Mazur regt mit Nachdruck an, eine Testphase mit einem ausgewählten Pollermodell durchzuführen.

Herr Lindemann informiert über das weitere Vorgehen: Die Hinweise und Anregungen werden von den Gutachter*Innen und der Stadt Göttingen gesichtet und wo möglich in das Konzept eingearbeitet, um eine verträgliche Umsetzung zu ermöglichen. Parallel werden die verfügbaren technischen Systeme für Poller geprüft.

Die Ergebnisse werden anschließend im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität (voraussichtlich am 26.11.2019) vorgestellt. Danach soll eine Entscheidung für eine Lösung fallen. Währenddessen prüft die Stadt Göttingen auch die vergebenen Ausnahmegenehmigungen für die Durchfahrten in der Innenstadt auf ihre Substanz.

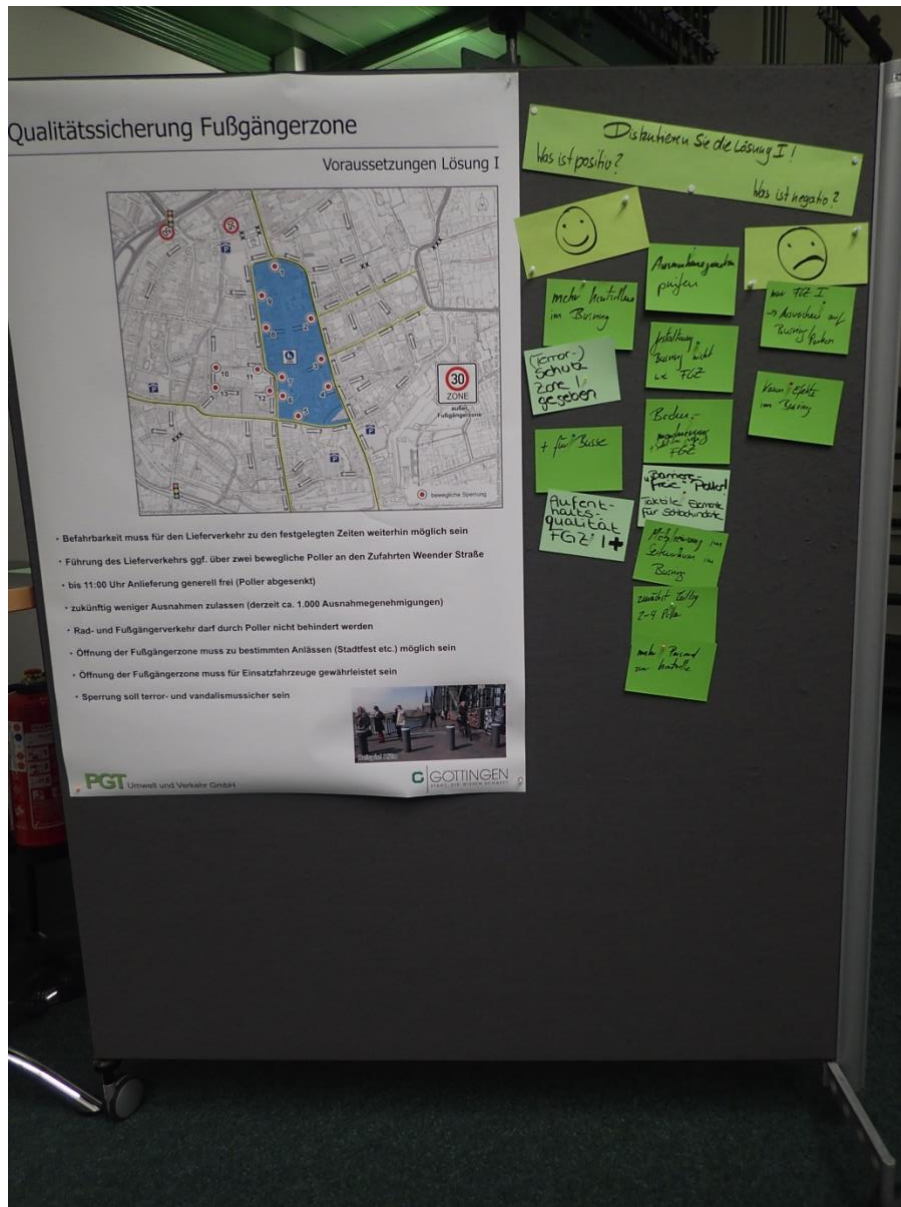
Im Anschluss werden die dann vereinbarten Pollerstandorte im Detail geplant, der Auftrag wird ausgeschrieben, dann folgt der Tiefbau. Im Jahr 2020 könnte mit der Umsetzung begonnen werden. Es wird geprüft, ob ein Testversuch mit einem Hersteller durchgeführt werden kann.

Für Fragen oder weitere Anregungen steht Frau Both als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Herr Lindemann verweist auf die Internetseite geo.de/poller hin. Hier werden alle weiteren Informationen eingestellt. Außerdem versendet die Stadt Göttingen regelmäßig Newsletter zu städtischen Veranstaltungen. www.goettingen.de/newsletter.html

Herr Lindemann und Frau Böcker bedanken sich für die anregende Diskussion und wünschen den TeilnehmerInnen einen angenehmen Abend.

Anhang

1. Notizen Lösung I



Hinweise zur Lösung I

Was ist positiv?

- mehr Kontrollen im Busing
- (Terror-)schutz Zone I gegeben
- + für Busse
- Aufenthaltsqualität FGZ I +
- Ausnahmegenehmigungen prüfen
- Gestaltung Busing nicht wie FGZ

- Bodenmarkierungen + Schilder prüfen FGZ
- Barriere“freie“ Poller! & taktile Elemente für Sehbehinderte
- Möblierung im Seitenraum im Busring
- zunächst Teillösung 2 - 4 Poller
- mehr Personal zur Kontrolle

Was ist negativ?

- nur FGZ I → Ausweichen auf Busring/ Parken
- Kaum Effekte im Busring

2. Notizen Lösung II

Was ist positiv?

- sehr wirksam
- Fußgängerzone II soll bleiben
- Bewußtsein für Fußgängerzone schaffen
- Andere Lösungen (auch Poller) haben bisher nicht funktioniert
- Fußgängerzone II , soll beruhigt werden, andere Beschilderung
- Sicherheit (z.B. Veranstaltungen)
- Wenn nur Zone I, dann Ausweichen auf Busspur
- BewohnerInnen + BesucherInnen sollen mit Pkw rein ⚡
- Problemloses rausfahren gewährleisten

Was ist negativ?

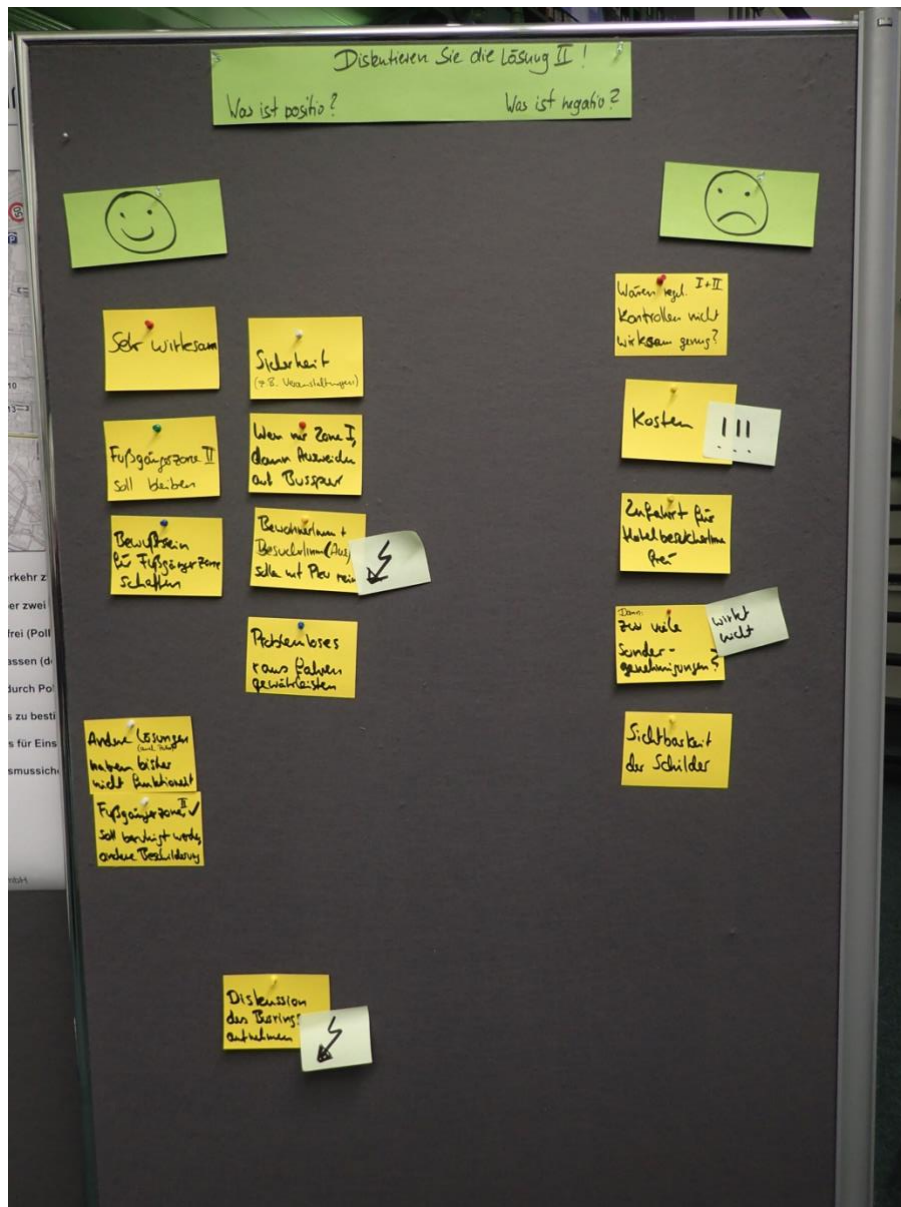
- Wären regelmäßige Kontrollen in den Fußgängerzonen I und II nicht wirksam genug?
- Kosten !!!
- Zufahrt für HotelbesucherInnen frei
- Dann: zu viele Sondergenehmigungen → wirkt nicht
- Sichtbarkeit der Schilder

Außerdem

- Diskussion des Busrings aufnehmen ⚡

Notizen auf der Karte

- Kurze-Geismar-Straße! zu eng
- sollte ebenfalls gesperrt werden (Kurze-Geismar-Straße)



Hinweise zur Lösung II

Qualitätssicherung Fußgängerzone

Voraussetzungen Lösung II



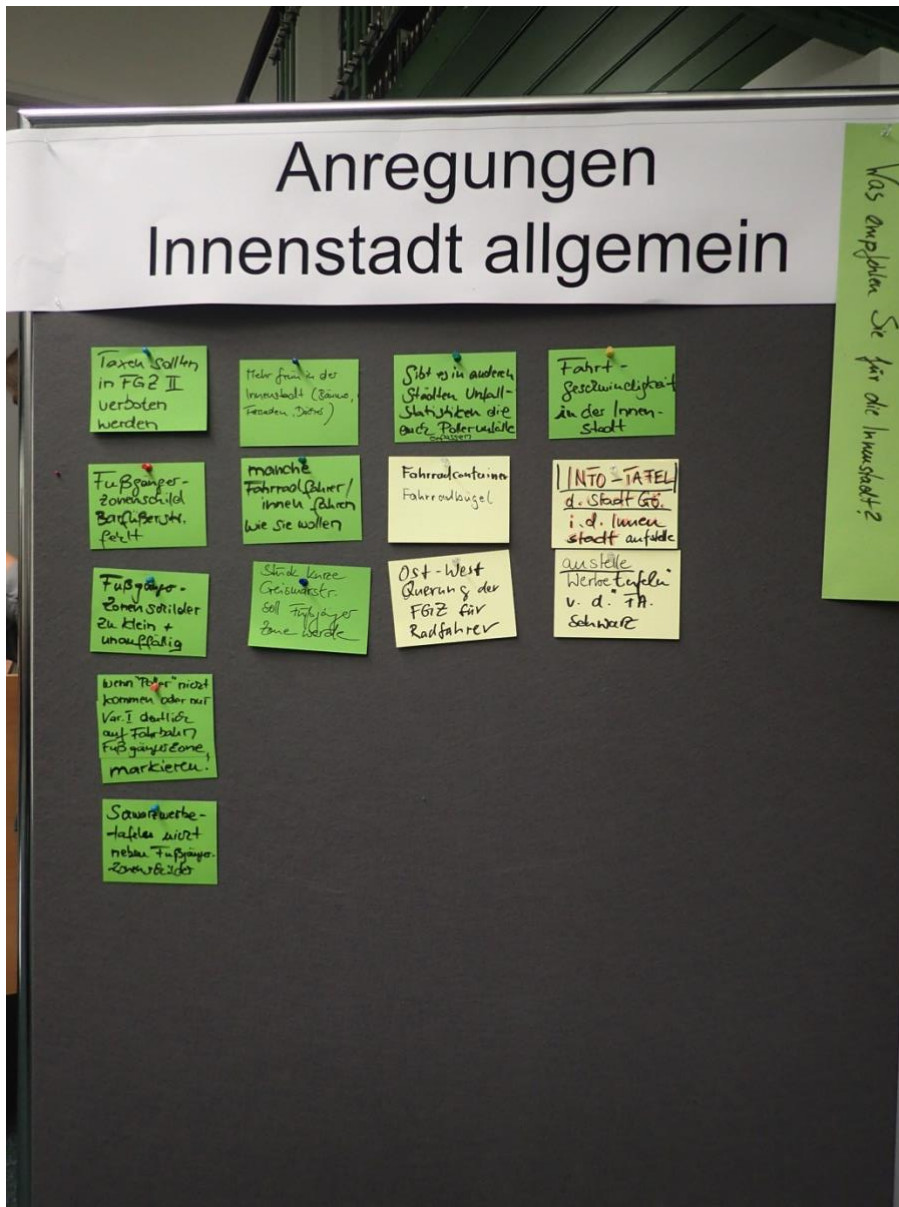
- Befahrbarkeit muss für den Lieferverkehr zu den festgelegten Zeiten weiterhin möglich sein
- Führung des Lieferverkehrs ggf. über zwei bewegliche Poller an den Zufahrten Weender Straße
- bis 11:00 Uhr Anlieferung generell frei (Poller abgesenkt)
- zukünftig weniger Ausnahmen zulassen (derzeit ca. 1.000 Ausnahmegenehmigungen)
- Rad- und Fußgängerverkehr darf durch Poller nicht behindert werden
- Öffnung der Fußgängerzone muss zu bestimmten Anlässen (Stadtfest etc.) möglich sein
- Öffnung der Fußgängerzone muss für Einsatzfahrzeuge gewährleistet sein
- Sperrung soll terror- und vandalismussicher sein
- Befahrbarkeit muss für ÖPNV ohne Hindernisse möglich sein
- schnelle Öffnungs- und Schließzeiten der beweglichen Poller (um kurzen Takt zu ermöglichen, aber unerlaubte Verkehre wirksam auszusperrern), alternativ Kennzeichenerfassung

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

GÖTTINGEN

Hinweise auf der Karte

3. Notizen Anregungen Innenstadt allgemein



Hinweise zur Innenstadt allgemein

- Taxen sollten in FGZ II verboten werden
- Fußgängerzonenschild Barfußstr. fehlt
- Fußgängerzonenschilder zu klein + unauffällig
- Wenn „Poller“ nicht kommen oder nur Variante I, deutlich auf Fahrbahn Fußgängerzone markieren!
- Schwarzwerbetafeln nicht neben Fußgängerzonenschilder
- Mehr Grün in der Innenstadt (Bäume, Fassaden, Dächer)
- Manche FahrradfahrerInnen fahren wie sie wollen
- Stück Kurze Geismarstr. soll Fußgängerzone werden
- Gibt es in anderen Städten Unfallstatistiken, die auch Pollerunfälle erfassen
- Fahrradcontainer, Fahrradbügel

- Ost-West Querung der FGZ für Radfahrer
- Fahrgeschwindigkeit in der Innenstadt
- Info-Tafel der Stadt Göttingen in der Innenstadt aufstellen anstelle Werbe“tafeln“ von der Firma Schwarz

Impressum

Veranstalterin / Ansprechpartnerin:

Stadt Göttingen
Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung
Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung
Frau Daniela Both
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen
Telefon: +49 551 400 2945
E-Mail: d.both@goettingen.de

Gutachter:

Fachgutachter
PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Heinz Mazur, Svea Coerdts
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover
Telefon: 0511 38 39 40
E-Mail: post@pgt-hannover.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
Mone Böcker, Olga König
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Bildnachweis:

Titelfoto oben links und unten rechts Stadt Göttingen
Weitere Fotos TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Karten und Diagramme: PGT Umwelt & Verkehr GmbH im Auftrag der Stadt Göttingen