

Masterplan Mobilität der Stadt Göttingen

Erstes Verkehrsforum

Mobilität gemeinsam gestalten

Dokumentation

Öffentliche Veranstaltung im Alten Rathaus der Stadt Göttingen

17. November 2025

17:30 bis 20:45 Uhr



Ablauf

1. Begrüßung mit Überblick: "Wer wirkt mit und wer ist heute hier?"
(anschließend Murmelgruppen)
2. Information: „Was ist eigentlich ein SUMP?“
3. Austausch an Thementischen „Mobilität in Göttingen im Jahr 2040“:
Was ist uns für die Zukunft besonders wichtig?
4. Ausblick: Wie kann ich weiter mitmachen?

1. Begrüßung mit Überblick: Wer wirkt mit und wer ist heute hier?

Stadtbaurat Frithjof Look begrüßt im Alten Rathaus knapp 150 Teilnehmende zum ersten Verkehrsforum für den Masterplan Mobilität. Mobilität betreffe alle Menschen alltäglich, so Herr Look: „Wie wir uns bewegen hat Einfluss darauf, wie wir leben.“ Der Masterplan Mobilität solle für die Stadt Göttingen einen klaren Blick nach vorne ermöglichen: „Was muss sich verändern, damit Mobilität klimafreundlicher, sozial gerechter und verlässlicher wird – in der Innenstadt und in den Ortsteilen?“ Diese Fragen sollen gemeinsam mit den Bürger*innen Göttingens diskutiert werden. Herr Look wünscht allen einen spannenden Abend mit guten Ideen und mutigen Gedanken.

Moderatorin Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Im Mittelpunkt der Veranstaltung steht der Austausch. Grundlage dafür ist eine gemeinsame Informationsbasis durch den Vortrag der Fachplanung. In Gesprächsgruppen sollen dann Ziele für die zukünftige Mobilität in Göttingen aus Sicht der Beteiligten entwickelt und deren Konsequenzen diskutiert werden. Diese fließen als Empfehlungen in die weitere Planung ein.

Wer wirkt mit?

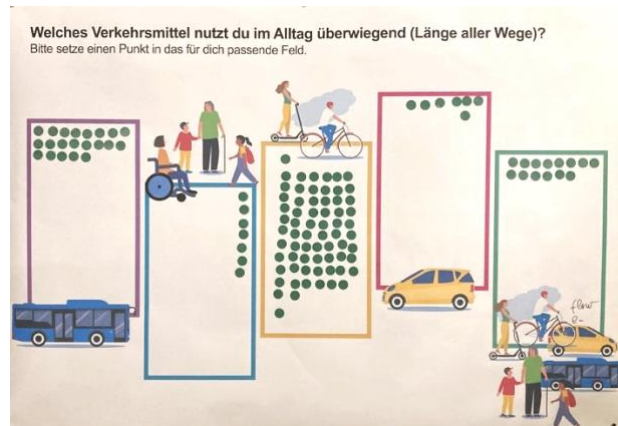
- Der Masterplan Mobilität der Stadt Göttingen ist angesiedelt im Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung, vertreten durch den Leiter Maik Lindemann, dort im neugegründeten Fachdienst Mobilität und Verkehrsplanung, vertreten durch die Leiterin Daniela Both. Projektleiter ist Arne Loesky. Er wird unterstützt durch Mathias Willnat sowie durch Carolin Hoffrogge aus dem Referat Nachhaltige Stadtentwicklung.
- Fachlich wird der Masterplan erarbeitet durch das Team der Planersocietät Dortmund, vertreten durch Dennis Jacquet und Anna Vogel. Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells unterstützt im Prozess das Büro Gertz Gutsche Rümenapp.
- Das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen gestaltet und moderiert das Beteiligungsverfahren. Neben Frau Böcker unterstützt Sophia Hogeback heute die Veranstaltung und die Dokumentation

Ein projektbegleitender Arbeitskreis ist ein Baustein der Beteiligung. Im Arbeitskreis kommen Vertreter*innen vielfältiger Einrichtungen und Netzwerke der Stadt Göttingen in mehreren Sitzungen zusammen (z. B. ADAC, ADFC, Asta, GöVB, Klimabeirat, Seniorenbeirat und viele weitere). Sie beraten über Fragen und Zwischenergebnisse aus dem Planungsprozess.

Wer ist heute hier?

Zwei Abfragen beim Einlass geben einen Eindruck über Hintergründe der Teilnehmenden.

- Wo ist dein Standort in Göttingen?
Die Punkte auf der Karte zeigen, dass am heutigen Abend fast das gesamte Stadtgebiet Göttingens vertreten ist. Auch aus verschiedenen Ortsteilen sind Menschen gekommen.
- Welches Verkehrsmittel nutzt du im Alltag überwiegend?
Die zweite Abfrage zeigt, dass die meisten Teilnehmenden im Alltag überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs sind.



Einlassabfragen: Wo ist dein Standort in Göttingen? Welches Verkehrsmittel nutzt du im Alltag überwiegend?

Frau Böcker informiert anschließend über das Beteiligungsverfahren. Mehr dazu ist am Ende der Dokumentation im Ausblick zu finden.

Zur Einstimmung in das Thema bittet Frau Böcker die Teilnehmenden, sich in kleinen Gesprächsgruppen zu dritt nacheinander zu zwei Fragestellungen auszutauschen:

- Welches persönliche Erlebnis beschreibt für Sie gute Mobilität?
- In welcher Situation erleb(t)en Sie Mobilität als Stress?

Im Anschluss fragt die Moderatorin einige Eindrücke aus dem Austausch ab. An den Statements wird deutlich, dass die Teilnehmenden unterschiedliche Perspektiven haben.

Frau Böcker bittet die Teilnehmenden im Anschluss, über eine digitale Anwendung folgende Frage zu beantworten: Was ist aus Ihrer Sicht der wichtigste Handlungsbedarf für die Stadt Göttingen? Die Ergebnisse werden im Anschluss digital mit künstlicher Intelligenz ausgewertet. Es soll geprüft werden, ob die Themen der späteren Gesprächsphase in Gruppen den Handlungsbedarf der Beteiligten widerspiegeln.

Aufgrund der Vielzahl der Beiträge, in denen häufig mehrere Themen benannt werden, erfolgt während der Veranstaltung eine grobe Sichtung der Beiträge, die KI ist überlastet. Alle 160 Beiträge lassen sich schließlich den vorab entwickelten Themen zuordnen, wobei sich besondere Schwerpunkte ergeben. Sämtliche Beiträge der Beteiligten (5.1) sowie das Ergebnis der Auswertung (5.3) sind im Anhang aufgeführt.

2. Information: „Was ist eigentlich ein SUMP?“

Dennis Jaquet, Planersocietät, führt in das Thema ein und erläutert Arbeitsauftrag sowie Arbeitsstand des Fachteams. Die Abkürzung „SUMP“ steht für „Sustainable Urban Mobility Plan“, das heißt übersetzt „nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“. Mit dem Masterplan Mobilität als SUMP erfüllt die Stadt Göttingen Vorgaben der Europäischen Union für ein leistungsfähiges, nachhaltiges und multimodales Verkehrsnetz in ganz Europa. Der Masterplan beschreibt Leitlinien und ist eine strategische Grundlage mit Handlungsansätzen und Empfehlungen für künftige Entscheidungen. Der Masterplan ist daher keine Detailplanung mit vielen Einzelmaßnahmen.

Sowohl bestehende Konzepte und Trends in der Mobilitätsentwicklung als auch neu zu definierende übergeordnete Ziele werden dabei berücksichtigt. Bestehende Gesetze und Richtlinien wie die Straßenverkehrsordnung bilden einen gegebenen Rahmen.

Die Stadt Göttingen sieht vor, im Masterplan Mobilität mit „Straßenraumtypen“, wie Haupterschließungsstraße, Wohnstraße und Gewerbestraße zu arbeiten. Für unterschiedliche Straßenraumtypen sollen jeweils grundlegende Anforderungen und Qualitäten erarbeitet werden.

Die gesamte Präsentation der Planersocietät befindet sich in einer extra Datei.

Frau Böcker öffnet im Nachgang den Raum für Verständnisfragen der Teilnehmenden. Die Rückfragen beziehen sich überwiegend auf die verschiedenen genannten Straßenraumtypen. Herr Jaquet erläutert, dass die Straßenraumtypen nicht als starres Konzept für alle Straßen verstanden werden dürfen, sondern als Orientierung. Die Einordnung der Straßen in verschiedene Typen bilde zunächst die Ausgangslage ab. Einzelne Straßen könnten im Lauf der Jahre ihre Funktion und Einordnung verändern. Mit den Straßenraumtypen werden die Anforderungen verschiedener Verkehrsarten und der Seitenräume in einen Zusammenhang gebracht. Dabei werde der Netzzusammenhang der einzelnen Verkehrsarten berücksichtigt. Es werden daher auch Untertypen der einzelnen Straßenräume gebildet: Zum Beispiel werde eine Erschließungsstraße mit und ohne Busverkehr unterschieden.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird darauf hingewiesen, dass beim Thema Pendlerverkehr auch der Schülerverkehr zu berücksichtigen ist.

3. Gesprächsphase: Mobilität in Göttingen im Jahr 2040

Anschließend kommen die Teilnehmenden in Gruppen miteinander ins Gespräch. Jede Gruppe erhält dafür eine Tischpappe mit einer Anleitung und einer Struktur, um Ergebnisse einzutragen. Jedem Tisch ist ein Gesprächsthema zugeordnet. Diese Themen wurden im Vorfeld vom Fach- und Moderationsteam entwickelt. Sie spiegeln zum einen Anliegen aus der Bevölkerung wider, die aus der Analyse sowie einer KI-Abfrage zum aktuellen Diskurs in Göttingen ermittelt wurden. Zum anderen bilden die Themen das Interesse des Fachteams ab, das sich aus der Beteiligung Hinweise für die weitere Planung verspricht. Beide Perspektiven wurden übereinandergelegt. Die ergänzende Abfrage zum Handlungsbedarf während der Veranstaltung bestätigt im Nachgang, dass die Themen eine passende Struktur für die Anliegen der Beteiligten bilden.

Die Themen sind als Anregungen gedacht und so formuliert, dass die Gruppen ihre eigenen Schwerpunkte setzen und vertiefen können. Für die Gesprächsphase sind 45 Minuten eingeplant. Zum Vorgehen erhalten die Gruppen eine Gesprächsanleitung, die die folgenden Punkte umfasst:

- **Sich vorstellen** und eine Gesprächsleitung bestimmen.
- **Handlungsbedarf sammeln:** Was ist Ihnen für das Gruppenthema besonders wichtig? Bitte pro Person einen Aspekt auf einen Klebezettel notieren, auf die Tischpappe kleben und nacheinander vorstellen.
- **Ziele diskutieren:** Welche drei Ziele sollte Göttingen dafür verfolgen?
- **Vertiefen:** Welche Konsequenzen hat das jeweilige Ziel (auch im Straßenraum)?

Die Gruppen können sich im Schritt „Vertiefen“ ausführlicher mit Straßenräumen beschäftigen.



Die Teilnehmenden tauschen sich an Thementischen aus und halten die Ergebnisse schriftlich fest.

Insgesamt kommt es zu 16 Tischgruppen. Da sich die Teilnehmenden den Tischen frei zuordnen, ergeben sich Schwerpunkte: Manche doppelt angebotenen Themen werden doppelt bearbeitet, andere nicht. Das Thema „Gewerblichen Verkehr vielfältiger und stadtverträglich organisieren“ wird nicht nachgefragt.

Nach der Gesprächsphase Im Plenum interviewt Frau Böcker die Gruppen zu den **Zielen und Konsequenzen**, die im Austausch gesammelt wurden. Die detaillierten Abschriften der Gruppentische befinden sich im Anhang (5.4).

- **Gruppe 1: Lückenloses Radverkehrsnetz umsetzen**
Wichtigstes Ziel der Gruppe sei, dass der Radscheid umgesetzt wird. Es solle sichere Radschnellwege zwischen allen Stadtvierteln geben. Veränderungen sollen mutig und entschlossen angegangen werden. Die Gruppe plädiert dafür, den Straßenraum zugunsten des Radverkehrs zu verändern. Sperrungen des Kfz-Verkehrs in eine Richtung (Einbahnstraßen) würden die Situation für den Radverkehr verbessern. Die Konsequenz wäre, dass der Kfz-Verkehr andere Wege nehmen müsse. Der ÖPNV sei in ständiger Weiterentwicklung und könne an Veränderungen angepasst werden.
- **Gruppe 2: Lückenloses Radverkehrsnetz umsetzen**
Aus Sicht der Gruppe sollten Radwege klar gekennzeichnet und kontinuierlich geführt werden, sodass der Kfz-Verkehr nicht auf diese Flächen fahre oder dort parke. Der ruhende Verkehr solle reduziert werden, damit der verbrauchte Platz aktiver genutzt werden könne. Zum Beispiel durch intelligente Ampelschaltungen solle der Verkehrsfluss für den Radverkehr verbessert werden. Um diese Ziele zu erreichen, müssten platzsparende Alternativen zum eigenen Auto geschaffen werden, z. B. Carsharing-Angebote.
- **Gruppe 3: Öffentlichen (Straßen-)Raum gerecht aufteilen und klimaangepasst gestalten**
Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt solle priorisiert werden. Dafür solle der Verkehr kanalisiert werden. Bei der Aufteilung des Straßenraums solle die Klimaanpassung konsequent mitgedacht werden. In der Gestaltung von Straßenräumen solle selbsterklärend sein, was die Hauptverkehrsart sei. Gleichzeitig ist der Gruppe bewusst, dass nicht jede Verkehrsart einen eigenen Raum bekommen könne.

- **Gruppe 4: Vielfältige öffentliche Mobilität und leichte Umstiege anbieten**
Die Gruppe setzt eine intermodale Mobilität als Ziel. Der Umstieg z. B. vom Fahrrad zum Zug müsse attraktiver werden. Dafür sollen Umstiegspunkte gut gestaltet sein, z. B. mit gut nutzbaren Fahrradbügeln an Bushaltestellen. Auch im digitalen Raum könne Intermodalität unterstützt werden: Über eine App solle eine Übersicht inklusive Buchungsmöglichkeiten für verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt sein, ggf. auch mit Kombitickets für verschiedene Verkehrsarten, wie Bus und Roller. Als weiteres Ziel nennt die Gruppe die verbesserte Abstimmung des Busverkehrs in Routenplanung und Taktung sowie der Einsatz von mehr Bussen mit Fokus auf Stoßzeiten.
- **Gruppe 5: ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht und leistungsstark gestalten**
Um einen guten Anschluss mit dem ÖPNV für alle zu erreichen, sollen aus Sicht der Gruppe Haltepunkte gut erreichbar und miteinander vernetzt gestaltet werden. Leistungsstarke Gestaltung bedeute auch Pünktlichkeit und Taktung. Ein höherer Aufwand zu Stoßzeiten sei nötig. Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit könnten aus Sicht der Gruppe je nach Straßentyp und Bedarf definiert werden.
- **Gruppe 6: Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen**
Aus Sicht der Gruppe sollen Schulstraßen definiert werden. Um sichere Schulstraßen zu gestalten, sollten diese nur für den ÖPNV freigegeben sein. So würden „Elterntaxis“ verhindert. Sichere Straßen sollen aus Sicht der Gruppe eine räumliche Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr vorsehen. Eine separate Busspur würde außerdem die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Die straßenbegleitenden Parkflächen für den Individualverkehr müssten dafür verringert werden.
- **Gruppe 7: Vielfältige öffentliche Mobilität und leichte Umstiege anbieten**
Die Gruppe schließt sich den Zielen der Gruppe 4 im Grundsatz an. Sie regt an, verschiedene Verkehrsarten miteinander zu verknüpfen, indem eine übergreifende App Auskunft über mögliche Verbindungen gibt. Aus Sicht der Gruppe sollen Haupt- und Nebenknotenpunkte entwickelt werden, an denen die Verkehrsmittel zusammenkommen und Umstiege angeboten werden. Dafür sei viel Platz nötig. Für den ÖPNV solle es wenige gute Hauptachsen geben, die die Knotenpunkte miteinander verbinden. Diese sollen für den ÖPNV freigehalten werden, um eine enge Taktung und schnelle Verbindung, sowohl geradlinig als auch in Ringlinien, zu ermöglichen.
- **Gruppe 8: Öffentlichen (Straßen-)Raum gerecht aufteilen und klimaangepasst gestalten**
Eine gerechte Aufteilung des Straßenraums beinhaltet aus Sicht der Gruppe „Protected Bike Lanes“, also eine vom Autoverkehr abgetrennte Fahrspur für den Radverkehr. Sie verweist auf den Radentscheid. Fußwege sollen zum Teil entsiegelt und mit mehr Bäumen und Ruhezonen ausgestattet werden. Dabei sei es wichtig, dass auch Personen mit Mobilitätseinschränkung die Wege weiter gut nutzen können. Für einpendelnde Personen brauche es eine gute Anbindung vom Stadtrand, z. B. mit Rollern, ÖPNV oder auch autonom fahrenden Bussen.
- **Gruppe 9: Wohnviertel verkehrlich entlasten**
Mobilitätsangebote sollen aus Sicht der Gruppe gebündelt werden. Dafür sollen z. B. Mobilitätshubs oder Park + Ride-Angebote ausgebaut werden. Parkraum und ruhender Verkehr sollen reduziert werden. Menschen sollen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel

animiert werden. In Wohnvierteln entstünde dann mehr Platz für Begrünung, Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten.

- **Gruppe 10: Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen**

Aus Sicht der Gruppe sollen alle Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen sein, auch an Hauptverkehrsstraßen. Dafür brauche es ein Konzept, in das auch Orte von außerhalb mit ÖPNV eingebunden werden sollen. Wenn es weniger Kfz-Verkehr gebe, werde auch das Einpendeln mit dem Bus schneller und attraktiver. Die Gruppe stellt sich für den Fuß- und Radverkehr „Grüne Verbindungen“, also begrünte Wege, vor. Damit würden die Wege nicht nur schöner, sondern trügen auch zum Hitzeschutz bei. Grünstreifen könnten außerdem eine gute Begrenzung zur Fahrbahn darstellen.

- **Gruppe 11: ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht und leistungsstark gestalten**

Um das ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht und leistungsstark zu gestalten, solle aus Sicht der Gruppe zunächst der Kfz-Verkehr reduziert werden. Mit Park + Ride-Angeboten könne der Pendlerverkehr außerhalb der Stadt aufgefangen werden. Die Attraktivität des ÖPNV solle durch verschiedene Maßnahmen erhöht werden, z. B. Preisgestaltung, spontane Buchungsmöglichkeit von flow-Bussen (On-Demand-Busse bzw. Rufbusse) im Außenbereich, schnelle Verbindungen auch aus den Ortschaften. Dafür müsse im Haushalt der Stadt eine Priorisierung stattfinden und wo möglich Fördermittel eingeworben werden.

- **Gruppe 12: Vielfältige öffentliche Mobilität und leichte Umstiege anbieten**

Die Gruppe fordert einen zuverlässigen ÖPNV auch bei Schnee. Sie schlägt kurze Fahrtzeiten des ÖPNV zwischen den Ortschaften bzw. Stadtteilen vor. Aktuell werde der Busverkehr sternförmig über die Innenstadt bzw. den ZOB vernetzt. Verbindungen zwischen den Stadtteilen (Ringbusse) würden die Innenstadt entlasten. Der Betrieb von ausreichend Bussen sei in der Konsequenz eine finanzielle und personelle Frage.

- **Gruppe 13: Interkommunale Wegebeziehungen/Pendelverkehr vielfältiger aufstellen und Umstiege optimieren**

On-Demand-Angebote (Angebote auf Abruf) sollen aus Sicht der Gruppe ausgebaut werden, um weniger Platz für private PKW zu verbrauchen. Dafür brauche es mehr Fahrer:innen oder autonom fahrende Angebote. Entstehender Platz könne genutzt werden, um Mobilitätsstationen einzurichten und Verkehrsarten besser zu verknüpfen. Insgesamt brauche es attraktive, also kurze Gesamtfahrtzeiten aus dem Göttinger Umland in die Stadt.

- **Gruppe 14: Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen**

Die „Vision Zero“ (keine Verletzten und Verkehrstoten), solle aus Sicht der Gruppe das Ziel sein. Dafür empfiehlt die Gruppe flächendeckend Tempo 30. Schulwege sollen aus Kindersicht gestaltet werden. Temporäre Durchfahrtsverbote in Schulstraßen zu Schulbeginn und -ende könnten zur Schulwegsicherheit beitragen. Wo möglich sollen Verkehrsmittel getrennt voneinander geführt werden. Straßenkreuzungen sollen mit sicheren Querungen ausgestattet werden. Mehr Bäume und Grün sollen anstelle von Kfz-Flächen entstehen.

- **Gruppe 15: Fußwegenetz barrierefrei, schattig und sicher gestalten**

Um Fußwege barrierefrei nutzbar zu machen, sollen diese erkennbar von Rad- und Kfz-Spuren getrennt sein. Bei einer räumlichen Trennung müsse aber auf Kanten und Stufen verzichtet werden. Stattdessen können farbliche Kontraste genutzt werden. Um die barrierefreie Querung von „Protected Bike Lanes“ zu gewährleisten, müssen aus Sicht der

Gruppe bauliche Lücken eingeplant werden. Durch gute Sichtachsen und ausreichende Beleuchtung von Wegen würden Angsträume vermieden. Fußwege sollen naturnah vor Hitze, Regen und Schnee geschützt werden – durch Bäume und Unterstellmöglichkeiten. Laub und Schnee müsse nicht nur zur Seite geschoben, sondern weggeräumt werden.

Die in der Anlage als Gruppe Nr. 16 geführte Gruppe wird nicht vorgestellt, da keine Teilnehmenden der Gruppe mehr am Platz sind.

4. Schlussfolgerungen, Ausblick und Abschluss

Herr Jaquet vermittelt einen Eindruck, was das Planungsteam von der heutigen Veranstaltung mitnehmen werde. Er ist begeistert über die vielen Anregungen, die von den Teilnehmenden im konstruktiven Austausch erarbeitet wurden. Es sei nicht leicht, zwischen der Ziel- und Maßnahmenebene zu unterscheiden. Das habe jedoch am heutigen Abend gut funktioniert. Es sei deutlich, dass Radverkehr und ÖPNV in Göttingen bei den Teilnehmenden einen hohen Stellenwert hätten. Für diese Themenbereiche wurden besonders viele Ziele formuliert. Dabei wurde nicht nur der Stadtraum, sondern auch der digitale Raum mitgedacht. Die Hinweise der Beteiligten werden bei der Erarbeitung der Leitziele geprüft und nach Möglichkeit einbezogen.

Frau Böcker gibt einen Überblick darüber, wie der Beteiligungsprozess zum Masterplan Mobilität weitergehen wird. Der Prozess verfolgt einen engagierten Zeitplan. Aufgrund von Bedingungen des europäischen Förderprogramms muss der Masterplan Mobilität bis Ende 2026 erarbeitet vorliegen.

In der nächsten Phase der Planung von Handlungsfeldern und Maßnahmen sind im Beteiligungsverfahren im Frühjahr 2026 zwei Werkstätten geplant. Mit einer der Werkstätten sollen Jugendliche beteiligt werden, die in der Regel nicht an öffentlichen Abendveranstaltungen teilnehmen.

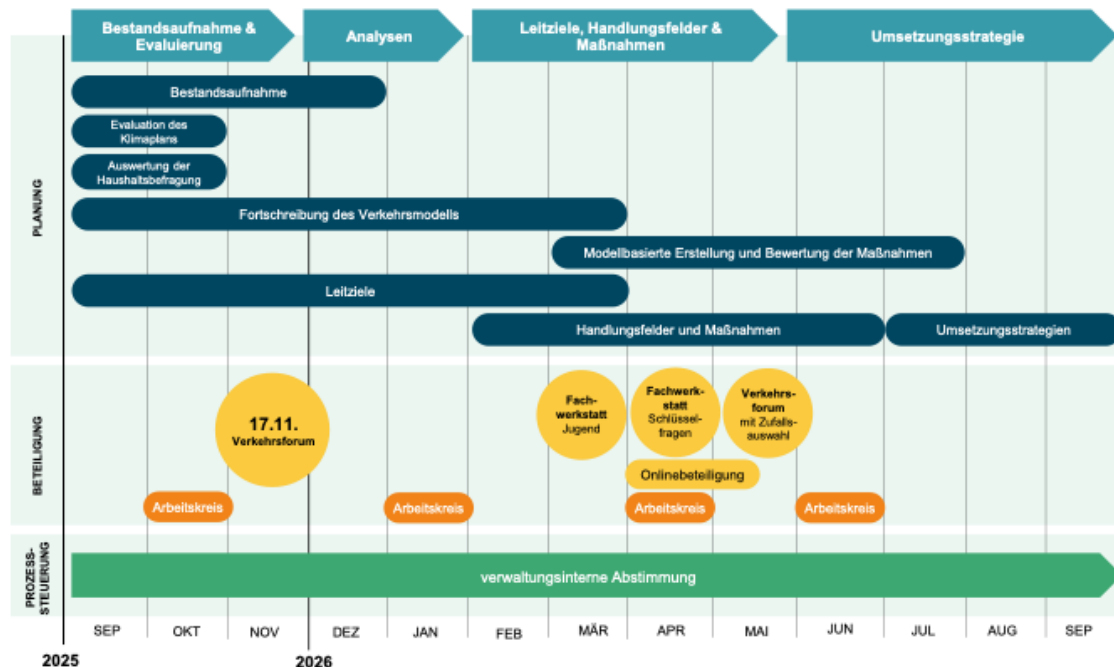
In dieser Phase wird auch eine Online-Beteiligung durchgeführt, damit sich alle Interessierten unabhängig von Ort und Zeit eines Angebots einbringen können.

Eine breite öffentliche Vorstellung und Diskussion des Masterplans mit dem Handlungskonzept erfolgt in einem weiteren öffentlichen Verkehrsforum. Frau Böcker kündigt an, dass diese Veranstaltung möglicherweise nicht an einem Abend stattfinden werde, damit zum Beispiel auch Familien/Alleinerziehende besser teilnehmen könnten.

In der Stadtverwaltung ist Arne Loesky für Fragen zum Masterplan Mobilität ansprechbar, per E-Mail unter: masterplanmobilitaet@goettingen.de

Frau Böcker und Herr Look bedanken sich herzlich bei allen Teilnehmenden für den begeisterten Austausch. Für die Verwaltung bedeute das Feedback des heutigen Abends, so Herr Look, dass sie auf dem richtigen Weg sei. Die Verwaltung setze bereits manches um, was heute genannt worden sei, auch wenn sich die Umsetzung von Maßnahmen etwa aufgrund personeller Engpässe manchmal verzögere. Ein Beispiel sei die erste Mobilitätsstation in Göttingen, die am heutigen Tag eingeweiht wurde. Herr Look weist auf regelmäßige aktuelle Informationen der Stadt Göttingen hin. Meldungen erscheinen auf der Internetseite der Stadt Göttingen www.goettingen.de unter „Aktuelles“. Außerdem besteht die Möglichkeit, einen Rathaus-Newsletter zu abonnieren.

Die digitale Abfrage steht abschließend noch einmal offen für abschließende Hinweise. Es folgen Hinweise auf spezielle Bevölkerungsgruppen, die zu beteiligen sind: Sicht der Kinder beachten, Wer war nicht im Raum? Marginalisierte Personen zu befragen. Und es wird angeregt, KI kritisch zu reflektieren. Weitere inhaltliche Hinweise sind im Anhang notiert. (5.2.)



Schema zum Planungsprozess und Beteiligungsverfahren

Impressum

Veranstalterin

Stadt Göttingen
Fachdienst Mobilität und Verkehrsplanung, Dr. Arne Lösky
masterplanmobilitaet@goettingen.de
goe.de/mamo

Fachplanung

Planersocietät
Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Hamburg
www.ggr-planung.de

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH, Hamburg
mobil@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

5. Anhang

5.1 Digitale Abfrage: Wichtigster Handlungsbedarf der Stadt Göttingen (s. 2)

Beiträge der Beteiligten aus der digitalen Abfrage am Anfang der Veranstaltung

- Beschleunigung Radverkehr (ermöglichen, dass das Rad auch für weitere Wege eine gute Option ist)
Bessere Vernetzung des ÖPNV der Region mit dem Göttinger Stadt-ÖPNV, am besten mit einem richtigen Verkehrsverbund (Vorbild Rhein-Neckar-Verkehrsverbund)
Viel mehr Ringlinien (Negativbeispiel: fehlende (direkte) Busverbindung von Rosdorf zu Kaufpark und Sartorius)
- Autofreie Innenstadt
Mehr und sicherere Radwege (z. B.: Richtung Grone)
Verbesserung der Verkehrssituation in der Kurze- Geismar-Strasse in Richtung 82er Platz (zu enge Straßenführung für Bus, Rad und Fußgänger)
- In der Papendiekstrasse sollte Radfahrern möglich sein, auch in umgekehrte Richtung fahren zu dürfen. So kommt man schneller in die Angerstrasse und in den Rosdorfer Weg. Danke.
- Bettelampeln abschaffen. Autos müssen für ihre Grünphase auch kein Knöpfchen drücken
- Busverkehr auch zu den Randdörfern.
Baustellen in der Weststadt beenden.
Ortsteile quer verbinden.
Nicht nur über den Bahnhof.
Fernradweg verbessern.
Ampel am Radweg vor dem Bahnhof / Bushaltestelle.
- Den vermeintlichen Kreisverkehr vor dem Theater entweder deutlicher als keinen kennzeichnen, z.B. mit klaren Spuren oder einfach einen richtigen Kreisverkehr daraus machen. Nur keine halbe Sache
- Bettelampeln abschaffen.
- Vorhandene Radwege sanieren, vor allem auf den Hauptstraßen
- Sichere Schulwege.
- E Souter im Fuß und Straßenverkehr
- Fairness zwischen Auto und Rad
- Shuttlebus für die Innenstadt und Busverkehr raus aus der Innenstadt
Autofreien Innenstadt
- Für ranfahrende Pendler die Hauptstrasse attraktiver machen.
- Gute Busanbindungen! Ich komme aus Hetjershausen und hoffe inständig, dass wir die Stadtbusverbindungen beibehalten oder gar verbessert werden. Nur dann kann das Auto stehen bleiben. Auch der Kaufpark sollte als Einkaufsmöglichkeit angebunden werden .
- Der Busverkehr in den aussenliegenden Ortsteilen (für mich Knutbühren) darf nicht weiter ausgedünnt werden - speziell die Schülerbeförderung.
- "Smarte" Verkehrslenkung abschaffen und Fußgänger und Radverkehr besser berücksichtigen. Einige Bettelampeln reagieren nicht aufs Drücken.
- Der wichtigste Handlungsbedarf das der GöVb nicht bei 3 Schneeflocken eingestellt wird ,und Vorgabe wir können wegen Glatteis nicht weiter fahren früher sind die Busse bei Eis und Schnee auf den höchsten Berg gefahren da ging das auch .
- Sinnvolle Regelung für Radverkehr an Baustellen. Von Autos verlangt auch niemand "Bitte schieben"

- Mobilität effektiver und raumsparender gestalten. Mehr Raum zum Leben und für Grün, weniger Raum für Blech. Kurze Wege, Dezentralisierung, weniger Autos, mehr und flexibler ÖPNV, gute Anbindung auf das Land. Fit für höhere Temperaturen und Extremwetter werden.
- Baustellen Fußgängerfreundlicher machen
- Schulstraßen umsetzen. Das funktioniert ja auch in anderen Städten.
- Sicherheit für spielende Kinder
- Geschwindigkeit der Autofahrenden sollte dringend eingehalten werden (!!) vor allem in der Lotzestr., kurz vor der Bürgerstraße wird ständig mit >50km/h auf die Ampel zugerast!
Radampeln an logischen Stellen etablieren, die bei „rot“ für Autos Sinn machen.
zB Rechtsabbiegen Brauweg > Rosdorferweg (auf Radweg zB)
Stressfaktor: Innenstadt
Weniger motorisierten Verkehr bitte!! Als Radfahrer ist es dort äußerst stressig zwischen Fußgängern, PKW, Lieferwagen und Bussen zu navigieren!
Autofreie Innenstadt wäre wunderbar!
Wie auch essenzielles Blitzen in jeder Ampel! Dass sich endlich mal an die Geschwindigkeit gehalten wird!!
- Flowbus ist ein Anfang. Ist aber unzuverlässig u wenig planbar.
- Die Randgebiete werden gerne vergessen. Menschen in Innen-, Süd- und Nordstadt haben andere Bedürfnisse als Weende-Nord, die Zietenterrassen oder der Kaufpark, ganz zu schweigen von den umliegenden Dörfern
- Bessere Busverbindungen in den Landkreis
- Bessere Kontrolle von E-Rollern
Um zu verhindern das diese Geh- und Radwege blockieren
- Parkplätze reduzieren und Preise für verbleibende erhöhen
- Dafür sorgen, dass Kinder auch sicher mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sein können.
Zugeparkte Fußwege sind eine Zumutung für Kinder und für Eltern mit Fahrradanhänger selten nutzbar.
- Mehr Sicherheit für Radfahrer,
Weniger Baustellen gleichzeitig, Verbesserungen bei der GÖVB, weniger Roller mitten auf dem Radwegen, Straßenschäden auf Radwegen
- Innenstadt vom Autoverkehr mit Verbrenner befreien, entsprechend Öffentlichen Nahverkehr ausbauen
- Fahrradstraßen und Radwege im Winter prioritär räumen
- Bessere Busanbindung aus Ortschaften außerhalb Göttingens, um auf das Auto zu verzichten
- Einschränkung der Parkmöglichkeiten von Autos auf öffentlichen Wegen.
- Höherer Takt im ÖPNV
- In einigen Bereichen besser auf RollstuhlfahrerInnen eingehen (z.B. Bordsteinabsenkungen).
- Besseren ÖPNV für Stadtteile wie Elliehausen, vor allem am Wochenende. Ein Nachtexpress/Ruftaxi ähnlich wie es für Barlissen existiert, wäre toll!
- Echte Fahrradstraßen ohne parkende und/oder fahrende Autos
- Park/Bike and Ride Plätze
- - Sicherheit für Radfahrende und Fussgänger erhöhen: Bessere Trennung und vergrößert je
- ÖPNV angepasst an hohe Bedarfsstrecken und -Ziele optimieren

- Sicherheit für Fußgänger vor unkontrolliertem Radverkehr!
Sicherung der Mobilität in den ländlichen Siedlungen der Stadt, um die Nahversorgungszentren zu erreichen.
- Bessere Beförderungsbedingungen für Menschen mit Behinderung. Zb. im Winter. kulturelle Teilhabe. Sicherheit im Bus. Busfahrer Schulung für Rollator Rollstuhl. Etc.
- Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt mit ÖPNV
- Taktung des ÖPNV auf allen Linien und an allen Tagen auf einen mindestens 30 Minuten Takt erhöhen.
- Querungen für Fußgänger mit Rollator müssen überall abgesenkt werden
- Fahrräder sicher abstellen.
Fahrräder beleuchtet, sonst gefährlich
- Ausbau Öffis; sichere Radwege; Dezentrale aber mit Öffis gutangebundene Parkmöglichkeiten für Autos (Park and Ride)
- Ausbau des ÖPNV in alle Stadtteile Göttingens, zb zum Besuch kultureller Veranstaltungen
- Wurzeln von Radwegen entfernen
- Weniger Flächenverbrauch für verkehrliche Infrastrukturen. Mehr Shared Space.
- Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum: Regelwidriges Gehwegparken verlässlich im ganzen Stadtgebiet unterbinden
- Häufigere Bustaktung, damit verbunden Verzicht auf Fahrpläne, kleinere E-Busse für den kleineren Bereich der KernInnenstadt. Bereitschaft für autonom fahrende Busse.
- Radverkehr gleichsetzen zu Autoverkehr. Also Strecken, die vorwiegend für Räder sind und wo Autos weichen müssen, durch Poller oder durch protected bike lanes (MIT Lücken alle paar Meter!), etc. Blitzer für dichtes Auffahren und zu knappes Überholen. Außerdem Sicherung der Schulwege durch Lotsen, während bauliche Maßnahmen entstehen. Gegen Eltern-Taxen und für Gleichberechtigung im Verkehr. Knotenpunkte wie die Tore - Geismar, Weende, Grone - im Innenstadtring sicherer gestalten. Bspw. Weender Tor Fahrrad-Grün auch Autos anzeigen! Und Fließwege fürs Rad sichern, statt ständig rote Ampeln fürs Rad.
- Gute Balance aus sicherem Radverkehr, möglichst reduziertem Autoverkehr und als Konsequenz besseres ÖPNV Angebot sowie Ausbau von Car-Sharing Möglichkeiten.
- Sicherheit für Fahrrad Fahrende, auch Kinder und Beeinträchtigte
Fußgängerwege für Fußgänger!
Weniger öffentlicher Raum für parkende PKW
Den Landkreis mitdenken! ÖPNV
- Kostenloser ÖPNV
- Mehr Abgeschlossene Räume zum Abstellen von Fahrrädern (Fahrradparkhaus am Markt)
- Die Fahrradwege durch bauliche Massnahmen sicherer gestalten. Poller
- Ausbau der Radwege auch in der Peripherie
- Die Bedürfnisse von kleinen Kindern auf Rädern mit beachten. Kinder haben andere Schutzbedürfnisse als Erwachsene.
- Radwege nicht einfach enden lassen
Sichere Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer
- - Verfügbarkeit z.B. in ländlichen Gebieten
- Elektroinfrastruktur
- Mehr Fahrradstrassen

- Verkehrswende: Stärkung und Ausbau des Radverkehrs sowie Verbesserung des ÖPNV
- Verkehrserziehung für Radfahrer aller Altersgruppen
Kostenlose Beleuchtungsangebote für Radfahrer
- Es dem Autoverkehr unbequem machen, um zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu bewegen
- Mehr Straßengrün
- -sichere Fahrradwege
 - sichere und geschützte Radabstellanlagen
 - schnellere Busverbindungen zur Innenstadt für die Ortschaften
- Fahrradfahren sicherer machen
Gute ÖPNV Anbindung
Parkraumbewirtschaftung fair für alle, alle müssen bezahlen,
Mehr Fahrradstrassen
Weniger Autoverkehr in der Innenstadt
- Sicherer Radverkehr. Sichere Schulwege -zu Fuß und mit dem Rad. Nur mit sicheren Radwegen kann man den Verkehr mit dem Auto reduzieren.
An machen Straßen Fokus Autoverkehr, dafür an anderen nicht. Nicht jede Straße kann und muss alle Bedarfe erfüllen, aber man braucht für allen Verkehrsmitteln mögliche Routen.
- Barrierefreiheit und eine gerechte Anbindung an alle Stadtteile, mehr Anreize für Mobilität außerhalb vom Auto, Menschen zentrierte Mobilität/Stadtplanung statt Auto zentriert
- E Scooter gesteuerter und in Randgebieten etablieren
- Göttingen ist NICHT nur Kernstadt!!!
- Vorfahrt für Fahrrad, ÖPNV und Fußgänger
Baustellen Fahrradfreundlich gestalten
- Bessere Abstimmung einzelner Mobilitätsfaktoren,
Busse und Bahn. mehr Fairness der Verkehrsteilnehmer/ Innen untereinander.
- Göttingen benötigt eine gute Vernetzung des gesamten Stadtgebietes mit regelmäßig verkehrenden Nahverkehrsmitteln, d.h. flächendeckenden gut getakteten Busverkehr.
- Flächendeckend gute Fahrradinfrastruktur priorisieren: Abstellanlagen, Fahrradstrassen mit Überholverbot für Autos, ebenso Fahrradreifen mit solch einem Verbot.
- Randweg Anbindung in Grone allgemein
Zustand der Radwege Kasseler Landstraße instandsetzen
Bessere Bus Verbindungen welche nicht über die Innenstadt bzw. den Bahnhof laufen
Beispielsweise Grone Wohngebiet zu Industriegebiet
- Besseres Zusammenspiel von Fahrrad, Bus und Auto
- Innerhalb des Walls kein Individualverkehr (PKW)
- Mehr Parkplätze für Fahrräder in der Innenstadt. Mehr Kapazität in den Bussen.
- Umsetzung der Hauptforderung des Radentscheids, der Trennung von Fahrrad und Auto auf Durchgangsstrassen wie Merkelstrasse und Friedländer weg, und Abschaffung aller Bettelampeln.
- Fußgängerzone Dönermeile
- E-Scooter regulieren
- Priorisierung von Fußgänger:innen vor Fahrrad vor Bus und Auto
- Ausbau vom Anruftaxi-Angebot
- - mehr öffentliche Aufenthalts- und Begegnungsorte

- Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten
- Konfliktzonen an Schnittpunkten verschiedener Verkehrsteiln. beheben. Rad - Auto - Fussgänger.
- Gute begehbbare Fusswege, auch für Rollatoren, Kinderwagen usw
- Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten der Stadtbusse und des Fahrrads zulasten des MIV.
- Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, Parkverkehr raus aus der Innenstadt und den Wohnvierteln, sichere Schulwege
- Autoverkehr zurückdrängen, alle anderen umweltfreundlichen Verkehrsarten stärken
- Für eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr sorgen. Das ist entspannter für alle Teilnehmenden. Auch für den MIV.
- Die Zusammenschau von Umweltschutz und Wirtschaft. Klimaschutz ist wichtig, doch unsere Innenstadtgeschäfte dürfen nicht vergessen werden!!!
- Bessere Fahrradstrassen
Mehr Linienbusse
- Einhaltung der StVO in der äußeren Fußgängerzone durchsetzen (Schritttempo, Fußverkehr hat Vorrang, Vorfahrtsregeln bei Ausfahrt...)
- Radentscheid umsetzen, Radverkehr sicherer machen durch Trennung von Autoverkehr und Radverkehr
Und das alles so umsetzen, dass die Busse weiter alle Stadtteile gut anbinden oder Verbindungen sogar besser werden
- Ausbau sicherer Radfahrwege und klare Markierung
- Flächendeckende Parkzonen und Gebühren
- Reduzierung des Autoverkehrs, Stichwort: Klima, Stickoxide, Feinstaub, Flächenverbrauch, Lärm
- Sichtbarkeit von Straßenmarkierungen, Bordsteinkanten bei Dunkelheit,
Platz für Radfahrende in Einbahnstraßen in Gegenrichtung Radfrei und extra Hinweise für Autofahrende, Sichtbarkeit von Radwegen,
Einsicht bei Kreuzungen
- Sichere und abgegrenzte Fahrradwege
- Mehr grüne Welle
- E-Scooter-Regulierung (auf Straße, Fahrradweg oder Fussgängerweg?)
- Die Preise für die Parkplätze drastisch reduzieren und Anwohnerparkzonen wieder abschaffen
- Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten
- Optimierung der Ampelschaltungen für Radfahrer und Fußgänger
Optimierung / Ausbau Fahrradstrassen
- Mobilität so gestalten, dass die Klimaziele erreicht werden (klimaneutral bis 2030/2045)
- Flächenverbrauch anteilig der Verkehrsteilnehmer ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger, Auto etc. aufteilen.
- Radweg Kasseler Landstraße sanieren, bisher sehr gefährlich
- Radwege incl. Ampeln auf einen komfortablen Zustand bringen
- Innenstadt autofrei machen. Möglichst auch Busverkehr dort reduzieren. Radverkehr besser regeln damit die Innenstadt von Göttingen ein Ort wird, an dem ich gerne verweilen möchte
- Ruhenden Verkehr unter Kontrolle bringen
- Zusammenführen aller Mobilitätsvarianten. Parken, Fahrradparken, ÖVP.
- Ausbau der Radverkehr Infrastruktur mit dem Ziel auf kurzen wegen wenige Autoverkehr zu haben, mit dem Ziel, CO2 Emission in der Stadt zu minimieren
- Bessere Anbindung in die Innenstadt - ob mit Auto, Fahrrad oder ÖPNV

- Radstraßen und Radschutzstreifen durchsetzen
- Trennung von Rad und Auto Verkehr
- Vollständige Umsetzung des Radentscheids
- Autofreie Fussgängerzone
- Autofreie Innenstadt und Ausbau der Fahrradwege
- Autofreie Innenstadt
- Sicherere Radwege an großen Hauptstraße sowie bessere Ampelzeiten
- Ineinander greifen aller Mobilitätsformen verbessern.
- Fuß-, Rad- und Autoverkehr gleichberechtigt denken und Verkehr konsequent entsprechend planen.
- Den Radentscheid konsequent umsetzen.
- Die Mobilität für Radfahrer sicherer machen.
- Vernünftiger ÖPNV mit für meinen Ortsteil Hetjershausen 30minütiger Taktung
- Mehr ÖPNV
Trennung Radwege- ÖPNV
- ÖPNV
- Verbesserung der Ampelschaltung mit stärkeren Fokus auf Fahrradfahrende und Fußgänger*innen
- Sicherer Rad und Auto Verkehr
- Mehr Sicherheit durch getrennte Fahrbahnen Rad/ Auto
- Mehr Platz für Radverkehr
- Straßenraum reduzieren und Begegnungsraum sowie Grünraum ausbauen
- Bike und Carsharing on demand zu etablieren
- Göttingen soll eine 8 Minuten Stadt sein (so im Intro), ich komme vom Dorf, wenn ich einen Bus verpasse kommt der nächste 1 Stunde später, der Ortsteil liegt auf einem Berg, ohne E-bike oder Auto sind wir abgeschnitten
- - klimapolitische Ziele im Verkehrsbereich erreichbar machen durch konkrete Maßnahmen, die den Umweltverbund auf Kosten des Autos stärken
- Ausbau der Radwege, getrennt vom Autoverkehr
- Schnellerer ÖPNV
- Der Fokus der zukünftigen Verkehrsplanung bzw. Investition vom Auto auf Fahrrad und weitere nachhaltigere Verkehrsmodi umlegen
- Mehr Radstellanlagen in der Innenstadt
- Ruhender verkehr besser ordnen
- Verzahnung verschiedener Mobilitätsformen - Fahrrad - Bus - Bahn
- Umsetzen des Radentscheid
- Mehr und klare Trennung von Fahrrad und KFZ Verkehr.
- Fahrradwege sichern und modernisieren.
Busverbindungen zwischen Stadtteile ausbauen.
- Gute Radwege und Abstellplätze
- Anbindung and Umland schaffen
- Verkehrsflächen zugunsten nachhaltiger Mobilität verlagern
- Abstimmung zwischen Radverkehrsnetz und Autoverkehrssnetz
- Ausbau des ÖPNV
- Radverkehr verbessern. Egal wo, egal was, Hauptsache einfach mal anfangen.
- Radwegenetz weiter ausbauen

- Den Übergang von unterschiedlichen öffentlichen Angeboten zu gewährleisten
- Radentscheid umsetzen!
- Kinder schützen
- Reduzierung des Autoverkehrs
- Sicherheit auf Schulwegen

Im Sinne der Lesbarkeit wurde eine grobe Rechtschreibkorrektur durchgeführt.

5.2 Digitale Abfrage: Was geben Sie uns mit auf den Weg? Feedback und Anregungen

- marginalisierte P. fragen
- Wer war nicht im Raum?
- Sicht der Kinder beachten
- SeniorenBarrierefreiheit
- Radwege endlich ausbauen
- Mutig neue Wege gehen
- Mobilität für alle
- Mehr Mobilität schaffen
- KI kritisch reflektieren
- Gefahrloser Weg zum Einkauf
- Gefahrlose Busmobilität
- Fokus Kinderfreundlichkeit
- Bäume
- Direktzufahrt Kaufpark
- Bus z. Kaufpark

5.3 Grobe KI-gestützte Zuordnung der Hinweise zu den für die Gesprächsgruppen vorbereiteten Themen

Hinweis: Die Auswertung erfolgte in ChatGPT in einem geschlossenen Projekt, so dass keine Informationen aus dem Internet, sondern ausschließlich die Beiträge der Beteiligten einbezogen wurden. Die KI hatte den Auftrag, die digital eingegangenen Hinweise den Themen der Gesprächsgruppen zuzuordnen und zu prüfen, ob die Themen die Anliegen abdecken.

1. Lückenloses Radverkehrsnetz umsetzen => Sehr viele Hinweise

- z. B. sichere und durchgängige Radwege, Sanierung bestehender Radwege, Fahrradstraßen, sichere Abstellmöglichkeiten, bessere Ampelschaltungen für Radfahrende, Kinder auf dem Rad mitdenken.

2. Innenstadt und Ortskerne für alle erreichbar mit Plätzen zum Verweilen entwickeln

=> Einige Hinweise

- Autofreie / autoarme Innenstadt, Shuttle für die Innenstadt, mehr Aufenthalts- und Begegnungsorte, weniger Parkverkehr im Zentrum.

3. Fußwegenetz barrierefrei, schattig und sicher gestalten

=> Einige bis mittlere Zahl von Hinweisen

- Sichere Querungen, Bettelampeln für Fußgänger, Baustellenführung für Fußgänger, barrierearme Wege.

4. Wohnviertel verkehrlich entlasten

=> Wenige Hinweise

- Sicherheit für spielende Kinder, weniger Autoverkehr in Wohngebieten, Parkdruck in Quartieren.

5. ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht und leistungsstark gestalten

=> Sehr viele Hinweise

- Bessere Anbindung der Randdörfer, Kaufpark-Anbindung, Taktung, Schülerverkehr, Ausbau von Busangeboten, Anruf-Taxi etc.

6. Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen

=> Einige bis mittlere Zahl von Hinweisen

- Sichere Schulwege, sicherere Radwege an Hauptstraßen, Kreisverkehr vor dem Theater, Ampelschaltungen, Tempo und Verkehrssicherheit.

7. Vielfältige öffentliche Mobilität und leichte Umstiege anbieten

=> Einige, aber deutlich weniger als bei 1/5/9

- Umstiege verbessern, Verzahnung der Mobilitätsformen, Park+Ride/Bike+Ride, E-Scooter-Regulierung, Anknüpfung verschiedener Angebote.

8. Gewerblichen Verkehr vielfältiger und stadtverträglich organisieren

=> Kaum Hinweise

- Nur einzelne Anklänge im Zusammenhang mit Lieferverkehr / Geschwindigkeit.

9. Öffentlichen (Straßen-)Raum gerecht aufteilen und klimaangepasst gestalten

=> Sehr viele Hinweise

- Parkplätze reduzieren oder umorganisieren, Parkraumbewirtschaftung, ruhender Verkehr ordnen, Flächengerechtigkeit im Straßenraum, weniger Platz für Autos, mehr für Fuß/Rad, Shared Space, Klima/Hitzethemen am Rand.

10. Interkommunale Wegebeziehungen/Pendelverkehr vielfältiger aufstellen und Umstiege optimieren

=> Einige Hinweise

- Randgebiete / Dörfer werden vergessen, Göttingen ist nicht nur Kernstadt, Anbindung Kaufpark, bessere Erreichbarkeit aus Ortsteilen und Umland, Verfügbarkeit in ländlichen Gebieten.

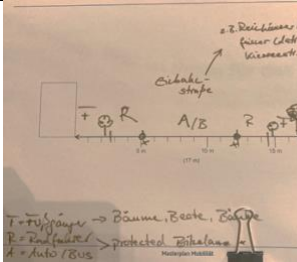
5.4 Abschriften der Gruppenergebnisse (Nicht bzw. nicht gut lesbare Stellen sowie Anmerkungen sind in eckige Klammern gesetzt [...])

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
Gruppe 1: Lückenloses Radverkehrsnetz umsetzen	• Radentscheid umsetzen • Gleichberechtigte Ampelschaltungen • Abschaffung der Bettelampeln überall • Alle Stadtteile mit Fahrradschnellwegen verbinden • Konsequentes Weg-design • Nicht davor scheuen, den Straßenraum umzuverteilen, z.B. Friedländer Weg/Merkelstraße als PBL Wege zwischen Stadtvierteln • Möglichst kurze, direkte Wege • Möglichst wenige Stopps (Ampeln/Vorfahrt) • Sichere Radwege • Raum für Radwege • Veränderungen wagen für alle das Positive erkennen	Radentscheid umsetzen • Neuaufteilung des öffentlichen Raums • Fußverkehr hat bessere Bedingungen • Andere Routen für Kfz und ÖPNV • Geringere Unfallzahlen & weniger schwere Unfälle • Weniger Konflikte Fußgänger/Radfahrer, weil wenige Radfahrer auf Fußwege ausweichen • Weniger Rotlicht-Missachtung bei Abschaffen der Bettelampeln	Sichere Radschnellwege zwischen allen Stadtteilen • Raumkonflikte mit Kfz müssen konsequent gelöst werden für <u>lückenloses</u> Netz • Kfz-Verkehr wird hinterher andere Strecken fahren auf dem Weg zu den Zielen • Kürzere und schnellere Fahrten • Zunahme des Radverkehrs	Veränderungen mutig und entschlossen ausprobieren/angehen • Doppelte Planungsvorgänge (1. Für das Ausprobieren, 2. Um es danach tatsächlich umzusetzen) • Bessere Entscheidungsgrundlage (auch bei gescheiterten Tests) • Auch Autofahrer profitieren von weniger IMV
Gruppe 2: Lückenloses Radverkehrsnetz umsetzen	• Gefährliche Kreuzungen entschärfen • Individualverkehr aus der Innenstadt • Pendeln von Parkplätzen in Randgebieten mit Bussen erleichtern • Durchgehende Streckenführung ohne Wechsel von Radweg, Straße, Radstreifen, d.h. baulich eindeutig erkennbar und einheitlich • <i>Die Stifte sind zu dick.</i>	Klare Linienführung (Markierung, Belag, Trennung v. Kfz) • Weniger Raum für Pkw	Ruhenden Verkehr (Parken) reduzieren, um Platz zu schaffen • Anreize und Alternativen schaffen	Breite der Radwege an Verkehr abstimmen (kein Nadelöhr) Verkehrsfluss - intelligente Ampelschaltung - kreuzungsfreie Übergänge • Kostenintensiv wegen baulicher Änderungen f. einheitliche Streckenführung

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
Gruppe 3: Öffentlichen (Straßen)Raum gerecht aufteilen und klimaangepasst gestalten	• Autofreie (Innenstadt) • „echte“ Fahrradstraßen klar erkennbar • Auflockerung belasteter Verkehrsknoten mit verbesserten Qualitäten für besonders umweltschonende Mobilität • Innenstadt Auto/Bus-frei zur Steigerung der Aufenthaltsqualität • Nicht jede Art mit separatem Raum • Auflockerung von primär singulär genutzten Flächen zu einer Mischnutzung mit Einbezug von klimaangepassten Faktoren • An Wetter angepasst, Abkühlung, Abfluss, Rutschfest	Aufenthaltsqualität in der Innenstadt priorisieren • Kanalisierung von Verkehr schafft Platz für Lebensqualität & Klimaanpassungen • Verkehr (MV) reduzieren • Erreichbarkeit verbessern ÖPNV, Park& Ride, Busring „weiten“?	Klima(schutz)anpassung konsequent mitdenken bei der Aufteilung des Straßenraums • Einzelfallprüfung: Klimaanpassung evtl. wichtiger als Verkehr • Abkühlung Innenstadt (Wasser, Bäume, etc.) • Auflockerung von stark versiegelten Flächen • Neue Straßenraumaufteilung bei bisher stark versiegelten, primär von einem Verkehrsteilnehmer genutzten Flächen	Erzwungene Rücksichtnahme auf die natürliche Verkehrsart -> z.B. Fußgängerzonen -> [vulnerable] Gruppen • Konsequente, sichtbare Gestaltung • Kontrolle • Kanalisieren von Bewegungsrichtungen
Gruppe 4: Vielfältige öffentliche Mobilität und leichte Umstiege anbieten	• Zentrale Mobilitätsplattform • Bikesharing, orbitale Buslinien • Car-Sharing ausbauen -> bessere räumliche Abdeckung, um Attraktivität zu erhöhen und multimodal gestalten • Stark frequentierte Busrouten: schnellere, höhere Taktung und Ausbau sichere und mehr Fahrradstellplätze (Bahnhof) z.B. • Busanbindung und Fahrradankbindung zum Bahnhof	Intermodalen Verkehr einfach machen (Umstiegspunkte physikalisch, Information/Buchung (digital)) • Fahrradbügel und Rollerparkplätze an Bushaltestellen	Übersichtsapp (Beispiel Hildesheim:HiApp) • Buchungskomfort • Gemeinwohlorientierter App-Betreiber	- Busroutenplan - Alternative Linien - Taktungen • Mehr Busse • Fokus auf Stoßzeiten (Verstärkerfahrten)

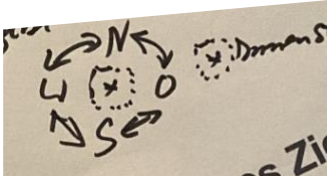
Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
	• Busse von Rosdorf nach Göttingen alle 20 min statt 30 min, indem VSN und GÖVB-Busse nicht gleichzeitig ab • Multimodale Bushaltestellen (Roller, Fahrrad, Car-Sharing)	• Dedizierte <i>[gewidmete]</i> Car-Sharing-Parkplätze (mit Fahrradbügel) • Pkw-Parkplätze reduzieren		
Gruppe 5: ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht und leistungsstark gestalten	• Ausbau der Kapazitäten und Busbeschleunigung • Erreichbarkeit der Haltestellen • Verfügbarkeit Nachhaltigkeit • Zuverlässigkeit: pünktlich, umsteigen • Taktung „Platz“ • Gute Vernetzung und planbare Wege/Verbindungen • Gute Busanbindung auch der außenliegenden Ortschaften [...]	Der ÖPNV soll zuverlässig sein (pünktlich, Umsteigebeziehungen, Takt) • Kapazitäten müssen ausgebaut werden • Bevorzugung des ÖPNV im Straßenverkehr und Straßenraum (Neuverteilung) • Verlässliche Fahrplanzeiten (vor allem zum Umsteigen)	Jeder soll Anschluss an ÖPNV haben, d.h. gute Erreichbarkeit & Vernetzung der Haltepunkte ist nötig • Hauptachsen hohe Taktung (15 Min.) • Ländlicher Raum: Besser Stundentakt als flexible Angebote (Zuverlässigkeit besser als flexibel)	Ökologische sowie ökonomische Mobilität • Saison angepasste Fahrpläne
Gruppe 6: Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen	• Keine Elterntaxis Fußgängerüberwege/Ampeln • Spur für ÖPNV • Schulstraßen/Elterntaxis reduzieren • Mittelblühstreifen bei Autostraßen • Schulwege räumlich von Hauptverkehrsstraßen trennen • Trennung Pkw-Verkehr und Rad • Sicher: Elterntaxi einschränken • Klare erkennbare bauliche Trennung der verschiedenen Mobilitätsoptionen	Schulstraßen frei für ÖPNV, <i>[keine]</i> Elterntaxis, Sicherer Schulweg z.B. Ampeln • Durch Ampeln wird Verkehrsfluss gestört • Umwege für Pkw • Einhaltung muss kontrolliert werden	Räumliche Trennung Auto/Rad/Fußgänger • Kosten Umverteilung des Straßenraums	Busspuren einführen • Weniger Platz für Pkw/andere Verkehrsteilnehmer • Mehr Staugefahr
Gruppe 7: Vielfältige öffentliche Mobilität und	• Taktverdichtung im ÖPNV • Ausbau des ÖPNV mit Nachtverbindungen in die Stadtteile • Ausbau des Flow Angebots	Eine App für Auskunft, Buchung, Bezahlung für alle Mobilitätsformen	Hauptknotenpunkt und Nebenknotenpunkte (Mobilitätshub)	Hauptverkehrsachsen mit hohem Takt (10 Minuten)

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
leichte Umstiege anbieten	• Netz ÖV, Carsharing, On Demand, Rad und Roller => eine App für alles • Möglichst unkomplizierter Wechsel verschiedener Verkehrsmittel • Abstimmung der einzelnen Angebote aufeinander • Freies Parken Car-Sharing Pkw überall kostenlos parken • ÖPNV Umland, Bus, Straßenbahn, Zug	• Alle Mobilitätsdienstleister stellen ihre Daten auf einer Plattform digital zur Verfügung. Eine Abrechnungs- und Verrechnungsstelle. • Kostentransparenz für Nutzer	zur Verknüpfung aller Verkehrssysteme • Knotenpunkte brauchen Platz. • Strategische Lage der Knotenpunkte (Mobilitätshub) • Minutengenaue, sichere Anschlüsse – keine Wartezeiten • Flow erschließt Quartiere • Platz auch für Car-/Bike-/Roller-Sharing	• Hauptverkehrsachsen ÖPNV auf besonderen Spuren, konfliktfrei, beschleunigt • Höhere Kosten? • Spuren für Bussysteme-ggf. Straßenbahn • Flächen in Straßen neu zuweisen. Rückbau!
Gruppe 8: Öffentlichen (Straßen)Raum gerecht aufteilen und klimaangepasst gestalten	• Mobilitätsformen des Umweltverbunds ausbauen, MIV-Nutzern Alternativen aufzeigen, jedoch weiter Nutzung ermöglichen • Straßenraum, der von Autos genutzt wird, aufteilen in: - Aufenthaltsnischen - Radspur (baulich getrennt) - Bus/Autoverkehr • Radverkehr und Pkw-Verkehr durch Grünbereiche trennen	Protected bike lane, Entsiegelung, Begrünung/Bepflanzung des Fußgängerraums • Ggf. Einbahnstraßenregelung für Busverkehr nötig • Weniger Fläche für Pkw/Lkw-Verkehr und -parkfläche • Höhere Aufenthaltsqualität • Höhere Sicherheit • Ggf. weniger Platz für Fußgänger	Möglichkeiten schaffen, dass Pendler nicht in die Stadt fahren müssen: Parkhäuser/-plätze + ÖPNV/Rad Öffentliche Verkehrsmittel, z.B. Bus mit Fahrrad kombinieren, z.B. um zum Arbeitsplatz zu kommen • Parkhäuser, Parkplätze am Stadtrand,	

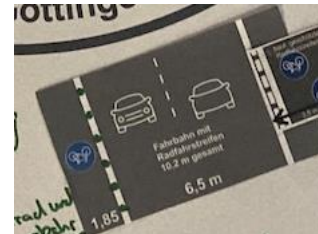
Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
			Fahrradständer und Pendelbus in die City (Parkticket = Busticket) - Parkhäuser in der City umwidmen für Fahrräder und Pkw-Ausnahmen von Innenstadtbewohnern - ÖPNV einbinden und ausbauen	
Gruppe 9: Wohngebiete verkehrlich entlasten	- Pendlerverkehr in die Stadt regulieren/Park&Ride - Eltern-Taxis bzw. Schulwege - Autos zurückdrängen, Autofreies Quartier - Begrünung Radfahrer zu rücksichtsvollerem Fahren Spielmöglichkeiten schaffen/Bänke - Parkraum auf öffentlichen Straßen reduzieren - Ruhenden Verkehr reduzieren	Mobilität bündeln (Ausbau ÖPNV, Mobilitätshubs, P&R) - Positive Konsequenz: Energieeffizienz, Lärmreduktion, Freistaubreduktion - ÖPNV-Verbindung m. Landkreis verstärken - Autofreie Zonen einrichten	Parkraum/ruhenden Verkehr reduzieren Anreize, das eigene Auto abzugeben (positive wie negative: Parkraumbewirtschaftung, Bonus für Autoabgabe, ÖPNV-Tickets, gute Car-Sharing-Optionen sowohl offiziell als auch privat, Parkgebühren nach Autogröße, ÖPNV-Tickets mitvermieten bei großen	Mehr Raum für Begrünung/Aufenthaltsmöglichkeiten (Bänke, Spielen) - Starke Umgestaltung von Wohngebieten bzw. Straßenräumen - Aufenthaltsqualität wird hergestellt - Mitwirkungsmöglichkeiten für Einwohnerinnen

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
			Wohnungsunterne hmen) • Ärger von Autobesitzenden	
Gruppe 10: Hauptverkehrsstraßen + Schulwege sicher und grüner machen	• Wissen von Bevölkerung besser einbinden -> Stadtradeln -> Problemstellen • Monitoring von der Stadtradel-App nutzen – viele Expertinnen in der Bevölkerung. Durch Tracking sieht Kommune wann wieviele wo fahren + die Bevölkerung kann direkt Meldungen zur Strecke vornehmen -> viele Informationen Bottom up aus der Bevölkerung • Busse bleiben im Stau hängen zu wenig Straßenraum?! (für Bus-Spuren) • Ausreichende Breite der Radwege für Anhänger + begleitete Kinder • Sichtbare Linien (nachts & bei Regen) b.w. Trennung zum Radweg begrünt (kein Absatz) Schulkinder fahren nicht schnurgerade • Lücken Radwegenetz • Ist ein Radweg nicht sicher wird er nicht genutzt, insbes. Von Kindern • Trennung der Wege für Auto/Fuß-/Rad aber Mehr als nur farbliche Markierung viel Platz -> Abstand zw. Auto + Rad • Aufteilung der Hauptverkehrswege zwischen Fahrrad und Motor und Fuß • Begleitete Kinder auf Fahrrad beachten	Alle Schulwege 2040 zu Fuß oder mit Fahrrad machbar evtl. (in Kombi) mit Öffis • Gute Sichtachsen • Temporeduzierungsmaßnahmen (Schulnähe) • Zu Schulbeginn & Ende Temporeduktion • Schulstraßen + Schulwegenetz (der Schulweg muss insg. Sicher sein) • Fuß & Radverkehr an Ampeln belohnen • Fahrräder mit Anhängern & begleitenden Kindern beachten -> Wegbreiten • Tempo 30 flächendeckend	Begrünte Verbindungswege a) für Autos (Hitzeschutz etc.) b) für Rad- & Fußverkehr fernab der Autos • Fahrräder finden immer einen Weg (Wasser einen Berg herunter) • +Mängelmelder bekannter machen mehr Nutzung • Weniger Parkplätze • Einbahn (auf Rad-Hauptwegen)	Weniger Autos & Alternativen -> weniger Stau (Einpandeln verbessern) Car + Bike-Sharing + autonome ÖPNV-Angebot - Hohe Taktung - kleine Fahrzeuge • Toleranz + Rücksicht fördern • Weniger Autos • P+R-Plätze • Funktionale ÖPNV-Anbindung in das Umland – Förderung von Fahrgemeinschaften, Sammeltaxen
Gruppe 11: Angebot des öffentlichen Nahverkehrs bedarfsgerecht und leistungsstark gestalten	• Bessere Taktung des ÖPNV in ländlichen Randgebieten, insbesondere am Wochenende! Angebot eines Nachtexpress/Sammeltaxi (Rufammeltaxi) • Rufbus/Rufammeltaxi für Stadtgebiete wie Elliehausen (ländliche Gebiete) • Abends + morgens, Sonntag mehr Busse auf d. Dörfern	P+R+Straßenbahn/U-bahn Autolast in Innenstadt reduzieren! • Entsiegelung (Klimaanpassung!)	Attraktivität des ÖPNV stärken - spontane Buchung - Flow - Preis - Schnelligkeit	Mobilitätsplan für ganz Göttingen! (auch Außenbereiche) • Siedlungsentwicklung der Außenbereiche • Topografien?!

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
	• Kleinere Busse zusätzlich/On demand • Flow-bus optimieren • Bessere Taktung für ländliche Ortsteile, flexible Angebote nachts + Randzeiten (Flowbus z.B.) • Mehr kleine Busse Flowbus optimieren • Klimaschutz & -anpassung/Ökologie • P&R+Straßenbahn barrierefrei • Keine Konzentration auf Innenstadt! -> Weende/Geismar/Zietenterrassen+Elliehausen/Hedj./GE/Knutbühren/Roringen, Herberhausen • Jeden Ort einzeln betrachten. Es gibt nicht nur die Kernstadt • Park&Ride • Bezahlbarkeit • Autofreie Innenstadt • Erhöhte Taktung insbesondere im ländlichen Raum -kostengünstig durch Sammeltaxis/autonomes Fahren? • Erhebung => was brauchen die Menschen, damit sie nicht zum Autofahren gezwungen werden • => Stadtplanung -> kurze Wege + Dezentralisierung => weniger nötige Wege -> weniger Last auf ÖPNV • Taktung der Fahrzeiten - kleinere Busse	Kühlung, Versickerung) & Freistellung von Fahrspuren & Autoparkflächen für andere Zwecke • Aufstellung und transparente Evaluation der Busflotte der GÖVB/wieviele Gelenkbusse, wieviele Kurzbusse -> Pendleranalyse • Evaluation der Auslastung durch Erfassung über a) Tageszeiten b) Nutzer (Geschlecht, Alter/Fahrzeiten) c) Randzeiten + Wochenende	• EU+Bund & Land müssen mehr Geld bereitstellen! • Deutschlandticket billig machen! • Im Haushalt der Stadt Priorisierung f. ÖPNV • Entsiegelung	• Übersicht pro Ortsteil • Deutschlandticket erhalten!!! ÖPNV muss für jeden Mensch finanzierbar sein!
Gruppe 12: Vielfältige öffentliche Mobilität + leichte Umstiege anbieten	• Alte Menschen können mit Apps nicht umgehen • Ringverbindungen von Stadtteilen, um das Umsteigen ganz zu verhindern • Verknüpfung mit anderen Verkehrsverbünden, um schnellen und umsteigegeringen (bequemen) Pendlerverkehr zu ermöglichen	Fahrzeiten auch im Winter einhalten-Vorbereitung rechtzeitiges „Streuen“ im Winter		– Kurze Fahrzeiten zwischen den Stadtteilen ohne Umsteigen (ZOB/Innenstadt) – Flexible Busse (Flow Busse) für

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
	- Steigerung der Auslastung der Flow-Busse - Erhalt der Mobilität in den Stadträndern - Mitfahrzentrale, Sharing, Verlässlichkeit			Schichtarbeiter (Früh/Nacht/Sonn- und Feiertags) - Verknüpfung der Fahrten mit anderen Verkehrsverbünden - Andere Verkehrsverbünde sind vielleicht nicht in der Lage (Geld + Personal) aufzubringen - Höhere Kosten für die Stadt: Personal Flowbusse! Verlässlichkeit - Weniger Busverkehr in der Innenstadt, wenn es Ringverbindungen gibt  Auch Nachtverkehr/Ländliche Gebiete ZBS Drans[...] Duderstadt
Gruppe 13: Interkommunale Wegebeziehungen/Pendelverkehr vielfältiger	- Bessere und häufigere Taktung der Stadt-Umland-Verkehre des ÖPNV - Akzeptanz für Umstiege erhöhen! - Mobilitätsstationen einrichten - Gute Vernetzung zwischen Verkehrsmitteln	Mobilitätsstationen einrichten in Stadt und Umland (an zentralen Knotenpunkten)	Attraktive Gesamtfahrzeiten aus dem Umland nach Göttingen hinein	On-Demand-Angebote ausbauen - Weniger Platzbedarf für Privat-Pkw - Weniger MIV

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
aufstellen und Umstiege optimieren	• Verkehrskonzepte Stadt + LK-GÖ müssen sehr gut vernetzt/abgestimmt sein • Verknüpfung Umlandverkehr/Stadtverkehr herstellen	• Platzbedarf an zentralen Punkten/Orten • Weniger MIV-Verkehre aus dem Umland <i>[Extra Hinweis]</i> Mobilitäts-App entwickeln	• Bessere Verknüpfung der Fahrpläne • Ausbau des Liniennetzes (bspw. Ringlinien, damit man nicht immer in die Stadt muss, um dann wieder an das andere Ende zu kommen) • Schnellbuslinien • Busspuren(-> Vorrangschaltungen, evtl. Pfortnerampeln) • Fahrradparkhaus rund um die Uhr zugänglich • v.a. am Bahnhof nachvollziehbare Wegweisung vom Bahnhof zu den Bussen	• Mehr Fahrer und/oder Autonomes Fahren
Gruppe 14: Hauptverkehrsstraßen und Schulwege sicher und grüner machen	• Gefahr für Kinder massiv reduzieren • z. Zt. viele Einzelabschnitte, die nicht mit andere verbunden sind ->Fahrradwege/Fahrradrouten sind plötzlich zu Ende • Einheitliche Wegeführung für Fußgänger und Fahrräder • CO2-Reduktion • Weniger Autoverkehr in der Stadt	„Vision Zero“ Keine Verletzten/Tote im Straßenverkehr • Schulwege aus Kindersicht gestalten • Durchgängig Tempo 30 • Schulstraßen einrichten • Bodenwellen	Mehr Bäume • Reduzierung des Individualverkehrs • Hohe Frequenz und guter ÖPNV und mit LK-Bussen koordinieren • Carsharing	Durchgängige Konzepte für Wege und Kreuzungen • Bauliche Trennung (Fuß-, Rad-, Kraftverkehr) • Sichere Kreuzungen (Fahrrad und Fußverkehr priorisieren)

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
	Individualverkehr reduzieren ->guter ÖPNV -> Verknüpfung mit LK	Kreisel statt Ampeln -> Temporäre Durchfahrtsverbote 	- Stellplätze für Räder, Roller, Anhänger und Fahrräder - Reduktion und Bepflanzung von Verkehrsfläche z.B. an Kreuzungen 	- Sichere Querung (z.B. Unterführung) - Gute Beleuchtung -> Platz von Auto an Rad und Fußverkehr umverteilen 
Gruppe 15: Fußwege barrierefrei, schattig und sicher gestalten	- Barrierefreiheit in Schildern, bei protected bike lanes mit Lücken und naturnah barrierefrei <u>Trennung</u> Fuß + Rad, Trennung (Roller + andere, Auto + Rad) - Trennung Fußverkehr - Radverkehr Fußverkehr - Rollerverkehr Fußverkehr - Rollerparken - Breite Fußwege Orte zum Unterstellen Autofreie Innenstadt - Gehwegbreite bei Fahrzeugparken Pkw, Fahrräder, Scooter - Schatten im Innenstadtbereich fehlt vor allem im Sommer! Hospitalstraße etc.) - Funktionierende räumliche Trennung Rad-Fuß-(Auto) E-Roller - Deutlich erkennbare Trennung von Fuß- und Radwegen und motoris. Verkehr etc. zur Unfallvermeidung	Erkennbare Räumliche Trennung Auto Rad Rad Fuß Fuß eScooter (+Bus) & Barrierefreiheit - Kontraste - Lücken - protected lanes - Schilder Fuß, Rad Erkennbare Räumliche Trennung! Baustellen immer barrierefrei (insbes. weit genug vorher beschildern)	Sicherheit, Querbarkeit -> ausreichende Beleuchtung Vermeidung von Angsträumen -> Sichtachsen freihalten ->FGÜs, wo Straßen nicht sicher querbar (Jahnstadion/Sandweg!) -> erhöhte Zebrastreifen „Erhöhung“/„haptisches“ am Boden,	Naturnaher Schutz vor Hitze (Sonne) und Regen und Schnee (barrierefrei) <u>Schnee</u> Wo wird der Schnee hingeschoben? Nicht Rad- & Fußweg! Schnee <u>abfahren</u>. Kreuzungsüberwege <u>nicht</u>! <u>Laubkehren</u> Laub nicht so verschieben, dass neue Gefahr – weg oder so verschieben, dass keine Gefahr - Unterstand - Regen + Sonne Unterstand: Baum

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
		• Selbstreinigende Reflektoren als Trennung zwischen Fahrbahn bike lane • Barrierefreie Querungen der anderen Netze, z.B. Zebrastreifen und • Lücken bei Trennungen: bspw. protected bike lanes nicht durchgängige Kanten, z.B. Absenkungen, Querungen • Kontraste! Bei der Wegetrennung • Ruhender Verkehr inkl. Scooter in Interaktion bewegter Verkehr • Bushaltestellen hinten umfahren – Gefahr Begegnung Bus-Nutzende und Radverkehr • Dezierte Abstellflächen Rad, eScooter in Trennung jeweils	damit motorisierter Verkehr abbremsen muss • -> "Innenstadt Autofrei" +++Rollenden verkehr weiter einschränken!	Bushaltestellen m. Häuschen „künstlicher Unterstand“ • Mehr Begrünung: Bäume + Alleen
Gruppe 16: Interkommunale Wegebeziehungen	• Busverbindungen direkt zum Stadtteil quer • Radwege zwischen Ortschaften • GOE VB mit dem Verbund Flug+Bahn! RB ist dabei • Rufbus von Stadtteil zu Stadtteil	Ringverkehr Verbindung Ortsteile Ringverkehr Innenstadt •	Absenkung der Bordsteinkanten an Fußüberwegen für Kinderwagen, Rollstühle,	Fahrradwege ausbauen Bsp. Kasselerland-Grrauer) Weende – Bovenden

Gruppe	Handlungsansätze	Ziel 1/Konsequenzen	Ziel 2/Konsequenzen	Ziel 3/Konsequenzen
[Dieses Gruppenergebnis wurde nicht vorgestellt.]			Rollatoren Shuttle hoch zu Kehr ganzjährig Zu Stoßzeiten mehr Ersatzbusse, evtl. kleinere • Parkflächen außerhalb des Walls für Lieferverkehr • Investitionen in allen Bereichen (Fahrradwege, Busse, Parkflächen etc.) Straßen- Fußwege	Radweg sanieren und breiter