

Ein Ergebnis des
Zukunftsforums

LEIT LINIEN

zur Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen



C | GÖTTINGEN
STADT, DIE WISSEN SCHAFFT

Herausgeberin:

Stadt Göttingen

Die Oberbürgermeisterin

Hiroshimaplatz 1-4

37083 Göttingen

goettingen.de

Fachdienst Mobilität und Verkehrsplanung

Telefon: 0551 400-2515

E-Mail: Verkehrsplanung@goettingen.de

Weitere Informationen zum
Zukunftsforum Göttingen:
goe.de/zukunftsforum



Dezember 2025



Themen

Ziel und Entstehung	4
1. Klimaschutz	5
2. Straßenraumaufteilung	5
3. Höhere Aufenthaltsqualität	6
4. Sichere Querungen	6
5. Attraktiver ÖPNV	7
6. Fahrradinfrastruktur	8
7. Pendler*innen	9
8. Wirtschaftsverkehrsführung	9
9. Straßengrün	10
10. Sicherheit und Sichtbarkeit	10
11. Lärmschutz	11

Ziel und Entstehung der Leitlinien

Die Leitlinien zur Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen wurden am 16. Mai 2025 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen. Sie werden künftig zu Beginn jeder Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße in Göttingen herangezogen. Hauptverkehrsstraßen sind gemäß der anerkannten Richtlinien innerörtliche Straßen, die eine wichtige Erschließungsfunktion haben und zusätzlich überörtlichen Durchgangsverkehr aufnehmen. Die Leitlinien beschreiben grundsätzliche Zielvorgaben zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen und sollen dazu dienen, dass die Wünsche und Bedürfnisse möglichst vieler Menschen aus Göttingen von Projektbeginn an berücksichtigt werden.

Vorlage für die Leitlinien bildete ein Bürger*innengutachten, das 35 Menschen aus Göttingen im Rahmen des ersten Zukunftsforums Göttingen unter dem Motto „Die Straße ist für alle da – Wie lassen sich Hauptverkehrsstraßen sinnvoll umgestalten?“ im Frühjahr 2023 erarbeiteten. Die Empfehlungen der Göttinger*innen wurden daraufhin durch Mitarbeiter*innen des Fachdienstes Mobilität und Verkehrsplanung auf ihre rechtliche und technische Durchführbarkeit sowie Vereinbarkeit mit bestehenden Arbeitsabläufen, Konzepten und Entwicklungsplänen geprüft. Wo Empfehlungen der Öffentlichkeit nach fachlicher Bewertung nicht wortwörtlich realisierbar sind, wurden Inhalte entsprechend angepasst.

1. Klimaschutz: Gesichtspunkte des Klimaschutzes als Priorität

Bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen hat die Leistungsfähigkeit nicht mehr oberste Priorität, sondern der Aspekt des Klimaschutzes ist als mindestens gleichwertig einzustufen. Fehlen personelle oder finanzielle Ressourcen, so werden mögliche temporäre Maßnahmen durchgeführt. Auswirkungen auf das Klima sind im Planungsprozess besonders zu berücksichtigen.

2. Straßenraumaufteilung: Getrennte Verkehrsführung der Verkehrsarten

Bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen werden alle Verkehrsarten möglichst getrennt voneinander geführt. Die Einrichtung separater Fahrradwege wird grundsätzlich angestrebt. Sollten hierfür erforderliche Flächen fehlen, so werden Stellplätze oder die Anzahl an Fahrspuren für den Kfz-Verkehr reduziert. Eine Führung des Busverkehrs auf einer separaten Spur ist situationsbedingt zu prüfen. Breite Gehwege und eine Begrünung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Gewährleistung freier Sichtbeziehungen werden vorrangig umgesetzt.

3. Höhere Aufenthaltsqualität: Hauptverkehrsstraßen als Aushängeschilder der Stadt

Bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen sollen grundsätzlich die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit durch breitere Gehwege erhöht werden. Situationsbedingt werden Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter und die Begrünung des Straßenraums weiterhin ein wichtiger Baustein für die Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Mikroklimas sein. Somit sollten sie vermehrt berücksichtigt werden.

4. Sichere Querungen durch mehr Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr

Bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen wird die Anzahl der Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr erhöht. Im Rahmen der rechtlichen Rahmen werden die Querungsmöglichkeiten entsprechend der Örtlichkeiten mit Mittelinseln und/oder Signalgebern gesichert. Bedarfsampeln für den Fuß- und Radverkehr werden nur realisiert, wenn sie in die Schaltungsstrategie

der angrenzenden Lichtsignalanlage integriert werden können, um die Leichtigkeit des Verkehrsflusses zu gewährleisten. Die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen wird durch barrierefreie Querungsmöglichkeiten reduziert.

5. Attraktiver ÖPNV

Der Umweltverbund ist bei der Straßenraumgestaltung ein zentraler Baustein und hat in Göttingen weiterhin hohe Priorität. Ein störungsfreier Betrieb des ÖPNV wird durch infrastrukturelle Maßnahmen angestrebt. Bei Störungen durch parkende Fahrzeuge werden Stellplätze reduziert. Auch die ÖPNV-Beschleunigung mittels der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen wird weiter ausgebaut, sodass lange Haltezeiten an wichtigen Kreuzungen reduziert werden. Je nach finanziellen und personellen Ressourcen wird das ÖPNV-Angebot bestmöglich ausgebaut – Takte und Reisezeiten sollen optimiert werden. Ein barrierefreier Zugang und Zahlungsmöglichkeiten werden berücksichtigt sowie Angebotsformen weiterentwickelt.

6. Fahrradinfrastruktur für eine attraktive Alternative zum Auto

An Hauptverkehrsstraßen werden Radwege möglichst separat, farblich erkennbar und mit einer ausreichenden Breite realisiert. Durch Aufpflasterungen an kleineren Zufahrten oder Grundstücksausfahrten wird der Radverkehr auf einer ebenen Strecke geführt. Eine Führung direkt an Stellplätzen wird möglichst vermieden oder ist mit der Markierung einer Sicherheitszone abzusichern. Um Diebstähle und wildparkende Fahrräder möglichst zu vermeiden, wird ein ausreichendes und sicheres Angebot an Radabstellanlagen geschaffen. Allgemein werden Radabstellanlagen höher priorisiert als Kfz-Stellplätze, sodass bei rivalisierenden Platzverhältnissen Kfz-Stellplätze weichen müssen. Bei der Radverkehrsführung an Kreuzungen wird geprüft, ob das Radfahren durch die Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) sicherer gestaltet werden kann. Bei der Programmierung der Lichtsignalanlage bekommt der Rad- und Fußverkehr eine stärkere Relevanz, die in Abhängigkeit des tatsächlichen Bedarfs steht. Hierbei erfolgt eine ortsabhängige Prüfung der Priorisierung mit dem ÖPNV.

7. Pendler*innen

Bei der Planung von P+R-Anlagen wird der Umstieg auf den ÖPNV oder den Radverkehr attraktiv gestaltet. Gerade in der Region sollen sichere Radabstellanlagen installiert und die Möglichkeit geprüft werden, ob perspektivisch auch öffentlich organisierte Mitfahrgelegenheiten via Apps oder Shuttles zu großen Arbeitgeber*innen angeboten werden können. Allgemein wird die Planung für P+R-Anlagen an zentralen bzw. gut mit dem SPNV oder ÖPNV angebundenen Stellen im Landkreis gemeinschaftlich mit dem Landkreis entsprechend der finanziellen Lage vorangetrieben.

8. Wirtschaftsverkehrsführung

Bei der Verkehrsplanung wird die Routenplanung des Schwerlastverkehrs ganzheitlich berücksichtigt. Die Routen für den Schwerlastverkehr werden mit gelben Wegweisungs-Schildern für Lkw gem. dem Verkehrszeichen 422 der StVO ausgeschildert und perspektivisch in digitaler Form an die Mobilithek weitergeleitet, wo sie von Navigationsdienstleistern in das Routing integriert werden. So soll der Lkw-Verkehr zukünftig aus sensiblen Gebieten herausgehalten werden.

9. Straßengrün

Bei der Neuplanung von Hauptverkehrsstraßen werden mögliche Freiflächen, Trenneinrichtungen und Wartehallen nach aktuellen Vorgaben begrünt. Die Ermittlung von Baumstandorten wird bei der Planung berücksichtigt. Möglichkeiten zur Reduzierung der Klimarisiken Starkregen und Hitze durch natürliche Gestaltungsbausteine im Straßenraum wie z. B. Versickerungsmulden oder multifunktionale Retentionsflächen sollen geprüft werden.

10. Sicherheit und Sichtbarkeit

Die Sichtbarkeit von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen wird bei der Planung von Hauptverkehrsstraßen explizit an Ausfahrten gewährleistet. Situationsbedingt wird die Sichtbarkeit durch farbliche Markierungen erhöht. Zu Förderung der Verkehrssicherheit werden je nach örtlichen Gegebenheiten die Realisierung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, wie zum Beispiel durch Aufpflasterung im Seitenraum an Hauptverkehrsstraßen, geprüft. Entsprechend den aktuellen fachlichen Empfehlungen werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 sowie die dazuge-

hörigen baulichen Anpassungen und rechtlichen Möglichkeiten bei Planungen berücksichtigt. Im Rahmen der rechtlichen und organisatorischen Möglichkeiten sowie einer an der Verkehrssicherheit vulnerabler Personengruppen orientierten Prioritätensetzung wird die Geschwindigkeit konsequent kontrolliert und sanktioniert.

11. Lärmschutz

Bei der Planung von Hauptverkehrsstraßen werden Lärmemissionen in Anlehnung an den Lärmaktionsplan bestmöglich reduziert. Hierfür werden lärmreduzierende Maßnahmen, wie die Reduzierung der Geschwindigkeit und Harmonisierung des Verkehrsflusses mitgeplant.

LEITLINIEN

**zur Gestaltung von
Hauptverkehrsstraßen**

Ein Ergebnis des
Zukunftsforums

C | GÖTTINGEN
STADT. DIE WISSEN SCHAFFT