



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Stadt Göttingen

Nahmobilitätskonzept für die Göttinger Südstadt

Stand: Oktober 2017

Impressum

Auftraggeber

Stadt Göttingen
Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung
Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

Ansprechpartner

Frau Daniela Both
E-Mail: d.both@goettingen.de
Telefon: +49 551 400 2945

Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung,
Verkehrsplanung, Kommunikation

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231- 589696-0
Fax: 0231- 589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Gernot Steinberg (Projektleitung)
Pia Lesch

Dortmund, im Oktober 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes	1
1.1	Inhalte eines Nahmobilitätskonzeptes	2
1.2	Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes für die Göttinger Südstadt	4
1.3	Abgrenzung des Projektraums	4
1.4	Methodik	6
2	Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung	10
2.1	Ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung und Vorteile für die Stadtteilattraktivität	10
2.2	Handlungsfelder für eine Aufwertung von Fußwegeverbindungen	12
2.3	Lösungsansätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen	18
3	Das Projektgebiet Die Göttinger Südstadt	22
3.1	Bestehende Maßnahmen, Konzepte und Ansätze	22
3.2	Nutzer- und Potenzialgruppen in der Südstadt	31
3.3	Mobilitätsverhalten	33
3.4	Fokus: Das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler	41
3.5	Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen	49
3.6	Fußverkehr	52
3.6.1	Qualität der Fußwege, Barrieren und weitere Infrastrukturen	52
3.6.2	Aufenthaltsqualitäten und Aufenthaltsorte	54
3.7	Radverkehr	59
3.8	Öffentlicher Personenverkehr	62
3.8.1	Kfz-Verkehr	65

3.8.2	Verkehrssicherheit	67
3.8.3	Schülerverkehre und Schulwegesicherheit	71
3.9	Zentrale Defizite und Potenziale	75
4	Musterlösungen für den Fuß- und Radverkehr in Göttingen.....	76
5	Nahmobilitätskonzept	82
5.1	Maßnahmenpakete	82
5.1.1	Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität	83
5.1.2	Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	89
5.1.3	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	101
5.1.4	Weitere Maßnahmen	105
5.2	Initialprojekte	113
6	Ausblick und Umsetzung.....	124
6.1	Fördermöglichkeiten	124
6.2	Umsetzungsempfehlungen	126
6.3	Ausblick	128
7	Literatur.....	132
8	Anhang	I
8.1	Abbildungsverzeichnis	I
8.2	Tabellenverzeichnis	V
8.3	Zusammenstellung der empfohlenen Einzelmaßnahmen	VI
8.4	Protokoll der ersten Bürgerwerkstatt sowie des Planungsspaziergangs	XXXVIII
8.5	Protokoll der zweiten Bürgerwerkstatt	LIII
8.6	Protokoll der Jugendbeteiligung	LVII

1 Anlass und Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes

Das bestehende Verkehrssystem stößt an seine Grenzen und muss sich mehr und mehr daran messen lassen, wie die alltägliche Mobilität mit relativ wenig Energie, Raum und Zeit sicher, effizient und klimafreundlich abgewickelt werden kann.

Nicht nur durch die Klimapolitik in Deutschland gewinnt die Nahmobilität stärker an Bedeutung. Gesundheit und Bewegung, Lärm- und Schadstoffreduktion, die Belebung öffentlicher Räume, Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten, die Wiederentdeckung des Quartiers und der Nachbarschaft sind Handlungsfelder, die eng mit dem Zufußgehen verbunden sind.

Der Förderung der Nahmobilität wird in diesem Zusammenhang eine wichtige Funktion beigemessen. Und auch im Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen wird als ein Modellprojekt die Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts für ein Quartier empfohlen.

Unter Nahmobilität versteht man die individuelle Mobilität im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft, also zum Beispiel mit dem Fahrrad, aber auch zu Fuß oder im Rollstuhl. Nahmobilität spielt sich dementsprechend insbesondere über kurze Distanzen oder kurze Zeiten sowie in kleinen Netzen – wie beispielsweise dem Quartier – ab.

Aus wissenschaftlicher Sicht ist der Begriff der Nahmobilität nicht auf einzelne Verkehrsarten zu beschränken, jedoch beziehen sich darauf bezogene Strategien stets auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

Nahmobilität hat bereits heute in der Alltagsmobilität eine enorme Bedeutung. 61 % aller Wege in Deutschland sind kürzer als 5 km, davon 40 % sogar kürzer als 2 km und mehr als jeder vierte Weg ist kürzer als 1 km. Dabei wird fast jeder vierte Weg in Deutschland zu Fuß unternommen und jeder zehnte Weg erfolgt mit dem Rad. Doch insbesondere bei Wegestrecken ab 1 km nimmt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs deutlich ab. (siehe Abbildung 1; vgl. infas/DLR (2010))

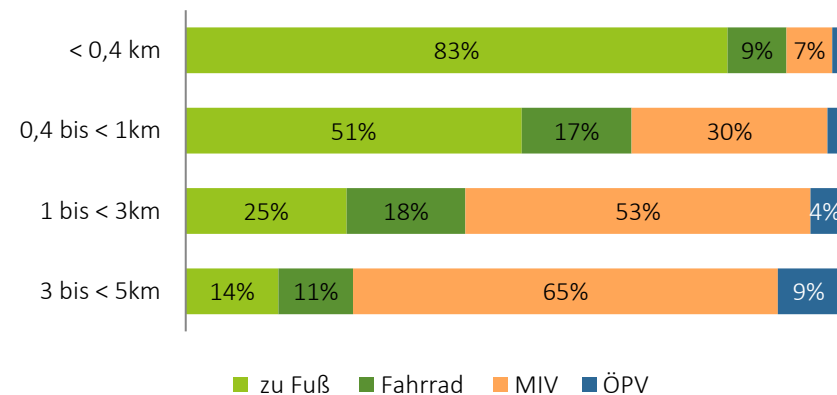


Abbildung 1: Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split in Abhängigkeit der Wegelänge in Deutschland (Eigene Darstellung nach infas/DLR (2010))

In Göttingen werden bereits viele kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad getätigt. Das Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Fuß- und Radverkehr erscheint hier insbesondere in der Entfernungsklasse über 1 km

zu bestehen. Die Zahlen verdeutlichen aber gleichzeitig, welche Bedeutung der Fuß- und Radverkehr schon heute in Göttingen einnimmt und verstärkt somit den Nutzen des Nahmobilitätskonzeptes für die Bevölkerung.

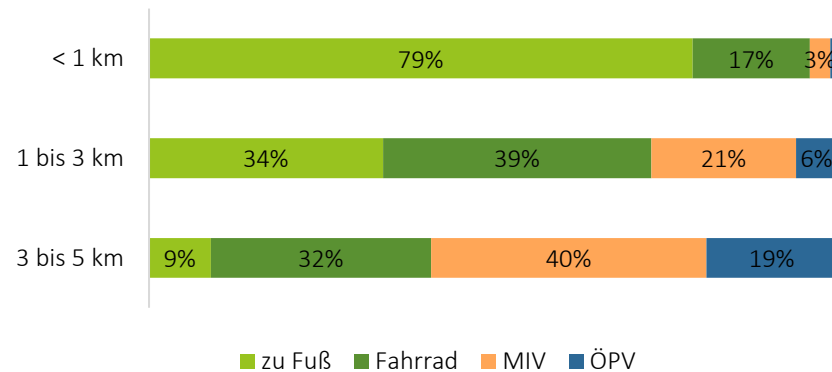


Abbildung 2: Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split in Abhängigkeit der Wegelänge in Göttingen (Quelle: eigene Darstellung nach LK Argus (2009))

1.1 Inhalte eines Nahmobilitätskonzeptes

Unter einem Nahmobilitätskonzept ist ein umfassendes Handlungskonzept zu verstehen, das die Schaffung eines lebendigen Quartiers mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen, aber auch attraktiven Angeboten im Zentrum zum Ziel hat. Es sollen Möglichkeiten für kurze Wege geschaffen,

eine Mobilitätskultur der Nähe gefördert sowie insgesamt hohe Fußgänger-, Radfahrer- und Freiraumqualitäten entwickelt werden. Hierbei sind insbesondere auch die Vernetzungen zu Haltestellen sowie die Integration von CarSharing-Angeboten zu berücksichtigen. Mit neuen Qualitäten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer soll ein attraktives Umfeld für diese Verkehrsteilnehmenden entwickelt werden. Der attraktiven Gestaltung der Fuß- und Radwegeverbindungen kommt gerade im Alltag und auf kurzen Strecken (bspw. zu ÖV-Haltestellen) ein hohes Gewicht zu.

Im Rahmen eines Nahmobilitätskonzeptes gilt es, die unterschiedlichen Nutzerinteressen auszumachen und unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen abzuwägen. Die Nutzerinteressen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden finden in Wohnquartieren und in Kleinzentren häufig weniger Berücksichtigung als in den exponierten und zentralen Lagen der Stadt, deren Ausstattung eine überörtliche Bedeutung hat.

Sowohl die positiven Eigenschaften des Zufußgehens und Radfahrens, als auch die Verbindung zu aktuellen Handlungsfeldern der Verkehrsplanung stellen die Bedeutung der ursprünglichsten Art der Fortbewegung heraus. Über die Bedeutung des Fußverkehrs in Bezug auf die eigenständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen hinaus, kommt dem Zufußgehen ebenfalls eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion zu, da jeder Weg – egal, ob mit dem Fahrrad, dem ÖV oder dem Kfz – mit einem Schritt zu Fuß beginnt und endet. Insbesondere Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen profitieren von einer gezielten Förderung der Nahmobilität, da sie häufig auf diese Art der Fortbewegung angewiesen sind und sie häufiger praktizieren.

Die individuellen Vorteile für jeden Einzelnen werden weiter durch gesellschaftsrelevante Vorteile ergänzt. Neben bekannten Eigenschaften, wie ressourcenschonend und emissionsfrei zu sein, kann das Zufußgehen auch zur Gesundheitsförderung beitragen (und damit zur Entlastung des Gesundheitswesens), den innerstädtischen Einzelhandel stärken und der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken.

Darüber hinaus ist das Gehen nicht nur eine reine Fortbewegung. Das Zufußgehen bezieht die Umgebung mit ein und macht damit die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar wie bei keiner anderen Verkehrsart. Vor allem im Hinblick auf den demografischen Wandel werden Orte der Immobilität¹ an Bedeutung gewinnen.

Dem Thema Barrierefreiheit kommt zukünftig u. a. vor dem Hintergrund der alternden Gesellschaft eine immer wichtigere Bedeutung zu. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen müssen möglichst alle Nutzungen und Bereiche des betrachteten Stadtteils erreichen können; nur so ist die Unterstützung einer selbstbestimmten und möglichst eigenständigen Mobilität sichergestellt. Eine barrierefreie Gestaltung trägt gleichzeitig dazu bei, die Fußgängerqualitäten für andere Personengruppen, die nicht oder nur gering mobilitätseingeschränkt sind, zu verbessern. Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und wie selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

Verkehrsflächen können auch als Ergänzung zu den öffentlichen Freiflächen als Aufenthalts-, Bewegungs- und Spielräume eine wichtige Funktion

einnehmen und entsprechend weiterentwickelt werden. Dabei bestehen sehr unterschiedliche Möglichkeiten, gerade auch im Zusammenwirken mit den lokalen Bevölkerungsgruppen sowie den lokal ansässigen Institutionen: temporäre Spielräume, Aufwertung von Alltagsräumen und bisherigen Resträumen, Rückbau von überdimensionierten Straßenräumen etc.

Neben einer attraktiven und sicheren Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sowie die Erreichbarkeit von Schnittstellen und Umsteigepunkten sind Öffentlichkeitsarbeiten, Kommunikation und Service wesentliche Handlungsfelder einer umfassenden Nahmobilitätsförderung. Alle genannten Spektren sind von Bedeutung für eine Gesamtstrategie zur Nahmobilitätsförderung. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit können in Abhängigkeit von Zielgruppen, Akteuren und Verkehrszwecken sehr unterschiedlich ausgestaltet werden. Die seitens der Stadt oder weiterer Akteure möglicherweise angebotene Palette reicht von einzelnen Informationsangeboten wie dem Fahrradstadtplan auf der Rückseite des amtlichen Stadtplans, die Entwicklung eines Logos, dem Erstellen von Werbeträgern, der Organisation von fahrrad- oder fußgängerbezogenen Events bzw. die Anknüpfung des Themas an Stadtfeste oder Nahmobilitätswochen mit verschiedenen Veranstaltungen, der Unterstützung von Aktionen wie ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ (ADFC/AOK) oder ‚Stadtradeln‘ bis hin zur aktiven Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Entwicklung des Radverkehrs oder der Einrichtung eines Qualitätsmanagements mit „einem offenen Ohr“ für die Belange bzw. Kritik der Bürgerinnen und Bürger.

¹ Hiermit sind vor allem regelmäßige und nicht-kommerzielle Sitz- und Ruhemöglichkeiten zu verstehen, die den verschiedenen Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechen.

1.2 Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes für die Göttinger Südstadt

Das Nahmobilitätskonzept für die Göttinger Südstadt ist das erste seiner Art in der Stadt Göttingen und zeigt für einen zuvor abgestimmten Projekt-raum Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität auf. Es soll somit als Blaupause dienen, die Maßnahmen sind auf weitere Stadtteile übertragbar.

Neben konkreten Maßnahmen für den Projektraum der Göttinger Südstadt enthält das Konzept auch allgemeine Möglichkeiten zur Förderung der Nahmobilität. Es stellt eine Handlungsempfehlung für die Politik und Verwaltung in Göttingen dar.

Das Konzept soll die Wegebeziehungen im Stadtteil zur Förderung der Nahmobilität verbessern, die Verkehrssicherheit erhöhen, die Aufenthaltsqualität stärken und damit die Attraktivität des öffentlichen Raumes steigern. Somit soll neben den Wirkungen hinsichtlich Klimaschutzes, gleichzeitig ein Beitrag zur Lärminderung und Luftreinhaltung, aber auch zur Gesundheitsförderung durch die beiden Fortbewegungsarten zu Fuß gehen sowie Rad fahren geleistet werden. Die Steigerung der Lebensqualität im Quartier steht dadurch im Mittelpunkt der Konzeption.

Auch wenn Fuß- und Radverkehr im Folgenden getrennt beschrieben werden, werden sie bei der Maßnahmenentwicklung im Sinne der Nahmobilität gemeinsam gedacht.

Thematische Schwerpunkte des Nahmobilitätskonzeptes sind:

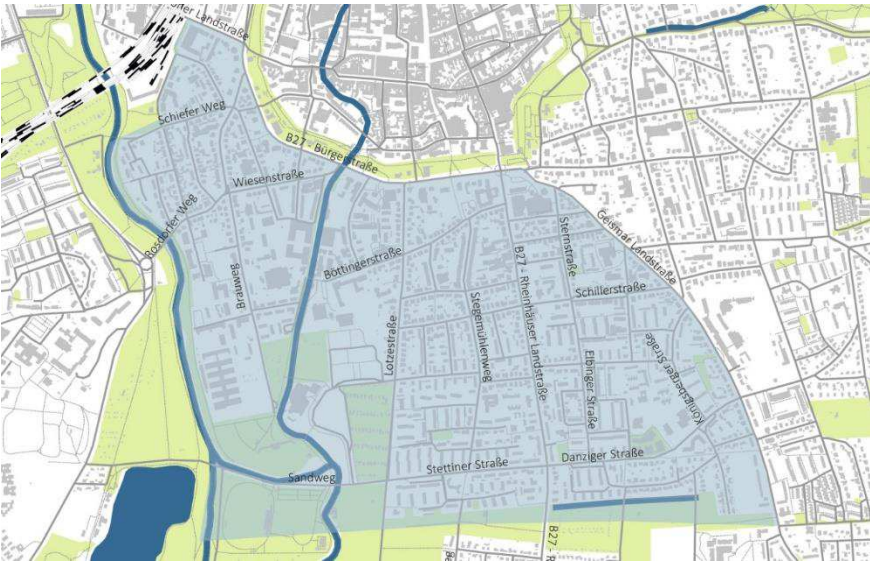
- Aufenthaltsqualitäten, Aufenthaltsorte
- Fußverkehr und Abbau von Barrieren und Angsträume
- Radverkehr
- Nutzungskonflikte
- Schülerverkehre und Anforderungen von Seniorinnen und Senioren

1.3 Abgrenzung des Projektraums

Die Göttinger Südstadt wurde im Vorfeld des Nahmobilitätskonzeptes als Pilotraum ausgewählt. Dieser wurde aufgrund der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und natürlichen Barrieren räumlich abgegrenzt, sodass der Projektraum nicht die gesamte Südstadt umfasst.

Begrenzt wird das Projektgebiet im Westen durch die Leine, im Norden durch die Bürgerstraße, im Osten durch die Geismar Landstraße und im Süden durch die Gartenkolonien südlich der Stettiner Straße und Danziger Straße. Barrieren im Plangebiet sind insbesondere die beiden Fließgewässer Leine und Leinekanal sowie der Standort des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Auch die umgebenden Hauptverkehrsstraßen können aus Sicht der Nahmobilität als Barrieren wahrgenommen werden. (siehe Abbildung 3).

Somit ergibt sich eine Gesamtfläche von etwa 200 ha, das Projektgebiet umfasst 15.000 Einwohner (Stand: 2014), wovon 1.200 Studierende sind². Die Bevölkerungsdichte ist mit 76 Einwohnerinnen und Einwohnern/ha im Vergleich zur Südstadt selbst (48 EW/ha) oder der Gesamtstadt Göttingen (11,4 EW/ha) hoch. Somit stellt das Projektgebiet mit seinen städtisch geprägten Räumen und den großen Flächen an Grün- und Freizeitanlagen im Süden eine gute Nutzungsmischung dar, um die Ergebnisse des Nahmobilitätskonzeptes auf weitere, insbesondere verdichtete Räume mit einem grundsätzlich hohen Potenzial für die Förderung von Nahmobilität in Göttingen zu übertragen. Am Beispiel der Göttinger Südstadt lassen sich die Chancen und Potenziale der Nahmobilität in einem Quartier entsprechend abbilden.



² Stadt Göttingen (2016)

Abbildung 3: Abgrenzung des Projektraums

Tabelle 1: Vergleich wichtiger Kenngrößen des Projektraums mit der Südstadt und Göttingen (Quelle: Stadt Göttingen (2016))

Kriterium	Projektgebiet	Südstadt	Göttingen gesamt
Gesamtfläche [ha]	200	370	14.000
Einwohnerzahl	15.000	18.000	131.000
Bevölkerungsdichte [EW/ha]	76	48	11,4

1.4 Methodik

Bei der Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes wurde auf eine breite Beteiligung geachtet. Insgesamt wurden unterschiedliche Beteiligungsformate genutzt. Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit stellt die durchgeführte Bestandsanalyse in der Göttinger Südstadt dar.

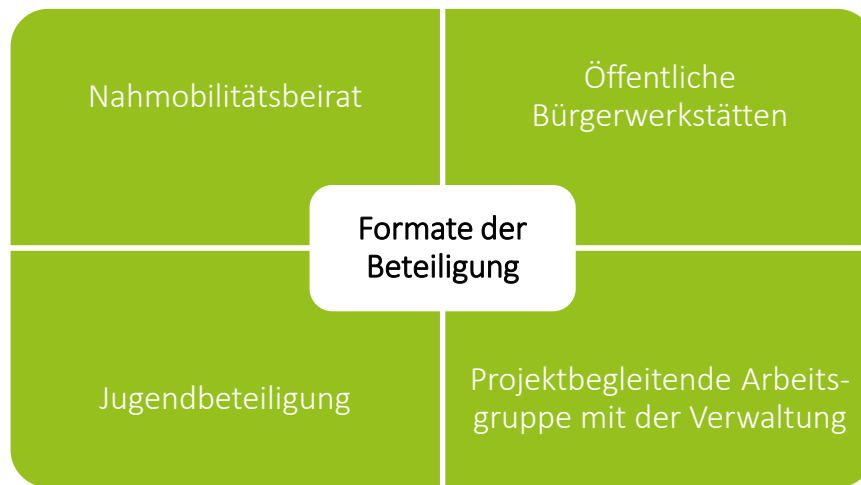


Abbildung 4: Formate der Beteiligung

Im Rahmen eines Nahmobilitätsbeirates wurden neben Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltungsorganisationen die unterschiedlichen Verbände und Interessensvertretungen und Parteien beteiligt³. Im Prozess tagte der Beirat insgesamt fünfmal. Aufgabe des Nahmobilitätsbeirates

³ ADAC, ADFC, Antifaschistische Linke Göttingen, AStA, Behindertenbeirat, Bündnis 90-Die Grünen, CDU-FDP-Gruppe, Fahrgastbeirat, VCD, Piraten-Fraktion, Polizei, Seniorenbeirat,

war es, den jeweils aktuellen Stand des Projektes zu diskutieren und zu bewerten und Anmerkungen sowie Themenwünsche in die weitere Arbeit einzubringen. Der Nahmobilitätsbeirat nahm somit eine beratende und begleitende Funktion ein.

Die Bevölkerung der Göttinger Südstadt wurden im Rahmen von zwei öffentlichen Bürgerwerkstätten in die Konzepterarbeitung integriert⁴. In einem ersten Termin im September 2016 wurde ein Planungsspaziergang durch ausgewählte Bereiche der Südstadt durchgeführt. An etwa zehn Stationen wurden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ihre Wünsche und Kritiken vorzubringen. Anschließend fand die eigentliche Werkstatt statt. In dieser konnten an unterschiedlichen Thementischen Problemlagen erläutert und Maßnahmenideen formuliert werden.

Im Mai 2017 lag der Fokus der Bürgerwerkstatt auf der Diskussion der Maßnahmenempfehlungen. An unterschiedlichen Thementischen konnten die Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr sowie zur Aufenthaltsqualität diskutiert sowie priorisiert werden.

Zu beiden Veranstaltungen wurde über Flyer, Plakate, Medien sowie bestehende persönliche Kontakte der Teilnehmenden des Nahmobilitätsbeirates eingeladen.

Im November 2016 fand zusätzlich eine Werkstatt für ausgewählte Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums (Standort Böttinger-

SPD-Fraktion, Stadtschülerrat, Wohnungsgenossenschaft eG, Volksheimstätte eG, städtische Wohnungsbau GmbH

⁴ Die entsprechenden Ergebnisprotokolle sind im Anhang enthalten.

straße) statt, um die Belange von Jugendlichen explizit in die Konzepterstellung zu integrieren. Die Schülerinnen und Schüler hatten im Rahmen von Fotostreifzügen die Möglichkeit, die Umgebung zu erkunden und die wichtigsten Pros und Contras in Bezug auf die Nahmobilität und Aufenthaltsqualität fotografisch festzuhalten. Anschließend wurden in einem zweiten Werkstattteil Maßnahmenideen für das Schulumfeld entwickelt. Hierbei standen der Leinekanal und der Zugang zum Wasser im Fokus.

Begleitet wurde das Projekt zusätzlich durch eine Projekthomepage, die bei der Stadt Göttingen angesiedelt wurde.



Abbildung 5: Diskussionen im Rahmen des Planungsspaziergangs



Abbildung 6: Schülerinnen und Schüler berichten von ihren Fotostreifzügen
(Quelle: Daniela Both)



Abbildung 7: Von Schülerinnen und Schülern gemachtes Foto im Rahmen des Fotostreifzugs (Jugendbeteiligung)



Abbildung 8: Schülerinnen und Schüler erläutern ihren Entwurf für die Fläche südlich des Felix-Klein-Gymnasiums (Quelle: Daniela Both)

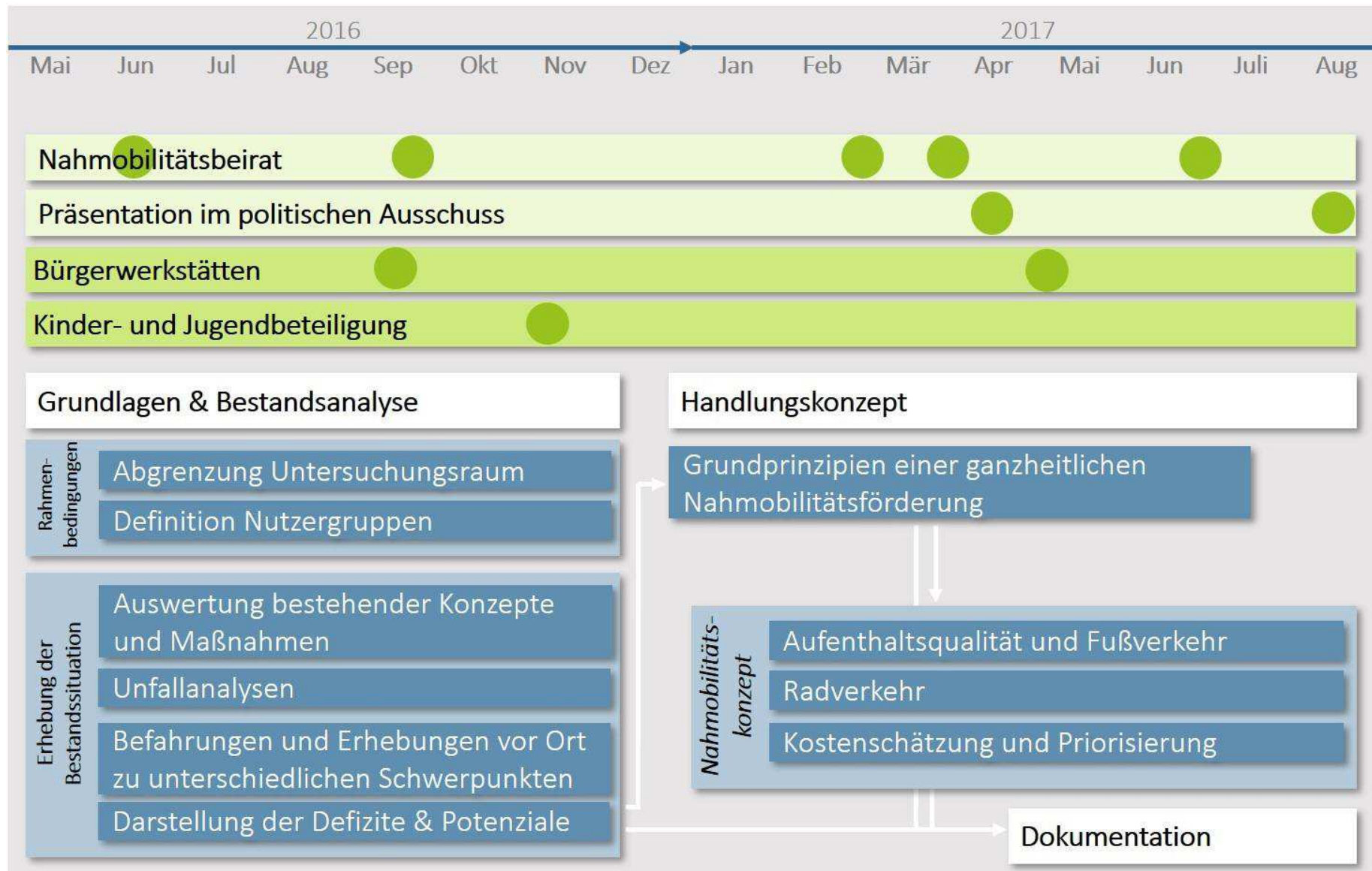


Abbildung 9: Projektbausteine und Beteiligungsprozess

2 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung

Bei der nachfolgenden Betrachtung soll der Fußverkehr im Fokus stehen, da insbesondere aufgrund des parallel erstellten Radverkehrsentwicklungsplans bereits Standards und Grundprinzipien für die Radverkehrsförderung in Göttingen betrachtet werden.

Die Förderung der Nahmobilität kann zu einem Bruchteil der bisherigen Förderkosten der Fernmobilität vorgenommen werden und bringt der Gesellschaft und dem Staat insgesamt finanzielle und volkswirtschaftliche Einsparungen und zudem ein Mehr an Lebensqualität.

Schon heute lassen sich Beispielstädte oder -stadtteile finden, bei denen der Fuß- und Radverkehr einen erheblichen Anteil der zurückgelegten Wege ausmacht. Bei den Binnenverkehren sind es in der Göttinger Südstadt bereits 85 % der Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Bei Wegen, die in der Südstadt beginnen und außerhalb enden (und umgekehrt) sind es immerhin noch 55 %.

Die Vorteile der Nahmobilität für die Menschen liegen auf der Hand: es entstehen lebendige, urbane Orte. Durch die Reduzierung der Autonutzung erhöht sich die Lebensqualität im Quartier und schafft ein gesünderes – da weniger schadstoffbelastetes – Wohnumfeld für die Bevölkerung. Wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich und profitiert gleichzeitig von den gesundheitlichen Effekten.

2.1 Ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung und Vorteile für die Stadtteilattraktivität

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen vor allen Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Personen mit doppelter Arbeitsbeteiligung (berufstätige Mütter und Väter) sowie allen Personen ohne eigenen Pkw zugute. Zudem sind diese Verkehrsarten nahezu kostenlos.

Folgende Bedingungen bzw. Handlungsfelder begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils im Quartier:

- Kompakte Siedlungsstrukturen und gute Erreichbarkeiten
- komfortable und sichere Verkehrsangebote im Fuß- und Radverkehr
- Abbau von Nutzungskonflikten, v.a. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
- Attraktive Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums
- Einbindung der Angebote in einem übergreifenden Mobilitätsverbund
- Abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung zur Nahmobilität

Die Erreichbarkeit ist ein zentrales Thema der Nahmobilitätsförderung. Diese bezieht sich auf die Entfernungsempfindlichkeit für das zu Fuß gehen bzw. die Fahrradnutzung. Zum einen spielt hier die tatsächliche Entfernung eine Rolle, also die Nähe zu potenziellen Zielen. Zum anderen ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr von wichtiger Bedeutung.

Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. eine hohe Dichte erlauben die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten und fördern eine bessere ÖPNV-Auslastung. Beides wirkt sich positiv auf die Förderung der Nahmobilität aus.

Das Parken im Straßenraum und auf Gehwegen ist in der Regel eines der sensibelsten Themen in Rahmen von Nahmobilitätskonzepten, aber auch eines, welches die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit von Wegebeziehungen besonders beeinträchtigt. Eine mögliche Maßnahme, um das Parken im Straßenraum einzuschränken, ist z.B. eine restriktive Parkpolitik, bei der vor allem Sicherheitsbereiche an Kreuzungen und Übergängen konsequent freigehalten werden. Denkbar ist auch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung oder eine Reduzierung der Stellplätze bei gleichzeitiger Aufwertung der zurückgewonnenen Flächen. Wichtig ist es, in diesem Zusammenhang auf mögliche Parkplatz- oder Mobilitätsalternativen (z. B. CarSharing) zu verweisen.

Die Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums sind für die Nahmobilitätsförderung ein ebenfalls wichtiges Handlungsfeld. Mobilität im Quartier benötigt auch Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem tragen Spiel- und Sitzangebote dazu bei, die Mobilität von Menschen mit eingeschränkter körperlicher Verfassung zu ermöglichen und zu sichern. Zugleich kann durch lebenswertere, attraktive Räume die Chance des Wandels der Außenwirkung eines Quartiers genutzt werden.

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, dem Car-Sharing,

aber auch mit Fahrradverleihsystemen für das Erreichen entfernterer Ziele sinnvoll. Nahmobilität und die genannten Systeme ergänzen und befruchten sich somit gegenseitig.



Abbildung 10: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote

Um die Nahmobilität zu fördern bedarf es auch Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation. Hierzu gehören Maßnahmen, welche die Orientierung erleichtern wie z.B. Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen, aber auch Neubürgerinformationen oder Kampagnen, die motivieren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Kopf an: Motor aus.“). Außerdem besteht bei der Erstellung von Konzepten zur Nahmobilitätsförderung in der Regel die Möglichkeit bzw. die Notwendigkeit, diese mit den Akteuren im Quartier zusammen zu erarbeiten. Partizipationsprozesse bieten die Gelegenheit frühzeitig Akzeptanz für die Planung zu erreichen. Wichtig ist

hierbei aber auch, dass die Grenzen der Beteiligung d.h. der Einflussnahme für alle Teilnehmenden klar definiert werden. Bei gesamtstädtischen Grundsatzpapieren zur Nahmobilitätsförderung geht es darum, die verschiedenen Ämter und Fachbereiche für die Themen der Nahmobilität zu sensibilisieren, da bei deren Erarbeitung in der Regel eine ämterübergreifende Steuerungsgruppe oder ein Arbeitskreis eingerichtet wird, um das integrierte Planwerk verwaltungsintern abzustimmen.

Da insbesondere bei dem Thema der Qualität von „Fuß- und Radverkehrsangeboten“ eine zeitlich nahe und deutlich Optimierung möglich ist, stehen die Gestaltung der Wegeverbindungen im Fokus der Nahmobilitätsförderung und sollen nachfolgend noch eingehend thematisiert werden.

2.2 Handlungsfelder für eine Aufwertung von Fußwegeverbindungen

Das Zufußgehen ist die älteste, aber zugleich auch die einfachste und meist verbreitete Art der Fortbewegung. Ihr Stellenwert ist insbesondere im Nahbereich, also genau im Wirkungsbereich der Nahmobilität, bedeutsam. Letztlich ist zudem jeder Verkehrsteilnehmende zumindest bis zum Erreichen seines Hauptverkehrsmittels Fußgängerin oder Fußgänger. Gerade deshalb sollte der Fußverkehr, der oft nicht als eigene Verkehrsart wahrgenommen wird, verstärkt gefördert werden.

Infrastruktur

Entsprechend der Regelwerke sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Ausnahmen können Wohnstraßen mit einer sehr geringen Verkehrsstärke von weniger als 500 Kfz/Tag sein. Bei beidseitigem Fußverkehr sind generell Querungsanlagen zu berücksichtigen. (vgl. FGSV (2002))

Beginn und Ende eines jeden Fußweges stellen Quellen bzw. Ziele dar, die Wegeverbindungen sind vielfach linear an Straßenverläufe geknüpft. Eine Beeinflussung der Routenwahl der Fußgängerinnen und Fußgänger ist nur in geringem Umfang möglich, da deren oberstes Ziel immer die Direktheit der Wegeverbindung ist. Fußgängerinnen und Fußgänger sind sehr empfindlich gegenüber vermeidbaren Umwegen.

Daher ist ein attraktives Fußwegenetz durch engmaschige, zusammenhängende Gehwege gekennzeichnet, welches alle vorhandenen und möglichen Verbindungen wie Grün- und Uferwege, Durchlässigkeit von Sackgassen, Durchwegung von Häuserblocks, Arkaden, Passagen, Fußverkehrsbrücken etc. berücksichtigt. Ebenfalls wichtig sind möglichst kurze Unterbrechungen der Fortbewegung (z.B. durch zahlreiche Querungshilfen oder kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) sowie möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr (Abgase, Lärm) oder Radverkehr (vgl. FGSV (2008)).

Insgesamt hängen die Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionieren Straßenraumauf-

teilung (z.B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30% Seitenraum; vgl. FGSV (2006)) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegeführungen, Umwegfreiheit, Barrierefreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnerinnen und Anwohner, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

Raumbedarf

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs. Neben der Verbindungsfunktion erfüllen Gehwege im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m) (vgl. Abbildung 11). Das heißt auch, dass Gehwegparken zu unterbinden ist, sofern nicht mindestens 2,50 m verbleiben. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (vgl. FGSV (2006)).

Größere Seitenraumbreiten sind erforderlich, wenn die angrenzende Bebauung durch einen hohen Geschäftsanteil charakterisiert ist. In zentralen Lagen oder bei besonderen Anforderungen der städtebaulichen Gestaltung (Alleen, Boulevards) ergeben sich höhere Breitenerfordernisse (> 4,00 m). Auch wenn auf Wegen, auf denen mit großen Fußgängermengen

zu rechnen ist (z. B. Wege zu Haltestellen oder Arbeitsstätten oder im Umfeld von Schulen), muss auf eine ausreichende Dimensionierung der Gehwegbreiten und Querungsanlagen geachtet werden.

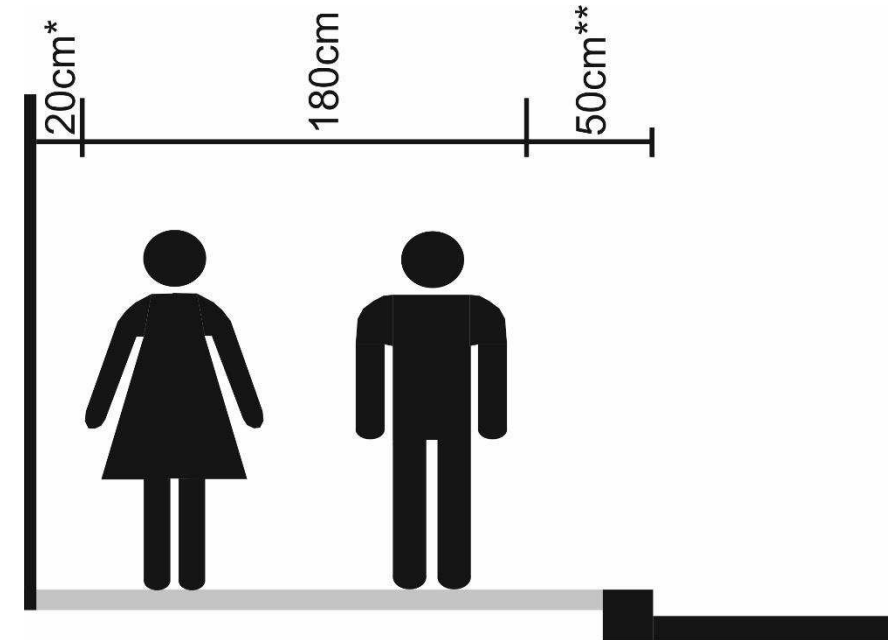


Abbildung 11: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände (* kann bei niedrigen Einfriedungen entfallen; ** bei geringem Verkehrsaufkommen sind 0,30 m ausreichend)

Dabei spielt bei der Dimensionierung nicht nur die Frequentierung durch den Fußverkehr eine Rolle. Auch das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs ist ein weiterer Parameter; mit steigender Verkehrsstärke sind die Seitenräume breiter zu gestalten.

Querungsanlagen

In der Regel muss bei jedem Weg zu Fuß durchs Quartier mehrfach die Fahrbahn überquert werden. Das Queren von Fahrbahnen bedarf immer erhöhter Aufmerksamkeit, da Fußgängerinnen und Fußgänger in Konflikt mit den anderen Verkehrsarten treten. Um die mögliche Gefährdung der Fußgänger zu entschärfen, werden sog. Fußgängerquerungsanlagen eingerichtet.

Notwendig sind Fußgängerquerungsanlagen grundsätzlich – bei Straßen mit zwei Fahrstreifen und einer Breite von maximal 8,5 m) immer dann, wenn ein ausgeprägter Fußgängerquerungsbedarf vorliegt und die Kfz-Verkehrsstärke größer als 1000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder die Kfz-Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt (vgl. FGSV (2002)). Dabei sind die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Querungsanlagen zu differenzieren (vgl. Abbildung 12).

Im Umkreis wichtiger Infrastruktureinrichtungen (u.a. Schulen, Senioreneinrichtungen, Einkaufszentren, ÖPNV-Haltestellen, Krankenhäuser) müssen die Querungsstellen besondere Anforderungen erfüllen. Zudem sollte sich die Wahl und die Gestaltung der Querungsanlage an den Ansprüchen der zu erwartenden Fußgängergruppen (z.B. Kinder, Seniorinnen und Se-

nioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) orientieren. Grundsätzlich sollte auf eine umwegfreie (direkte Gehlinie) und niveaugleiche Führung sowie deren Leistungsfähigkeit geachtet werden.

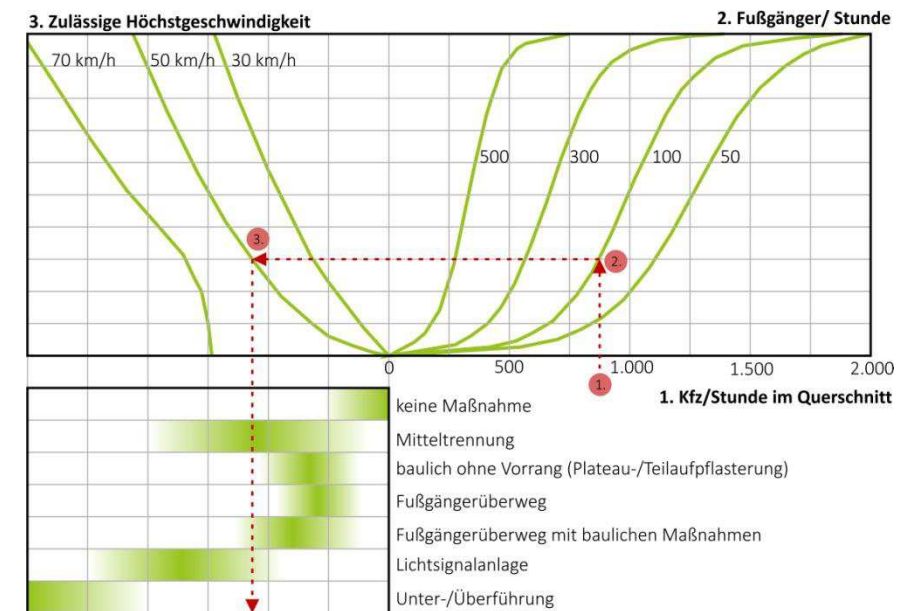


Abbildung 12: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen⁵ (Fahrbahnbreite <8,5m) (eigene Darstellung nach FGSV (2002))

Es wird unterschieden zwischen Zebrastreifen, Fußgängerüberweg mit und ohne Mittelinsel oder mit Fahrbahnverengung, Überwege mit Lichtsignalanlagen oder kreuzungsfreie Über- oder Unterführungen. Die Wahl

⁵ Lesehilfe: Bei 875 Kfz/ Stunde im Querschnitt und einer Fußgängerfrequenz von 100/Stunde sowie einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h können folgende Querungsanlagen empfohlen werden: Mitteltrennung, Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen, Lichtsignalanlage

einer Fußgängerquerungsanlage ist abhängig von der Bedeutung der Querungsstelle für den Fußgängerverkehr, der Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie den städtebaulichen Randbedingungen.

Fußgängerquerungsanlagen können sowohl an Kreuzungen bzw. Einmündungen oder auch zwischen diesen angelegt werden. Wesentlicher als die Art einer Fußgängerquerungsanlage ist die Dichte an Querungsmöglichkeiten, da der Fußverkehr generell als besonders umwegeempfindlich gilt. Empfohlen wird, mindestens alle 100 bis 150 m eine Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Außerdem bevorzugen Fußgänger Straßenquerungen in einem Zug, sie haben „zum Ziel, den Weg mit möglichst geringen Reise- oder Verlustzeiten und einer möglichst kleinen Anzahl an Halten zurückzulegen (Nutzeroptimum).“ (FGSV (2014)). Bei einer besonderen Förderung der Nahmobilität sollte diesen Aspekten entsprechend Rechnung getragen werden.

Nicht notwendig sind Fußgängerquerungsanlagen, wenn kein besonderer Querungsbedarf von Fußgängerinnen und Fußgängern besteht, die Fahrzeuggeschwindigkeit unter 25 km/h liegt oder die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt bzw. die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt beläuft (vgl. FGSV (2002)). Aber auch hier ist darauf zu achten, dass ausreichende Sichtbeziehungen vorhanden sind und nicht durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit hat für die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums eine wichtige Bedeutung, da gerade der Fußverkehr sensibel reagiert und entsprechende Problembereiche meidet. Sogenannte Angsträume zeichnen sich durch fehlende soziale Kontrolle aus, sind oft dunkel oder unübersichtlich und erwecken den Anschein von Verwahrlosung (z.B. durch umherliegende Abfälle, schmutzige und eingeschlagene Fensterscheiben oder Graffiti).

Angsträume lassen sich oft schon mit geringem Aufwand freundlicher gestalten. Parkhäuser, Unterführungen, U-Bahn-Stationen oder Bahnhöfe werden durch Lampen oder Spiegel übersichtlicher und vermitteln so mehr Sicherheit.

Grundsätzlich ist in Bezug auf die Beleuchtung festzuhalten, dass diese vor allem funktionstüchtig sein sollte und entsprechend regelmäßig kontrolliert wird. Außerdem sollte eine gleichmäßige Ausleuchtung der Wege, Bushaltestellen etc. gewährleisten sein. Sie sollte weder durch Bäume beeinträchtigt werden noch in zu großen Abständen aufgestellt sein, sodass hellere und dunklere Bereiche wechseln.

Eine gute Instandhaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen ist eine wesentliche Grundlage für objektive und subjektive Sicherheit sowie die soziale Stabilität im Quartier. Günstig wirken sich überschaubare Gebäude-Einheiten, mit vielen Fenstern zur Straßenseite aus. Auch gepflegte Vorgärten in Wohnvierteln oder Beete rings um Straßenbäume vermitteln den Eindruck, dass sich jemand kümmert und wachsam ist.

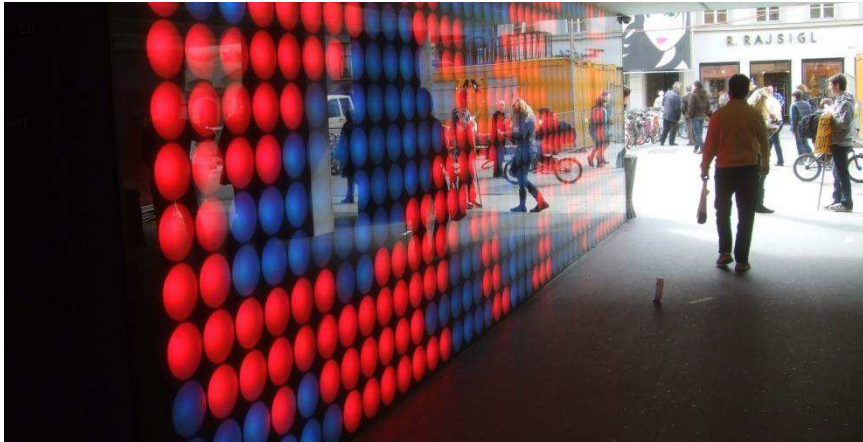


Abbildung 13: Beleuchtungselemente in Unterführungen

Freiflächen und Pflanzungen sollten sauber und gepflegt sein und Möblierungselemente nicht defekt oder beschmiert. Aus diesem Grunde sollten ausreichend große und geschützte Müllbehälter aufgestellt sein, die regelmäßig geleert werden. Zudem sollte an entsprechenden Stellen erprobt werden, ob Graffiti-Prävention durch die künstlerische Gestaltung von Wänden und Mauern erfolgreich ist.

Orientierung und Wegweisung

Eine übersichtliche Wegeführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische Fußgängerinnen und Fußgänger, sondern insbesondere auch für Gäste (vgl. FGSV (2002)). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich

bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

Die Beschilderungen muss u.a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV (2007)). Straßennamenschilder sollten idealerweise um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. FGSV (2007)).

Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z. B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Theater, Krankenhäuser oder öffentliche Toiletten.

Wurde bereits für die Planung eines Fußwegenetzes eine Zielauswahl getroffen, die sich aus den Ausgangs- und Zielpunkten des Fußverkehrs ergibt, so kann diese für das Leitsystem übernommen werden. Dabei sollten vorher festgelegte Hauptziele (z. B. Bahnhof) eine höhere Priorität erhalten und bereits aus einer größeren Entfernung vom Ziel in die Wegweisung aufgenommen werden und als zentrale Schnittstelle des Wegesystems Standorte von weitergehenden Informationen (z. B. Übersichtskarten, elektronischen Medien) für Fußgängerinnen und Fußgänger sein.

Maßnahmen der Verkehrssicherheit

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußgängerverkehrs beziehen sich in der Regel auf die Gestaltung von Knotenpunkten und Kreuzungen, da hier der Fußverkehr die Fahrbahn quert und hier die

größte Unfallgefahr für die zu Fuß Gehende besteht. Als Kriterien für die Bewertung der Verkehrssicherheit gelten die Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrssituation.

Sollte eines der Kriterien nicht erfüllt sein, sind verschiedene Maßnahmen denkbar.



Abbildung 14: Gehwegnasen

Bei überdimensionierten Knotenpunkten, die lange Querungstrecken für den Fußverkehr erfordern, ist z. B. ein Rückbau des Knotens bzw. der Ausbau oder die Abmarkierung von sogenannten Gehwegnasen möglich (siehe Abbildung 14). Hierdurch verkürzt sich der Konfliktbereich, zudem führt die Fahrbahnverengung in der Regel auch zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten.

Außerdem sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vor, dass im Konfliktfall dem Ziel der Verkehrssicherheit immer gegenüber

dem Ziel des zügigen Verkehrsflusses Vorrang zu gewähren ist. Damit kann es z.B. auch geboten sein, an unübersichtlichen Stellen mit hohem Konfliktpotenzial zwischen Fußgänger- und Kfz-Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen.

Eine weitere meist sehr effektive und einfach umzusetzende Maßnahme ist das Freihalten der Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Diese können durch Straßenbäume, Werbeschilder oder durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden. Unter Umständen müssen hier einzelne Parkstände entfallen. Wichtig ist, dass in diesen Bereichen auf eine konsequente Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen geachtet wird.

Neben der Verkehrssicherheit von Querungsstellen sollten aber auch andere besonders sensible Bereiche wie z.B. ÖPNV-Haltestellen hinsichtlich ihrer Absicherung sowie der Zustand von Wegen und Straßen, die Beleuchtungssituation, die Sichtbarkeit von Markierungen und Schildern untersucht werden.

2.3 Lösungsansätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Grundsätzlich gilt, dass das Netz für den Fußgängerverkehr barrierefrei gestaltet sein soll (vgl. FGSV (2008)). Dabei wird „die Qualität eines barrierefreien Wegenetzes maßgeblich durch den Grad seiner Vollständigkeit beeinflusst. Die Schaffung durchgängig barrierefreier Wege- oder Mobilitätsketten [...] ist daher grundsätzlich anzustreben“ (FGSV (2011a)).

Barrierefreie Wege müssen auf Ortsteilebene engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzt werden. Bestehende Lücken im Netz (z. B. mit unüberwindbaren Treppenanlagen) erschweren oder verhindern sogar die Nutzung durch diverse Personengruppen.

Es existieren zahlreiche Formen von Mobilitätseinschränkungen, die jeweils unterschiedliche Anforderungen an die barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums stellen. Die Überwindung von Hindernissen ist besonders für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrer ein essenzielles Problem. Bordstein-Nullabsenkungen sowie umwege- und barrierefreie Wegeverbindungen gehören somit zu deren Kernansprüchen. Für Sehbehinderte und Blinde ist es wichtig, den Straßenraum klar erfassen zu können. Dementsprechend unterstützend können dabei taktile Bodenelemente und kontraststarke Bodenmarkierungen wirken.

Ein Prinzip, das die Mobilität für möglichst alle Menschen ermöglichen soll, ist das Zwei- oder Mehr-Sinne-Prinzip. Dabei werden mindestens zwei Sinne angesprochen (akustisch, optisch, taktil). Häufig wird in diesem Zusammenhang auch der Begriff „Design für alle“ verwendet, da von den

komfortsteigernden Elementen einer barrierefreien Gestaltung alle Fußgängergruppen, egal ob mit oder ohne körperliche Einschränkung, profitieren.

Manche Bedingungen, die für Personen ohne Mobilitätseinschränkung die Nutzung eines Wegs komfortabler macht, stellen für Gehbehinderte oft eine generelle Voraussetzung dar. Deshalb können nur ausreichend breite, ebene Wege ohne Schwellen, Stufen oder größerer Steigungen von einigen gehbehinderten Personen ohne Hilfe von Anderen zur Fortbewegung genutzt werden. So unterschiedlich die innere Zusammensetzung der Gruppe der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch ist, so verschieden sind auch die begleitenden Hilfsmittel, die eine Fortbewegung erleichtern und ebenfalls unterschiedliche Raumansprüche bedingen (z.B. Rollatoren, elektrische Rollstühle, Rollstühle zum Schieben, Gehhilfen mit Unterarmstützen; vgl. HSVV (2006): 23f.).

Funktionseinschränkungen von sensorisch beschränkten Personen (Seh- und Hörbehinderte) müssen durch Gestaltungselemente ausgeglichen werden, die über die anderen verbleibenden Sinne wahrgenommen werden können. Blinde Personen sind auf ihren Tast- und Gehörsinn angewiesen, die hauptsächlich über einen Langstock Unterstützung erhalten. Personen, die lediglich einer mehr oder minder starken Sehbehinderung unterliegen, machen sich häufig das noch überbleibende Sehvermögen zu Eigen. Hier sind starke Kontraste für einen höheren Erkennungswert in der Gestaltung einzusetzen. Schwerhörige oder Gehörlose vernehmen akustische Gefahren- und Warnsignale nur eingeschränkt oder gar nicht und sind

somit primär auf optische Impulse angewiesen. Dabei ist erschwerend anzumerken, dass andere Menschen die Behinderung durch fehlende Hilfsausstattung nicht erkennen (vgl. HSVV (2006): 25).

Im Folgenden werden Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums vorgestellt. Dabei sei darauf hingewiesen, dass Maßnahmen nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualitäten des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

Oberflächengestaltung

Für den Fußverkehr vorgesehene Verkehrsräume sollten die folgenden Oberflächeneigenschaften gelten: Eben, griffig, fest und engfugig bzw. fugenarm. Diese Gestaltung sorgt für eine Fortbewegung mit einer erhöhten Leichtigkeit v.a. für Gehbehinderte. Neben der Beschaffenheit der Oberfläche spielen integrierte visuelle Kontraste für sehbehinderte Menschen zusätzliche eine große Rolle. Dabei können Hell-Dunkel-Kontraste hilfreich sein oder das Zusammenspiel aus reflektierend und reflexionsarm (vgl. FGSV (2011a): 30f.).

Gehwegbreite

Die Regelbreite von Gehwegen sollte zwischen 2,50 m und 3,00 m liegen (vgl. FGSV (2011a): 40). Engstellen sollten nach Möglichkeit beseitigt werden, um eine durchgehende Erfüllung dieser Mindestanforderung zu gewährleisten. Zudem ist darauf zu achten, dass für den Radverkehr freigegebene Gehwege eine höhere Breite vorweisen müssen, um eine konfliktfreie Nutzung des Gehwegs für beide Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Personen mit Rollstuhl benötigen laut den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) eine Breite von 90 cm. Zu diesem reinen Breitenbedarf des Rollstuhls werden additiv 20 cm Abstand in Richtung Bebauung und 50 cm zum Fahrbahnrand hinzugerechnet (vgl. FGSV (2011a)).

Längs- und Querneigung

Längsneigungen sollten einen maximalen Steigungsgrad von 3 % aufweisen. Bei stärkeren Steigungen bis 6 % sollten möglichst im 6-Meter-Abstand ebene Bereiche ausgestaltet werden, die zum Ausruhen und Abbremsen dienen. In Bezug auf Querneigungen sind maximal 2 bzw. in manchen Fällen 2,5 % Steigung zulässig (vgl. FGSV (2011a): 23).

Leitsystem

Die innere Leitlinie ist ein wichtiger Teil des Orientierungsprinzips für blinde und sehbehinderte Menschen. Damit wird die ertastbare Begrenzung des Gehwegs auf der fahrbahnabgewandten Seite beschrieben. In vielen Fällen kann die innere Leitlinie durch eine Mauer oder ein Gebäude gegeben sein. (vgl. FGSV (2011a): 27f.; HSVV (2006): 27f.)

In Ergänzung zu dieser grundlegenden Anforderung können weitere Leitsystemelemente für eine barriereärmere Mobilität sorgen. Bodenindikatoren wie Rippen- und Noppenplatten geben den Fußgängerinnen und Fußgängern wichtige Informationen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion) (vgl. FGSV (2011a): 32ff.).

Lichtsignalanlagen

An den lichtsignalisierten Knotenpunkten sind neben den optischen Signalen auch Taster am Mast anzubringen. Diese Taster helfen den Passanten gemäß dem Mehr-Sinne-Prinzip durch vibrierende oder akustische Impulse, die Grünphase der zu Fuß Gehenden zu erkennen.

Querungsstellen / Kanten

An Querungsstellen wird empfohlen, sofern möglich, Geh- und Sehbehinderte getrennt zu führen (Blindenleitsystem und differenzierte Bordhöhe). Sind solche Führungen nur mit erhöhtem Aufwand oder gar nicht realisier-

bar, können Kompromisslösungen Anwendung finden. Hierbei haben Kanten eine Bordhöhe von 3 cm und sind dadurch für Blinde ausreichend zu ertasten und gleichzeitig von Gehbehinderten für gewöhnlich noch zu bewältigen (vgl. FGSV (2011a): 56f.).



Abbildung 15: abgesenkter Bordstein (3cm) an der Bürgerstraße (inkl. Nullabsenkung für den Radverkehr)

Stellplätze

Sollen senkrecht angeordnete Stellplätze für Menschen mit Behinderung nutzbar sein, ist zu den 2,50 m Regelfläche für das Fahrzeug ergänzend eine Bewegungsfläche von 1,00 m einzurechnen. Bei angrenzenden Bauwerken oder seitlichen Einbauten erhöht sich dieser zusätzliche Flächenbedarf auf 1,40 m. Anbaufreie behindertengerechte Stellplätze haben somit eine Breite von 3,50 m. Bewegungsflächen von benachbarten Stellplätzen

zen dürfen sich hierbei allerdings überlagern. Zusätzlich muss für eine barrierefreie Zuwegung zum jeweiligen Stellplatz z.B. durch Bordsteinabsenkungen sichergestellt sein.

Stadtmobiliar

Stadtmobiliar sollte nicht auf Verkehrsflächen platziert werden, da es ansonsten als Barriere fungieren könnte. Dennoch muss dafür gesorgt werden, dass das Stadtmobiliar auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ohne Erschwernisse erreicht werden kann (FGSV (2011a): 59ff.).

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Öffentliche Verkehrsmittel sind oftmals als unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu identifizieren. Deshalb sollten Standorte von barrierefrei ausgestalteten Haltestellen in das Netz barrierefreier Wege integriert werden. Auf diese Weise können wichtige Zielorte und Haltestellen gleichermaßen problemlos und möglichst direkt erreicht werden. Diese Anforderung beinhaltet insbesondere auch die Notwendigkeit barrierefreier Querungsstellen in unmittelbarer Nähe von ÖV-Haltestellen.

Neben den Aspekten der Zuwegung sind vor allem auch Haltestellenausstattung und -gestaltung entscheidend. Taktile und optische Leitelemente wie z.B. Markierung der Einstiegsstelle über ein Aufmerksamkeitsfeld unterstützen die Orientierung für seheingeschränkte und blinde Menschen.

Ein erhöhter Bord, der den Höhenunterschied zwischen Bord und Fahrzeugkante minimiert, wirkt ebenso wie eine ausreichende Bewegungsfläche im Haltestellenbereich barrieremindernd, insbesondere für gehbehinderte Menschen.

Ergänzend anzumerken sind operative Maßnahmen im Betriebsablauf des straßengebundenen Personennahverkehrs. Neben einer Fahrzeugausstattung mit Niederflurtechnik kann ein möglichst dichtes Anfahren des Busses an den Bordbereich der Haltestelle ein optimales Ein- und Aussteigen gewährleisten.

Möblierungsausstattung sollte in nutzbarer Position angebracht werden (z.B. Infotafeln in Sichthöhe) und dabei keine Gefahren drohen (z.B. Sicherheitsmarkierungen auf gläsernen Flächen). Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung geachtet werden (vgl. FGSV (2011a): 66ff.).

3 Das Projektgebiet | Die Göttinger Südstadt

Die Göttinger Südstadt⁶ wurde als ein erstes Projektgebiet zur gezielten Nahmobilitätsförderung in Göttingen ausgewählt, das Projektgebiet abgesteckt. Nun gilt es, die bestehende Situation vor Ort zu bewerten und daraus Rückschlüsse für die Maßnahmenkonzeption zu ziehen.

3.1 Bestehende Maßnahmen, Konzepte und Ansätze

Die Auswertung bestehender Maßnahmen, Konzepte und Ansätze soll einen ersten Eindruck darüber geben, inwieweit das Thema der Nahmobilitätsförderung bereits in Göttingen verankert ist und welche anderen Planungen im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes für das Projektgebiet zu berücksichtigen sind.

Kommunales Einzelhandelskonzept Göttingen (2013)

Das kommunale Einzelhandelskonzept definiert Ziele im Bereich der Einzelhandelsentwicklung. Dort sind Zielsetzungen für die Gesamtstadt jedoch auch für die Quartiersebene, die an dieser Stelle näher betrachtet wird, festgelegt. Zentrales Ziel ist es, die wohnortnahe Grundversorgung beizubehalten bzw. auszubauen. So soll eine wohnungsnahe (und somit

auch fußläufig erreichbare) und möglichst flächendeckende Versorgung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs (Nahversorgung) ermöglicht werden.

Das Einzelhandelskonzept sieht neben der Innenstadt vier Grundversorgungsstandorte sowie (solitäre) Nahversorgungsstandorte vor, die die Grundversorgungsfunktion auf Ebene einzelner Stadtbereiche erfüllen. Ein für das Planungsgebiet bedeutender Grundversorgungsstandort liegt in Geismar und soll Teile der Südstadt mitversorgen. Dort wird ein vergleichsweise geringes Angebot an nahversorgungsrelevanten Gütern festgestellt. Dies wird jedoch vor allem auch auf die Nähe zu den vorhandenen Angeboten in den benachbarten Stadtteilen Innenstadt und Geismar zurückgeführt. Speziell in den Siedlungsbereichen um die Lotzestraße sind größere Lebensmittelmärkte fußläufig nicht erreichbar. Die Ergänzung um einen Vollsortimenter erscheint wünschenswert.

Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen (2014)

Ein entscheidendes Konzept zur Förderung der Nahmobilität in Göttingen stellt der ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ aus dem Jahr 2014 dar. In diesem wurden wichtige Grundsteine für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs gelegt – nicht zuletzt die Entwicklung eines Nahmobilitätskonzeptes in einem Stadtteil als Pilotprojekt.

Im Bereich des Fußverkehrs wurde eine Netzdefinition für den Fußverkehr vorgenommen. Der Schwerpunkt liegt hier auf den Quartieren des zentralen Stadtbereichs, für die wichtige Alltagsverbindungen definiert wurden,

⁶ Im Nachfolgenden wird der Begriff ‚Göttinger Südstadt‘ gleichbedeutend mit dem Projektgebiet verwendet.

die auf die Innenstadt ausgerichtet sind. Diese wichtigen Alltagsverbindungen zeichnen sich durch eine hohe Dichte an relevanten Nutzungen im Streckenverlauf bzw. deren Bedeutung für die fußläufige Erreichbarkeit besonders wichtiger Ziele (z.B. Bahnhof, Universität) aus und stellen quartiersübergreifende Verbindungen dar. Durch die Göttinger Südstadt verlaufen insgesamt 4 ‚wichtige Alltagsverbindungen‘, zwei weitere sowie eine ‚wichtige Grünverbindung‘ entlang der Leine begrenzen diese.

Zusätzlich zu dem aufgeführten Netz wurden Grundsatzkriterien für Anlagen des Fußverkehrs aufgezeigt. Hier sind Aussagen zur Gehwegbreite sowie zu Querungsanlagen getroffen. Die Defizite im Fußverkehr wurden wie folgt eingeschätzt: „Neben unzureichenden Querungsmöglichkeiten und geringen Gehwegbreiten bestehen Defizite vor allem in Bezug auf die Nutzbarkeit vorhandener Gehwege, die häufig durch andere Verkehrsarten bzw. Nutzungen stark eingeschränkt ist“ (LK Argus (2014)). Defizite im Projektraum werden aufgrund von Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten an der Böttingerstraße, am Stegemühlenweg sowie an der Geismar Landstraße gesehen. Die Bürgerstraße zeichnet sich auf Grundlage der Analyse durch fehlende/ unzureichende Querungsmöglichkeiten aus.

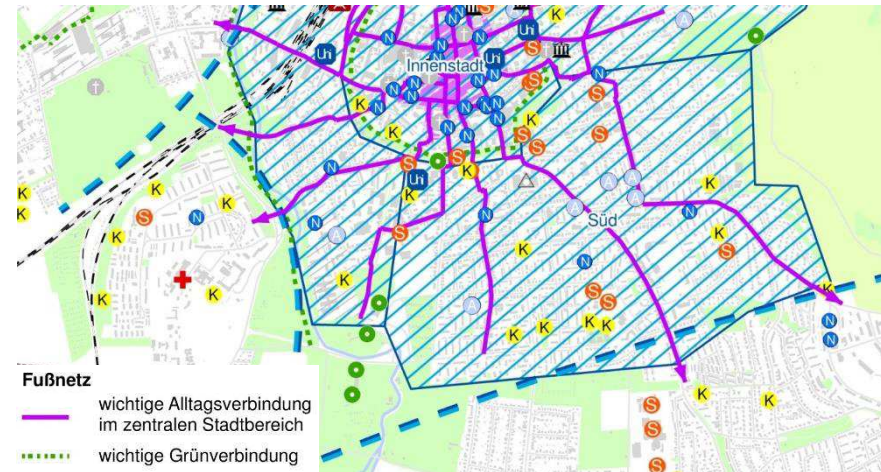


Abbildung 16: Fußnetz im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

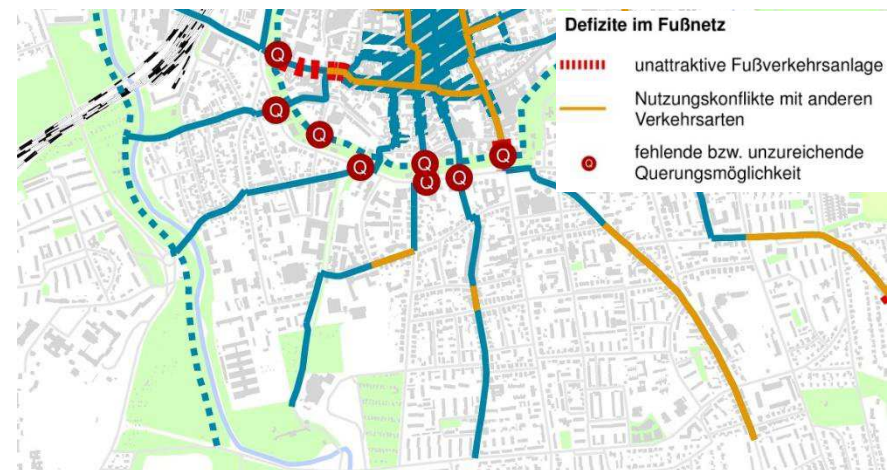


Abbildung 17: Defizite im Fußverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

Exkurs | Qualitätsstandards für eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur

Straßenbegleitende Gehwege

- die anzustrebende Gehwegbreite beträgt 2,50 m
- die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr soll vermieden werden
- Gehwegparken soll nicht zugelassen sein

Gestaltung von Gehwegen

- Gehwege (insbesondere in der Innenstadt) sollen einheitlich und eindeutig gestaltet sein
- die Oberfläche soll so ausgebildet sein, dass Gehwege mit Rollstühlen komfortabel befahrbar sind
- die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg soll taktil und optisch kontrastreich gestaltet und somit gut wahrnehmbar sein
- Querneigungen von mehr als 2% (beispielsweise an Grundstückszufahrten) sollen vermieden werden (nach H BVA)

Aufenthaltsqualität

- im öffentlichen Straßenraum sollen ausreichend Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang) zur Verfügung stehen
- das Gefühl der subjektiven Sicherheit soll insbesondere durch eine gute Beleuchtung gesteigert werden

Querungsmöglichkeiten

- die Überquerbarkeit von Straßen soll in ausreichendem Maße gewährleistet sein
- Bordabsenkungen (3 cm) sollen an möglichst allen Kreuzungen und Querungsanlagen bestehen
- entlang wichtiger Fußverkehrsverbindungen sollen Querungsanlagen mit taktilen und optisch wahrnehmbaren Leitsystemen ausgestattet werden

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

- Fußgängerfurten sollen grundsätzlich an allen Zufahrten bestehen
- Wartezeiten sollen nach Möglichkeit unter 30 Sekunden (maximal 40 Sekunden betragen)
- das Queren soll möglichst in einem Zug, ohne Unterbrechung möglich sein
- die Räumzeit soll auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s bemessen sein
- die Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und audiovisuellen Leitsystemen ausgestattet sein

Quelle: LK Argus (2014)

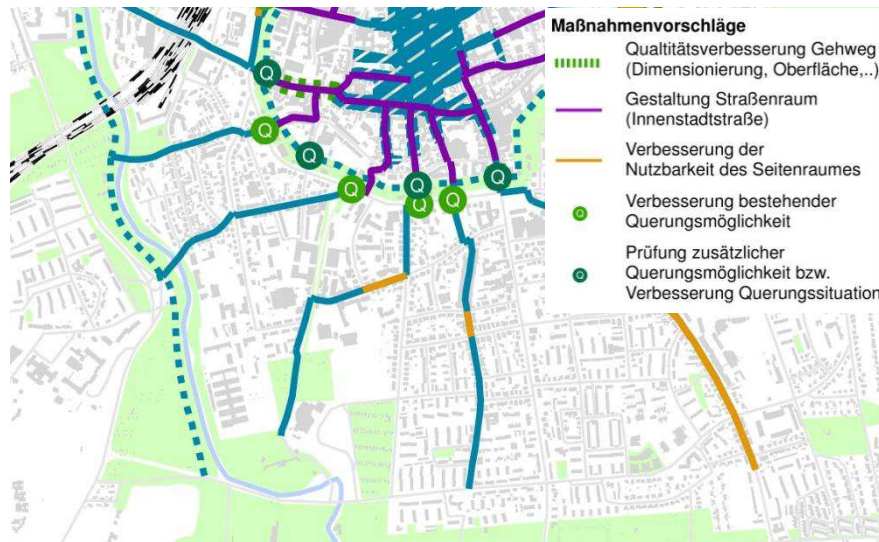


Abbildung 18: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

Das Thema Radverkehr wurde im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ auch behandelt. Das bestehende Radwegenetz der Stadt Göttingen aus den frühen 2000ern genutzt. Demnach wird die Göttinger Südstadt durch den Radschnellweg (in der Planung) als wichtige Hauptverbindung für den Radverkehr erschlossen. Zudem führen Hauptrouten sowie Neben- und Ergänzungsrouten durch das Planungsgebiet. Entlang der Leine verläuft ein wichtiger Radwanderweg. Teile der Uniroute verbinden die Göttinger Südstadt mit den wichtigen Unistandorten in der Nordstadt.



Abbildung 19: Netzdefinition Radverkehrsnetz im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

Wie im Themenfeld Fußverkehr werden auch für den Radverkehr Grundprinzipien entwickelt. Themen sind Führungsprinzipien und mögliche Führungsformen, Oberbau – Deckschicht, Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten, Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen sowie Abstellanlagen. Auf die Einzelheiten soll im Folgenden nicht weiter eingegangen werden. Die Grundlagen für die zukünftige Ausgestaltung des Radverkehrs wird insbesondere im Radverkehrsentwicklungsplan zu klären sein, der sich aktuell in der Aufstellung befindet.

Defizite im Radverkehr werden im Projektgebiet insbesondere entlang der Bürgerstraße sowie der Geismar Landstraße und der Stettiner Straße/ Danziger Straße gesehen. Doch auch die Wiesenstraße zeichnet sich durch eine inadäquate Führungsform, unattraktive Radverkehrsanlagen sowie

Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten aus. Dementsprechend gestalten sich die entwickelten Maßnahmenvorschläge.



Abbildung 20: Defizite im Radverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

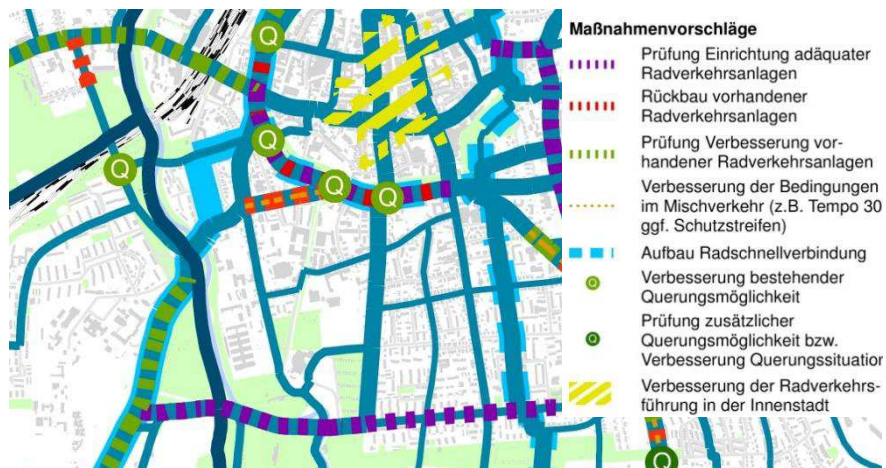


Abbildung 21: Maßnahmenvorschläge Radverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))

Exkurs | Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur (Auszug)**adäquate Radverkehrsführung im Längsverkehr**

- der Radverkehr als Fahrverkehr soll vorzugsweise im Mischverkehr auf der Fahrbahn (ohne eigene Anlage, ggf. Schutzstreifen) oder bei entsprechenden
- Rahmenbedingungen auf dem Hochbord geführt werden, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen (dies trifft insbesondere auf Erschließungsstraßen zu)
- Fahrradstraßen als Sonderform der Führung im Mischverkehr sollen insbesondere entlang von Hauptverbindungen des Radverkehrs innerhalb des Erschließungsstraßennetzes verstärkt angeordnet werden
- eigene Anlagen mit Benutzungspflicht kommen grundsätzlich nur an Straßen in Betracht, wo eine erhebliche, das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage besteht (dies trifft insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen zu)

eigene Radverkehrsanlagen im Längsverkehr

- entlang von Straßen sollen Radverkehrsanlagen möglichst beidseitig angeordnet werden
- die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr soll insbesondere auf Hauptrouten vermieden werden
- es sollen vermehrt Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) zum Einsatz kommen

Gestaltung von Radverkehrsanlagen

- Radverkehrsanlagen sollen einheitlich und eindeutig gestaltet sein
- als Oberfläche soll vorzugsweise Asphalt zum Einsatz kommen, unter Umständen können auch ungefasste Betonsteine eingesetzt werden; der Einsatz von Pflaster soll vermieden werden; Deckschichten ohne Bindemittel sollen nur in Grünanlagen zum Einsatz kommen
- durch Einfärbung der Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten und Einmündungen soll die Radverkehrsführung an diesen besonderen Gefahrenbereichen verdeutlicht werden

Knotenpunkte und Querungsstellen

- Warteflächen bzw. Aufstellflächen sollen ausreichend dimensioniert sein
- es sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten
- enge Radien, hohe Borde sowie abrupte Verschwenkungen sollen vermieden werden
- an Lichtsignalanlagen sollen die Wartezeiten möglichst kurz sein, die Freigabezeiten ausreichend lang sein sowie das Queren in einem Zug, ohne Unterbrechung möglich sein

Quelle: LK Argus (2014)

Radverkehrsentwicklungsplan

Parallel zum Nahmobilitätskonzept erarbeitet die Stadt Göttingen ein Radverkehrsentwicklungsplan. Dieser betrachtet die Stadt Göttingen aus der Sichtweise des Radverkehrs. Schwerpunktthemen sind:

- Netzkonzeption
- Bestandserhebung auf Grundlage von Befahrungen, Bürgerbeteiligung sowie einer Unfallanalyse
- Maßnahmenkonzeption

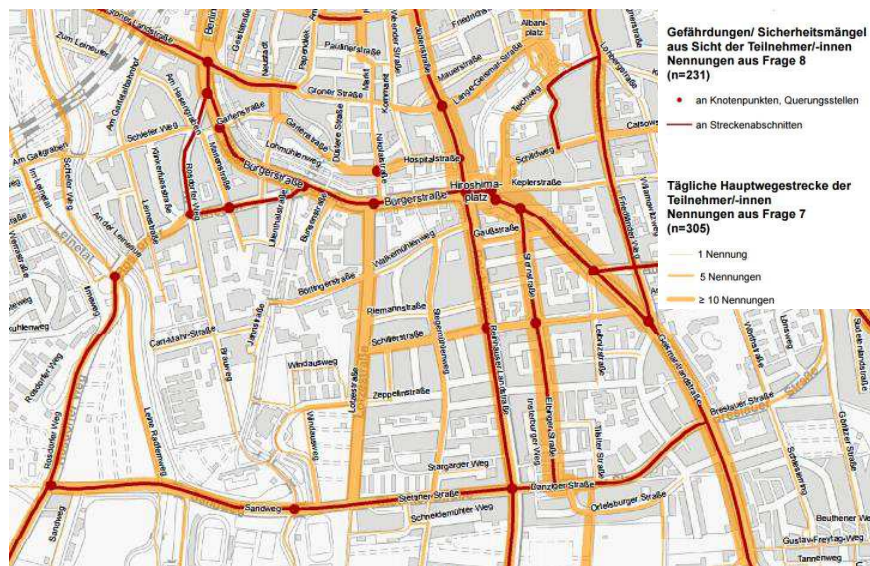


Abbildung 22: Tägliche Hauptwegestrecken der Teilnehmenden inkl. der angegebenen Gefahrenpunkte/-strecken (Quelle: Webseite Stadt Göttingen)

Wichtige Ergebnisse mit dem Bezug zur Göttinger Südstadt gehen aus einer Befragung hervor, die im Sommer 2016 online durchgeführt wurde⁷. Hier wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Wege, die sie mit dem Rad zurücklegen zu skizzieren. In einem weiteren Schritt sollten die Knotenpunkte und Streckenabschnitte markiert werden, bei denen sich die Befragten als Radfahrende unsicher fühlen. Viele Radfahrende nutzen demnach auch in der Göttinger Südstadt insbesondere die Hauptverkehrsstraßen, obwohl sie auf diesen Abschnitten die meisten Gefahrenlagen sehen. Auch die Fahrradstraße in Nord-Süd-Richtung über die Sternstraße wird stark genutzt, birgt aber gleichzeitig aus Sicht der Teilnehmenden einige Gefahrenpunkte.

Einen weiteren wichtigen Schritt stellt die Entwicklung der Netzkonzeption dar. Diese spielt für das Nahmobilitätskonzept insofern eine Rolle, da wichtige Wege für Radfahrende definiert und hierfür Maßnahmen entwickelt werden. Insbesondere bei der Entwicklung von Maßnahmen entlang von Hauptverkehrsstraßen, auf denen zu Fuß Gehende und Radfahrende sich häufig die bestehenden Flächen im Seitenraum teilen müssen, spielen hier eine wichtige Rolle. Die Belange des Fußverkehrs sind hier besonders zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes können direkten Bezug auf die Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans nehmen – umgekehrt ist dies nicht möglich.

⁷ Teilnahmezahl lag bei etwa 350 Personen

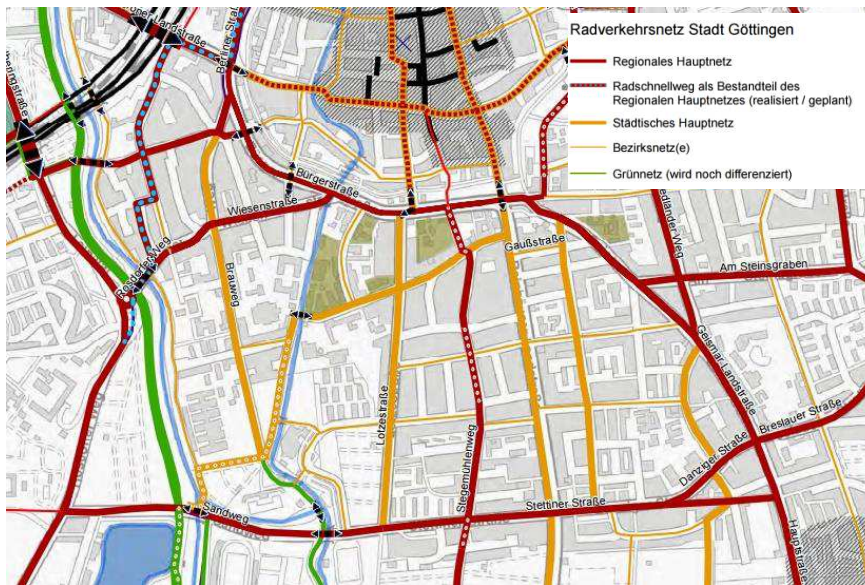


Abbildung 23: Netzkonzeption für den Radverkehr (Entwurf) (Quelle: Webseite Stadt Göttingen)

Weitere Maßnahmen der Nahmobilitätsförderung

In der Vergangenheit wurden in Göttingen zahlreiche Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung umgesetzt bzw. werden als laufende Aufgaben wahrgenommen.

Fußverkehr

- Fußgängerleitsystem Innenstadt
- Prüfung zur Realisierung von Verbesserungen für zu Fuß Gehende bei allen Baumaßnahmen
- Kinderstadtplan sowie separate Schulwegpläne für Grundschulen

Radverkehr

- E-Radschnellweg (Bestand und Planung)

- Entwicklung eines gesamtstädtischen Radroutennetzes (Alltags- und Freizeitrouten, sowie gesonderter Teilnetze)
- kontinuierlicher Ausbau der Wegweisung und Integration für Fernradwege
- Integration der Radverkehrsbelange bei Straßenbauvorhaben
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Überprüfung von Radverkehrsanlagen auf Aufhebung der Benutzungspflicht
- Ausbau und die Modernisierung von Abstellanlagen (z.B. Bahnhof, Innenstadt)
- Unterzeichnung der Fahrrad-Charta von Brüssel im Jahr 2010

Aufenthaltsqualität

- Innenstadtbauprogramm (Umgestaltung von Innenstadtstraßen, Fußgängerzone)
- Gesamtstädtisches Leitbild 2020 und Innenstadtleitbild

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Flyer zur Eröffnung der Fahrradstraßen
- Internetplattform
- Innenstadtplan Radverkehr
- Beteiligung an der bundesweiten Fahrrad-Aktion „Stadtradeln“

3.2 Nutzer- und Potenzialgruppen in der Südstadt

Ein Nahmobilitätskonzept muss selbstverständlich so konzipiert sein, dass die darin enthaltenen Maßnahmen für alle Nutzerinnen und Nutzer sowie Personengruppen nutzbar sind – das ist ein zentrales Ziel der Nahmobilitätsförderung. Trotzdem können sich einzelne Maßnahmen bestimmter Zielgruppen (beispielsweise Schülerinnen und Schüler oder Seniorinnen und Senioren) widmen, um die Anforderungen dieser Gruppen im Besonderen zu erfüllen.

Insgesamt ist die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner der Göttinger Südstadt in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Aktuell leben mehr als 15.000 Menschen im Projektgebiet, 2006 waren es noch 13.750, was einen Anstieg von 10 % bedeutet.

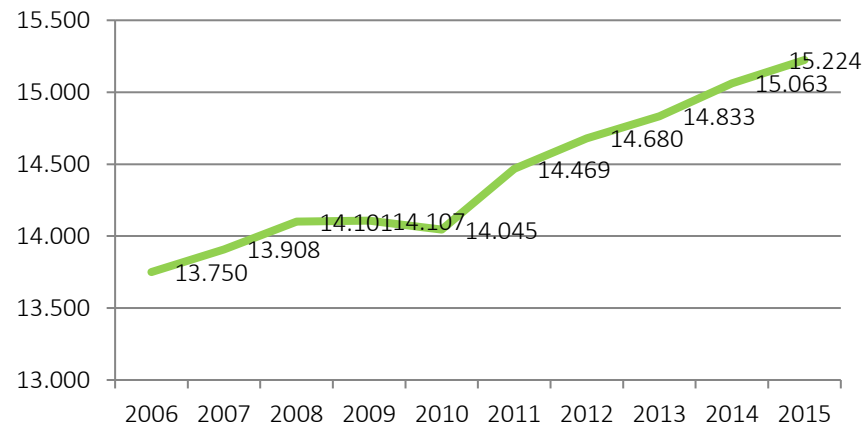


Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der Göttinger Südstadt (Quelle: Stadt Göttingen (2016))

Der Anteil der unter 18-jährigen liegt in der Göttinger Südstadt unter dem der Gesamtstadt (Göttinger Südstadt: 10 %; Göttingen Gesamt: 12,5 %), dafür liegt der Anteil der Bevölkerung im Alter über 65 Jahren etwas höher⁸.

⁸ Stadt Göttingen (2016)

Tabelle 2: Altersverteilung/ Bevölkerungsstruktur in der Göttinger Südstadt (Quelle: Stadt Göttingen (2016))

	Projektgebiet		Göttingen gesamt	
Einwohnerzahl	15.000	11,5 %	131.000	100 %
< 18 Jahre	1.700	10 %	17.000	12,5 %
18-65 Jahre	11.200	70 %	94.000	70,5 %
> 65 Jahre	2.400	20 %	22.000	17 %
davon Studierende	1.200	8 %	19.400	14,8 %

Die Seniorinnen und Senioren stellen aufgrund ihres hohen Anteils und ihrer spezifischen Anforderungen somit eine zentrale Zielgruppe des Nahmobilitätskonzeptes dar. Auch die Schülerinnen und Schüler sowie die Studierenden sollten einer näheren Betrachtung unterzogen werden, um diese geringer vertretenden Gruppen (am Wohnort) weiter zu stärken. Zusätzlich profitieren die Schülerinnen und Schüler sowie Studierenden, die außerhalb der Südstadt wohnen, in dieser jedoch zur Schule/ zur Universität gehen.

3.3 Mobilitätsverhalten

Der Rad- und Fußverkehrsanteil ist in der Gesamtstadt Göttingen bereits sehr hoch – so auch in der Göttinger Südstadt. In der Gesamtstadt von Göttingen liegt der Radverkehrsanteil am Modal Split bei 28 %, in der Südstadt sogar bei 37 %, der MIV-Anteil ist dementsprechend geringer. Der Fußverkehrsanteil liegt in der Südstadt vier Prozentpunkte über dem Durchschnitt in Göttingen. Insbesondere im Binnenverkehr nimmt der Fuß- und Radverkehr eine wichtige Bedeutung ein (vgl. Abbildung 27).

Die meisten Wegebeziehungen bestehen zwischen der Südstadt und der Innenstadt (13.000)⁹. Auch zwischen der Südstadt und den Stadtbezirken Geismar (8.874), Nordstadt (7.810), Weende (7.661), Oststadt (6.378), sowie der Weststadt (6.302) finden viele Wege statt. Wege, die schon heute zu Fuß zurückgelegt werden, finden meist zwischen der Südstadt und den Stadtbezirken Innenstadt (4.205), Oststadt (1.404) sowie der Weststadt (566), Nordstadt (548), und Geismar (531) statt. Wege, für die das Rad genutzt wird, finden häufig zwischen der Südstadt und den Stadtbezirken Innenstadt (5.848), Nordstadt (4.689), Geismar (2.474), Oststadt (1.925), Weende (3.353) sowie der Weststadt (2.194) statt¹⁰ (vgl.

⁹ LK Argus (2017)

¹⁰ LK Argus (2017)

Abbildung 28).

Betrachtet man die Wege anstelle nach Verkehrsmittel nach Wegezweck, so beginnen/ enden die meisten Schul-/ Ausbildungswege in der Nordstadt (1.900). Auch zwischen der Südstadt und Geismar (564) sowie der Innenstadt (467) finden viele Wege zu diesem Zweck statt. Wege zur Arbeit beginnen/ enden häufig in der Innenstadt (1.448), der Nordstadt (1.172), Weende (1.178), Geismar (1012) oder der Oststadt (517). Bei den Freizeitwegen spielt die Innenstadt als Quelle und Ziel eine entscheidende Rolle (1.747), sowie die Oststadt (1514) und die Nordstadt (957)¹¹ (vgl. Abbildung 29).

Die meisten Wege in Göttingen, die unter drei km lang sind, werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Doch bereits bei Wegen zwischen drei und fünf km wird mehr als ein Drittel der Wege mit dem Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt, obwohl diese Wegelängen ein hohes Potenzial zur Verlagerung auf das Fahrrad darstellen (vgl. Abbildung 25).

¹¹ LK Argus (2017)

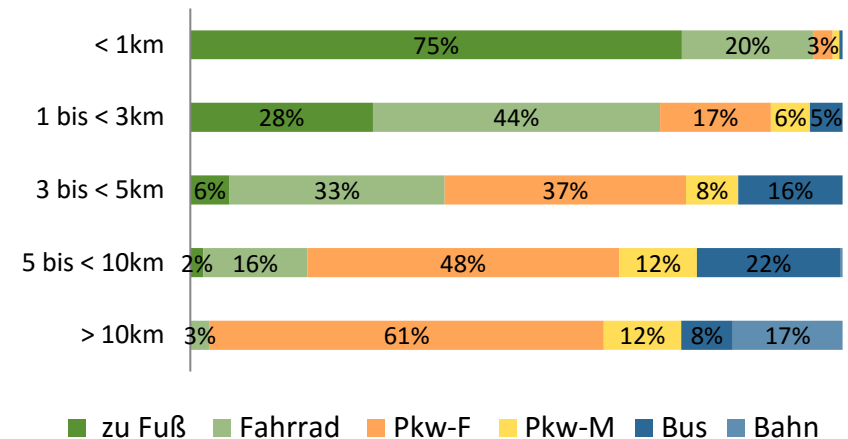


Abbildung 25: Modal Split nach Wegelängen in der Gesamtstadt Göttingen
(Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))

Eine Kultur der Nahmobilität ist in der Göttinger Südstadt dementsprechend bereits vorhanden! Und trotzdem sollte vor dem Hintergrund, dass im Binnenverkehr in der Südstadt immer noch 17 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden (vgl. Abbildung 27), das Zufußgehen und Radfahren im Nahbereich attraktiver gemacht werden. Insbesondere in den Stadtteilen, in denen bereits heute viele Wegeverbindungen bestehen, sollten gute Fuß- und Radwege die bezirksübergreifenden Wege noch verstärken.

Exkurs | Altersentwicklung der Bevölkerung in Göttingen bis 2030

In Göttingen wird sich die Gruppe der Menschen über 60 Jahren in den nächsten 15 Jahren deutlich erhöhen, die Gruppe der Menschen unter 60 sinkt hingegen. Das Nahmobilitätskonzept soll die Anforderungen der älteren Bevölkerung an die Verkehrsinfrastruktur und ihre Mobilität berücksichtigen.

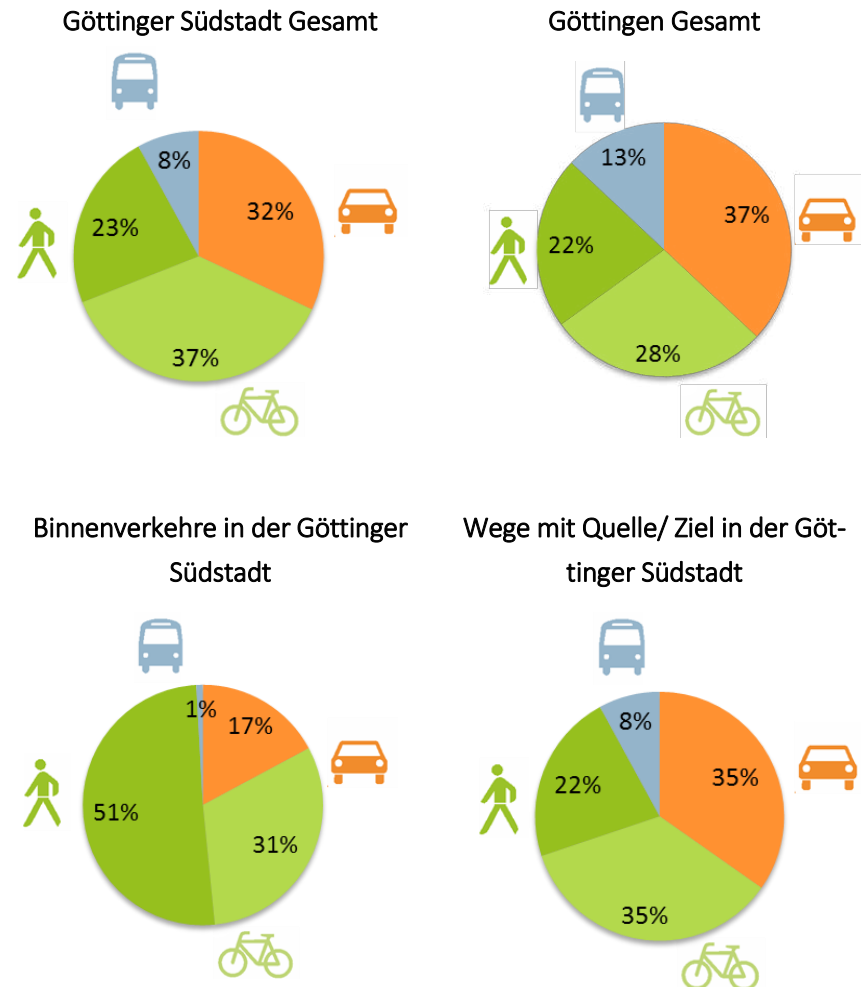
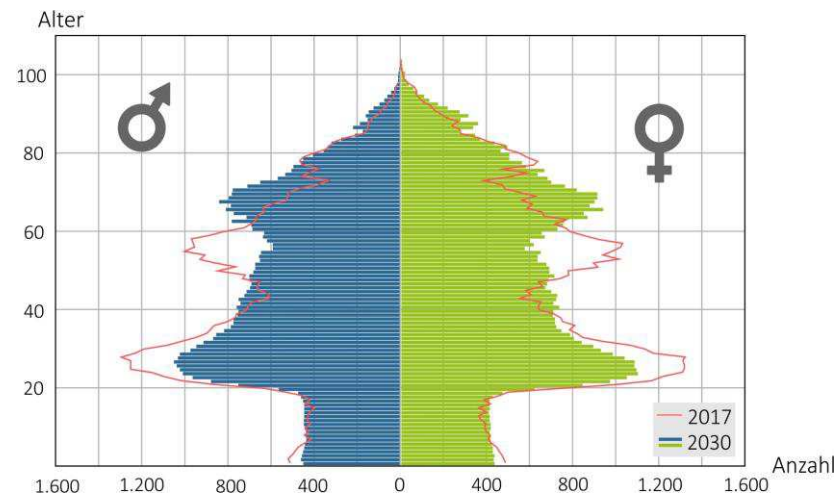


Abbildung 27: Vergleich der Modal Split Werte (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))

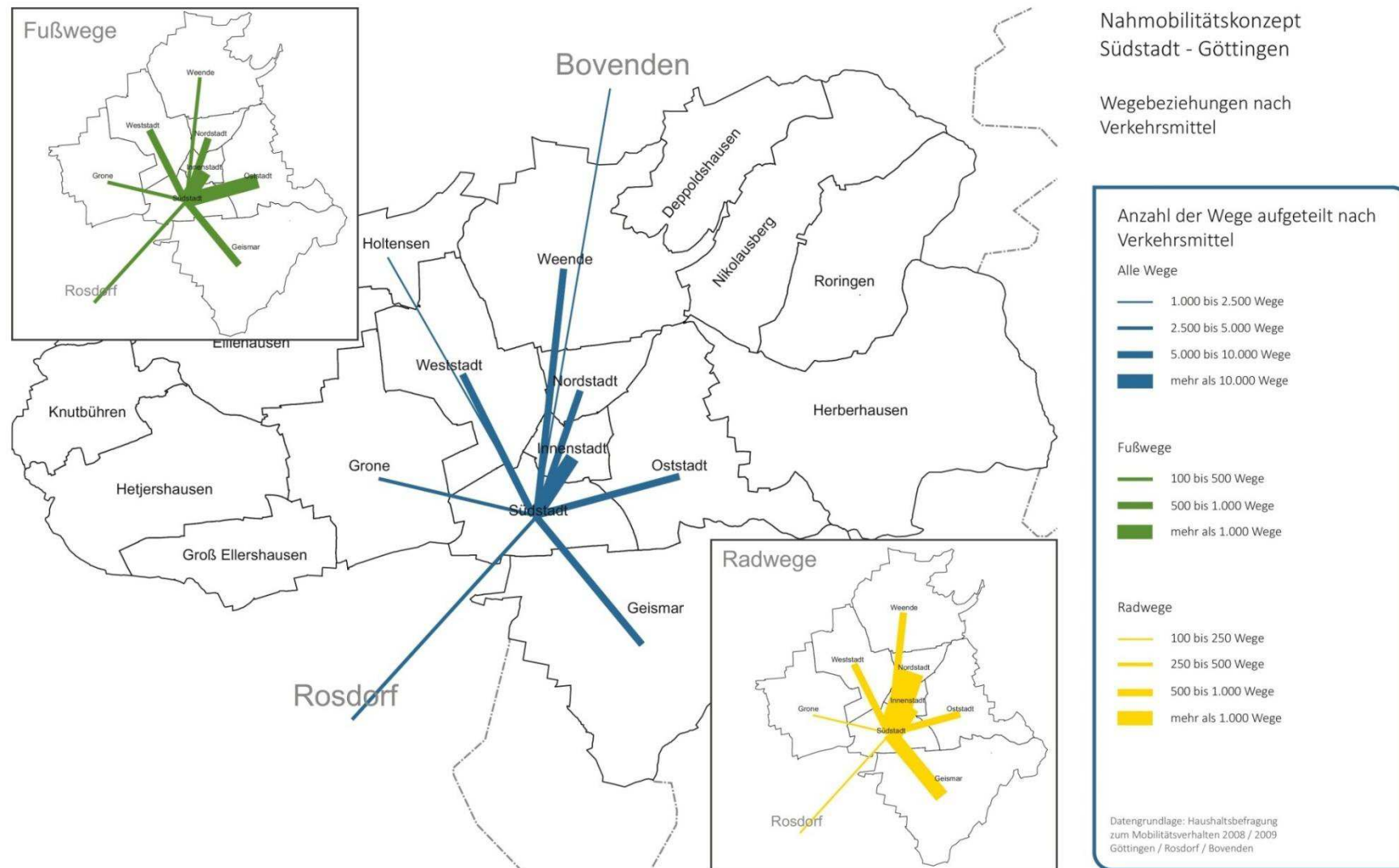


Abbildung 28: Wegebeziehungen nach Verkehrsmittel

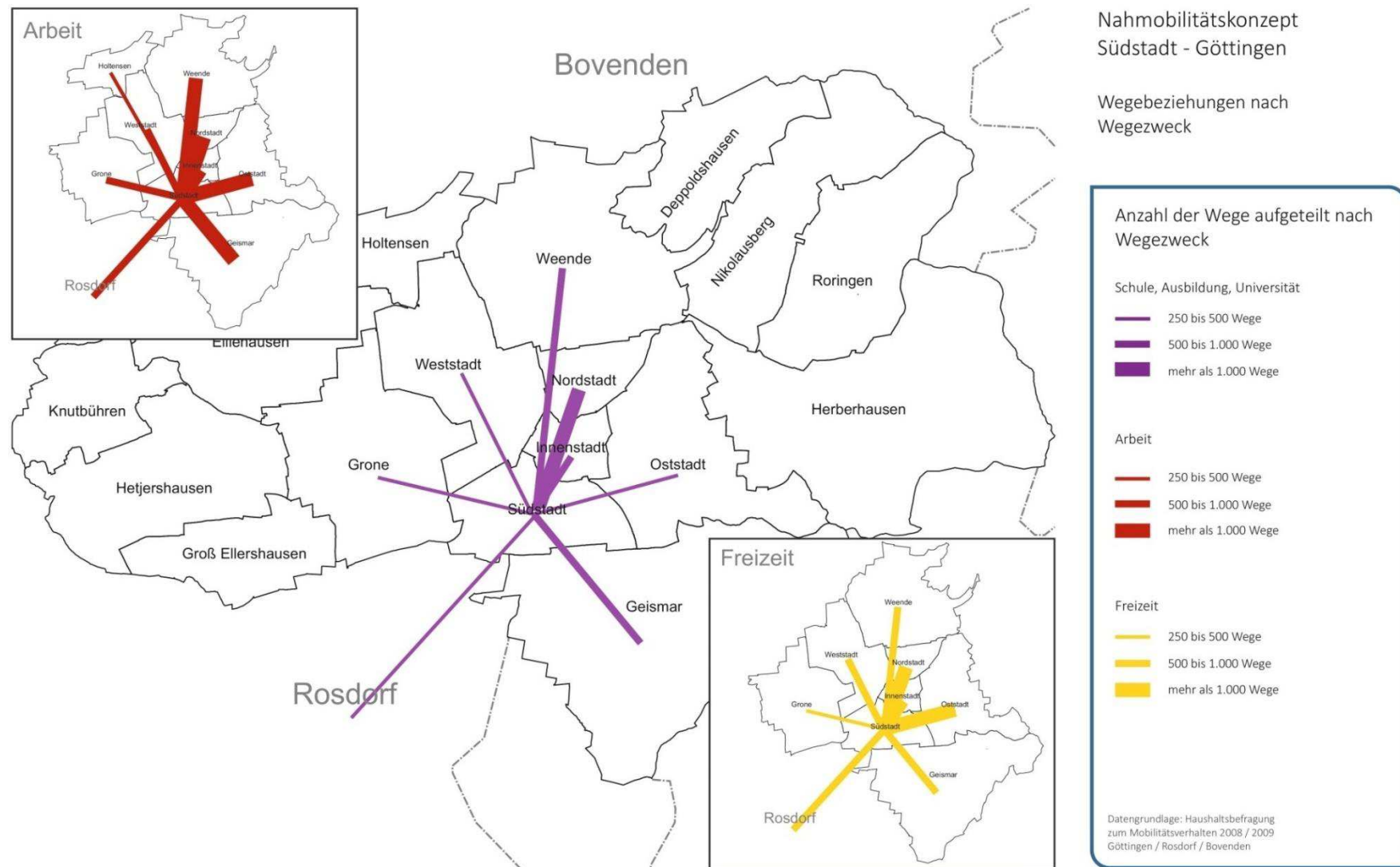


Abbildung 29: Wegebeziehungen nach Wegezweck

Exkurs: Genderauswertung der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2015 /2016

Für die Gesamtstadt Göttingen wurde 2015 / 2016 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten¹² durchgeführt, die unter anderem die Mobilitätskennziffern nach Geschlecht für die Göttinger Bevölkerung aufführt (vgl. Tabelle 3). Auszüge aus dieser aktuellen Auswertung wurden in den Bericht aufgenommen, da sie die Bedeutung der Nahmobilitätsförderung, insbesondere bezogen auf die weibliche Bevölkerung, ergänzend belegen.

*Tabelle 3 Mobilitätskennziffern und Wege der Göttinger Bevölkerung
(Quelle: LK Argus (2017))*

	männlich	weiblich
außer-Haus-Anteil	88%	87%
zurückgelegte Wege	187.371	212.108
Durchschnittliche Wege pro mobiler Person am Tag	3,4	3,8
Wege pro Person ab 6 Jahren	3,0	3,3

¹² LK Argus Kassel GmbH (2017): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2015/2016 in Göttingen/ Rosdorf/ Bovenden. Bericht - Genderauswertungen Mai 2017.

Die Auswertung der Befragung zeigt auch die Verkehrsmittelwahl in der Göttinger Südstadt differenziert nach Geschlecht auf (vgl. Abbildung 30).

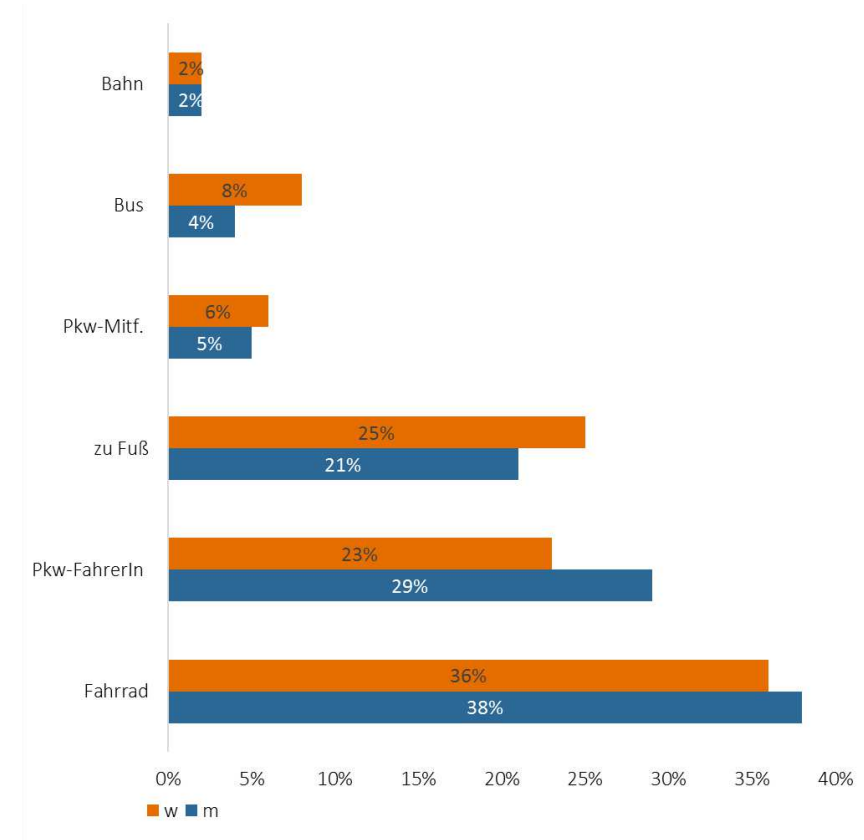


Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht in der Göttinger Südstadt (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))

Hier wird deutlich, dass in der Göttinger Südstadt der Fuß- und Radverkehr einen vorherrschenden Anteil einnehmen, wobei der Fußverkehrsanteil bei den Frauen etwas höher ist als der der Männer. Gleichzeitig ist der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten bei den Männern etwas höher als bei Frauen. In Verbindung mit der höheren Anzahl der täglichen Wege bei den Frauen lässt dies auf mehrere Wege über kürzere Distanzen schließen (vgl. Tabelle 3 und Abbildung 31) und die somit das typische Muster von Wegeketten im Nahbereich aufweisen. Dies bestätigt sich bei den Wegezwecken, differenziert nach Geschlecht (vgl. Abbildung 32): Das Bringen/Holen von Personen, der Einkauf sowie private Erledigungen erfolgen mehr von Frauen als von Männern. Die hier dargestellten Auszüge aus der aktuellen Haushaltsbefragung belegen zum einen die Relevanz einer geschlechterspezifischen Betrachtung und zum anderen bestätigen sie den eingeschlagenen Weg der Stadt Göttingen, die Nahmobilität weiter zu stärken.

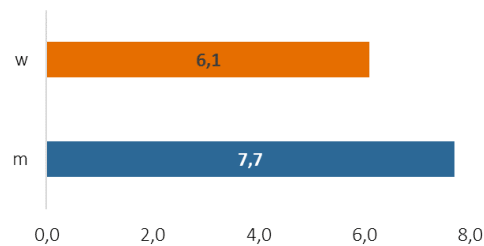


Abbildung 31: Durchschnittliche Länge/Weg nach Geschlecht [km] (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))

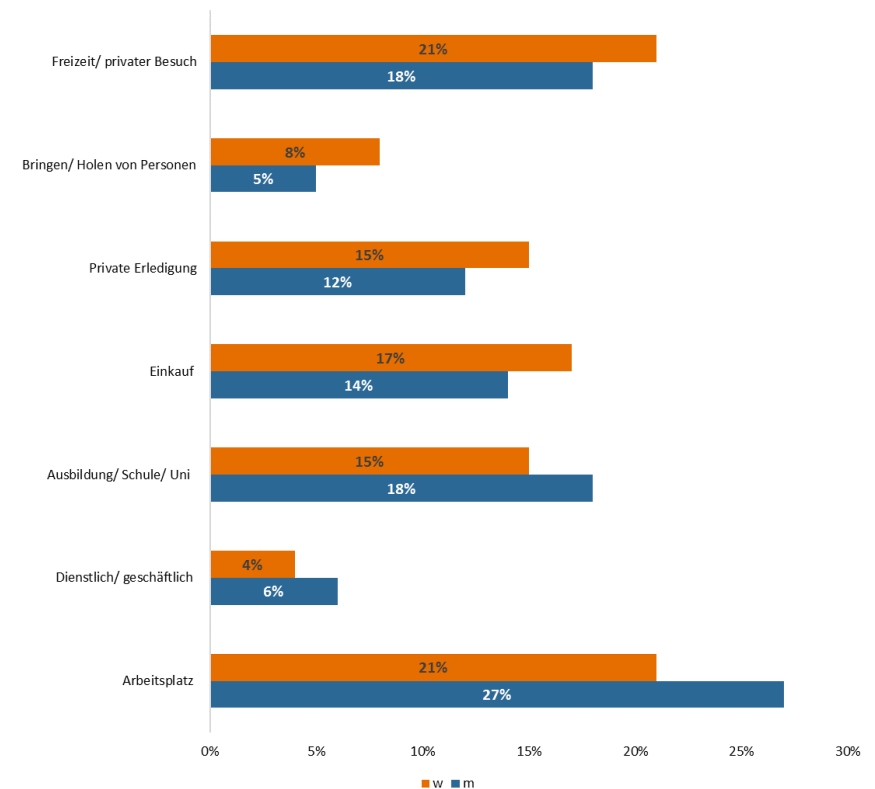


Abbildung 32: Wegezwecke der Göttinger Bevölkerung nach Geschlecht (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))

3.4 Fokus: Das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler¹³

Jugendliche sind eine wichtige Zielgruppe in Bezug auf die Nahmobilitätsförderung. Sie haben meist nicht die gänzliche Wahlfreiheit, was die Verkehrsmittel angeht. Sie stellen deswegen eine zentrale Zielgruppe dar und werden an dieser Stelle detailliert betrachtet.

Im November 2016 wurden die Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums (Standort Böttingerstraße) mithilfe eines Fragebogens zu ihrem Mobilitätsverhalten auf dem Schulweg sowie in der Freizeit befragt. Alle Schülerinnen und Schüler erhielten die Möglichkeit an der Befragung teilzunehmen. Insgesamt nahmen 445 Schülerinnen und Schüler an dieser teil, was eine Rücklaufquote von etwa 80 % bedeutet.

Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler

Die Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums stammen aus insgesamt 21 unterschiedlichen Kommunen. Mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums (55 %) wohnt in Göttingen selbst. Die übrigen Schülerinnen und Schüler kommen größtenteils aus den angrenzenden Kommunen – hier stechen insbesondere Rosdorf (14 %) und Gleichen (11 %) heraus.

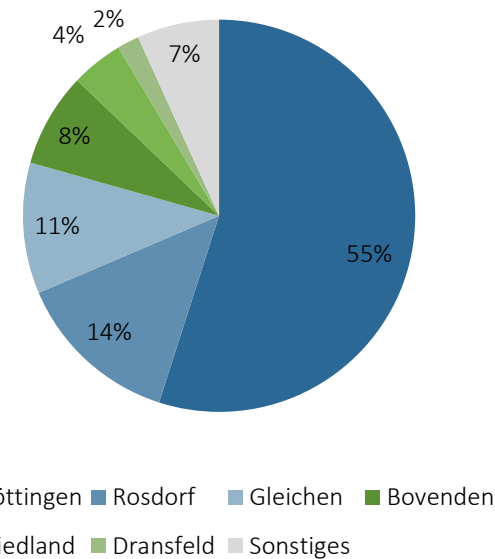


Abbildung 33: Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler auf Ebene der Kommunen

Zu 1/3 stammen die Schülerinnen und Schüler aus Göttingen aus dem Stadtteil Geismar (33 %). Weitere 14 % wohnen in der Südstadt, weitere 10 % aus Grone sowie 8 % aus der Innenstadt. Insgesamt haben 77 % der Schülerinnen ihren Wohnstandort in der Südstadt selbst beziehungsweise in den angrenzenden Stadtteilen. Insbesondere diese kurzen Wege stellen ein großes Potenzial für die Verlagerung von Bring- und Holfahrten auf das Fahrrad dar.

¹³ des Felix-Klein-Gymnasiums

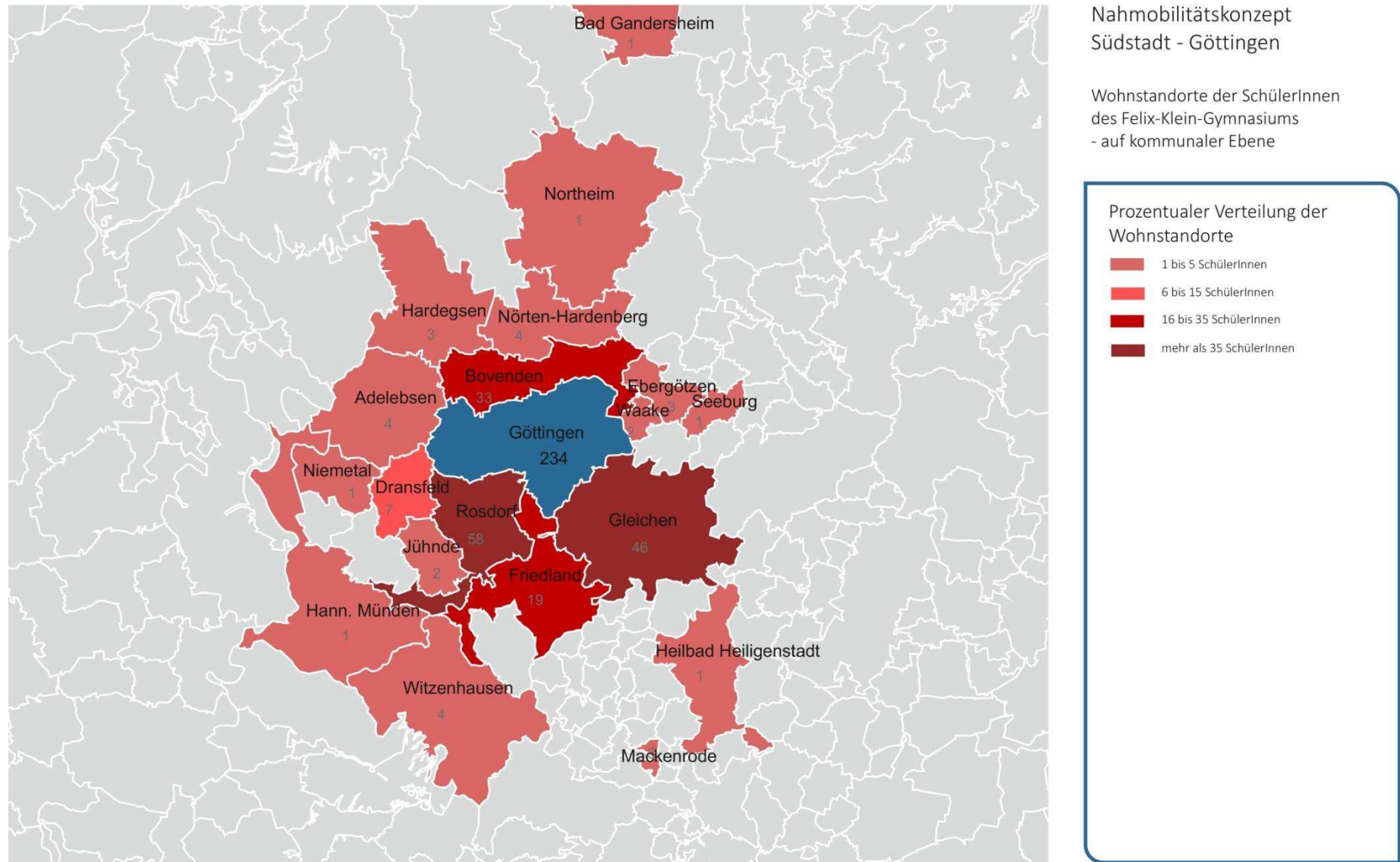


Abbildung 34: Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums auf kommunaler Ebene

Zufußgehen und Radfahren in Göttingen aus Sicht der Jugendlichen

Die Jugendlichen nehmen das Zufußgehen und Radfahren in Göttingen auf ihre eigene Weise dar. Zu unterscheiden ist hier grundsätzlich zwischen den Schülerinnen und Schülern, die in Göttingen wohnen, und derer, die außerhalb wohnen und aufgrund der Schule/ der Freizeit nach Göttingen kommen.

Weniger als die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler gehen in Göttingen gerne zu Fuß – dabei macht es keinen Unterschied, ob sie aus Göttingen oder aus einer anderen Kommune kommen. Mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler gehen somit „nicht so gerne“ oder „ungerne“ zu Fuß. Die Gründe hierfür unterscheiden sich nach Wohnort.

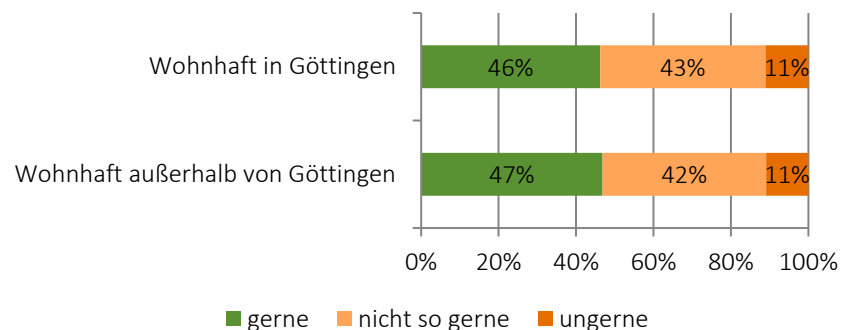


Abbildung 35: Zufriedenheit der Jugendlichen mit dem Zufußgehen in Göttingen

Während Schülerinnen und Schüler, die in Göttingen wohnen, zu etwa 50 % die langen Wege als Grund angeben, sind es bei den Schülerinnen, die

nicht in Göttingen wohnen, nur 40 %. Unattraktive Wege spielen für jeweils ¼ der befragten Jugendlichen eine Rolle. Zusätzlich gaben die Schülerinnen und Schüler häufig an, dass ihre eigene Faulheit sie am Zufußgehen in Göttingen hindern würde (13 Nennungen). Auch sei das Fahrrad schneller und würde deswegen lieber genutzt werden (8 Nennungen).

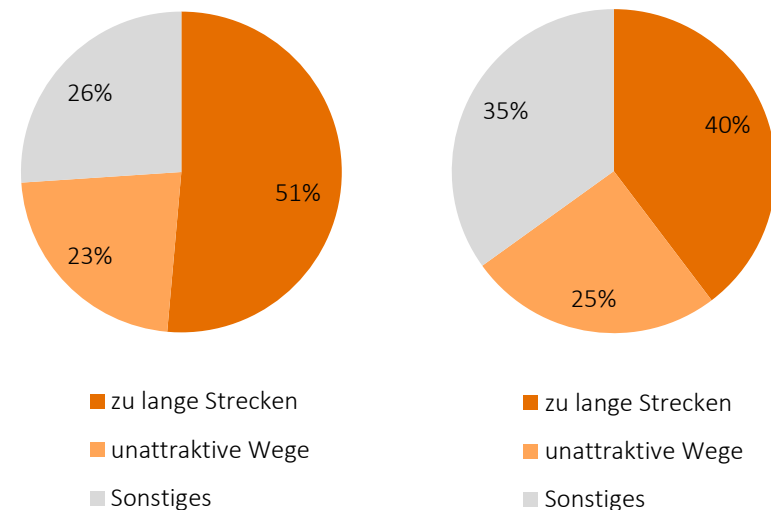


Abbildung 36: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Zufußgehen in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen)

Abbildung 37: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Zufußgehen in Göttingen (Wohnhaft außerhalb von Göttingen)

Die Beliebtheit des Radfahrens unterscheidet sich hingegen deutlich in Bezug auf den Wohnort der befragten Jugendlichen. Mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler (56 %), die in Göttingen wohnen, fahren gerne mit dem Rad in Göttingen, bei den Schülerinnen und Schüler, die nicht in Göttingen wohnen, ist es hingegen nur jeder Dritte. Auch der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die „ungerne“ mit dem Rad in Göttingen fahren,

unterscheidet sich deutlich (Wohnhaft in Göttingen: 18 %; Wohnhaft außerhalb von Göttingen: 31 %). Diese Ergebnisse können grundsätzlich auf die Gewohnheit der Jugendlichen bezogen werden. Solche, die in Göttingen wohnen, haben sich an die bestehende Situation und Menge an Radfahrenden verstärkt gewöhnt und fühlen sich deswegen sicherer und wohler, wohingegen sich einige Jugendlichen, die außerhalb wohnen, aufgrund der vielen Radfahrenden teilweise unsicher fühlen.

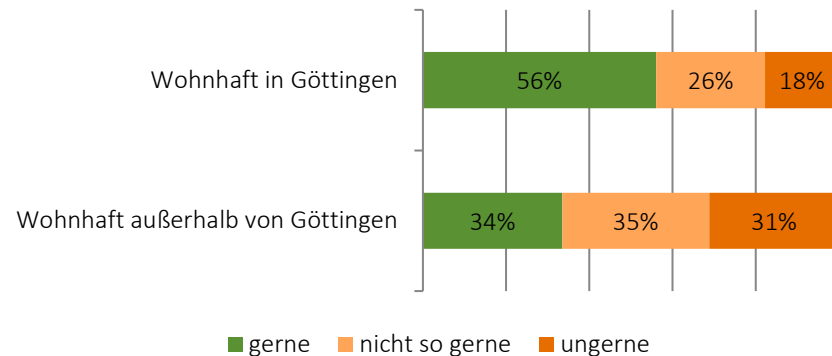
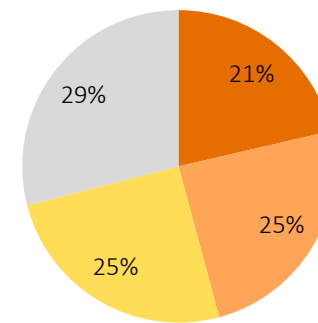


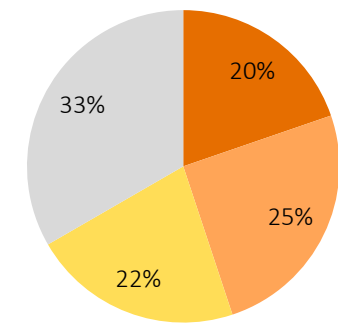
Abbildung 38: Zufriedenheit der Jugendlichen mit dem Radfahren in Göttingen

Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Radfahren in Göttingen sind hingegen bei den zwei betrachteten Gruppen der Jugendlichen sehr ähnlich – die Hemmnisse werden als gleichwertig betrachtet. So sehen jeweils 25 % der Jugendlichen die zu langen Strecken, die schlechten und unsicheren Radwege sowie die schlechten Abstellmöglichkeiten als wichtige Hemmnisse zur gesteigerten Zufriedenheit beim Radfahren an. Zusätzlich wurden die eigene Faulheit (15 Nennungen) sowie die bestehenden Steigungen auf der Strecke (8 Nennungen) als Gründe benannt.



- zu lange Strecken
- schlechte und unsichere Radwege
- schlechte Abstellmöglichkeiten
- Sonstiges

Abbildung 39: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Radfahren in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen)



- zu lange Strecken
- schlechte und unsichere Radwege
- schlechte Abstellmöglichkeiten
- Sonstiges

Abbildung 40: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Radfahren in Göttingen (Wohnhaft außerhalb von Göttingen)

Modal Split der Schülerinnen und Schüler

Nicht allen Schülerinnen und Schülern des Felix-Klein-Gymnasiums steht ein funktionstüchtiges Fahrrad zur Verfügung. Etwa jede/r Zehnte kann das Rad somit im Vorherein nicht für den Schulweg nutzen, wobei der

Großteil dieser Gruppe (62 %) in Göttingen selbst oder im angrenzenden Bovenden (17 %) und Gleichen (11 %) wohnt. Eine Monatskarte für den Bus besitzen hingegen nur 61 % der Schülerinnen und Schüler – 72 % der Schülerinnen und Schüler ohne Monatskarte stammen aus Göttingen selbst.

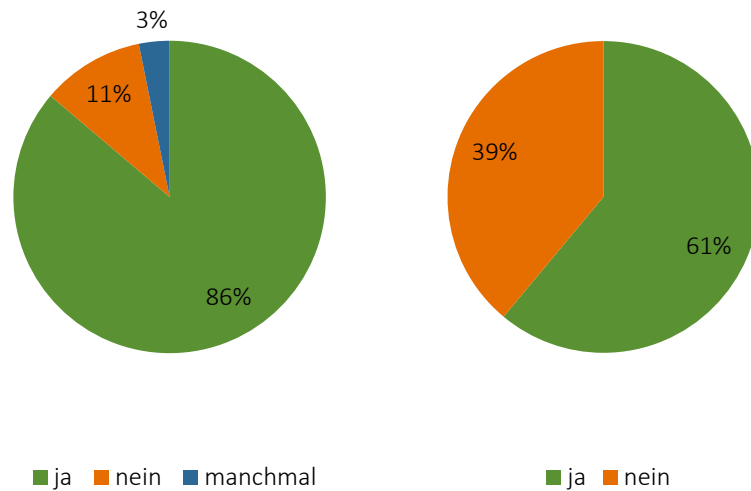


Abbildung 41: Links: Fahrradverfügbarkeit; Rechts: Verfügbarkeit einer Monatskarte für den ÖV

Die Schülerinnen und Schüler wurden nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem sie üblicherweise im Sommer/ im Winter zur Schule kommen. Hierbei gaben etwa 25 % der Schülerinnen und Schüler mehr als ein Verkehrsmittel an, welches regelmäßig genutzt werde.

¹⁴ Bewertet wurden alle regelmäßig genutzten Verkehrsmittel

Die meisten Schülerinnen und Schüler erreichen das Felix-Klein-Gymnasium im **Sommer** per Bus (45 %), oder mit dem Fahrrad (27 %)¹⁴. 15 % der Schülerinnen und Schüler werden von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht. Die übrigen 4 % entfallen auf den Zug (3 %) sowie den Motorroller (1 %). Besitzen die Schülerinnen und Schüler eine Monatskarte für den Bus, steigt dessen Anteil am Modal Split (Winter) selbstverständlich weiter an (53 %) – meist auf Kosten des Fahrrads.

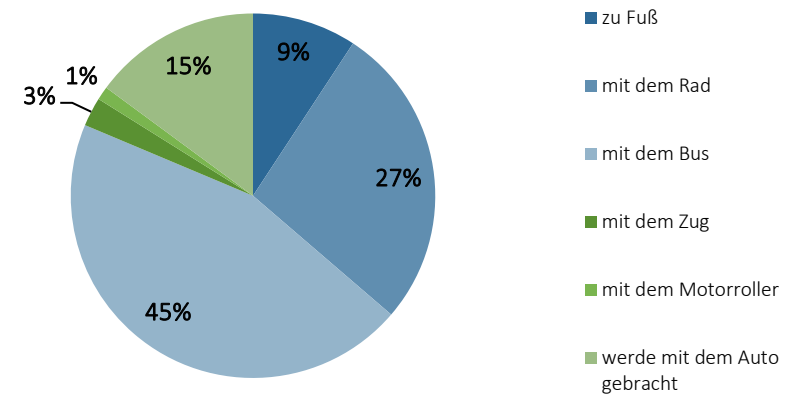


Abbildung 42: Modal Split der Schülerinnen und Schüler im Sommer

Nutzen Schülerinnen und Schüler im Sommer regelmäßig unterschiedliche Verkehrsmittel, so schwanken diese meist zwischen der Nutzung des Rads und des Busses (38 %). Etwa 26 % wechseln zwischen Bus und dem Beifahrersitz im Auto der Eltern.

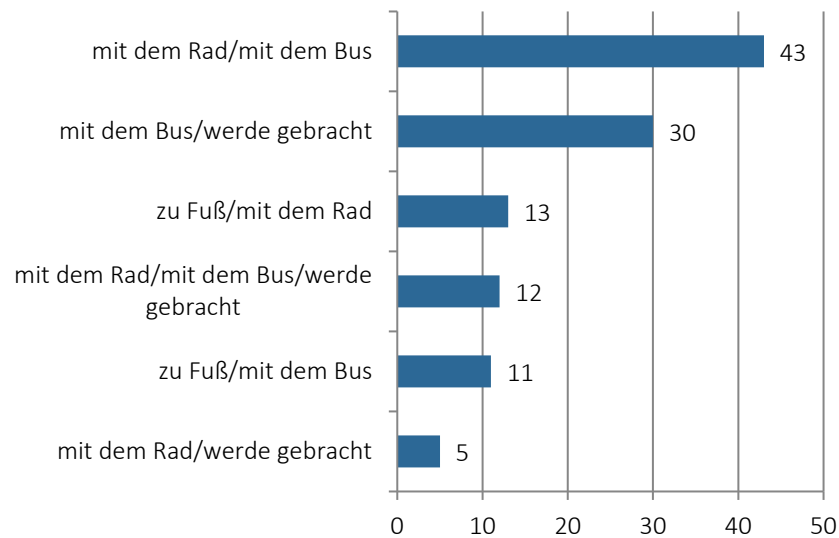


Abbildung 43: Kombinationen bei wechselnden Verkehrsmitteln

Der Modal Split verändert sich in Bezug auf den Wohnort der Schülerinnen und Schüler. Schülerinnen und Schüler aus Göttingen fahren häufiger mit dem Fahrrad zur Schule als Schülerinnen und Schüler aus den anderen Vergleichskommunen (26 %). Auch Schülerinnen und Schüler aus Rosdorf kommen in 24 % der Fälle mit dem Fahrrad zur Schule. Schülerinnen und Schüler, die außerhalb von Göttingen wohnen, werden verhältnismäßig häufig mit dem Auto zur Schule gebracht oder Nutzen den Bus. Als Grund für diese Unterschiede kann grundsätzlich die zurückzulegende Wegelänge gesehen werden.

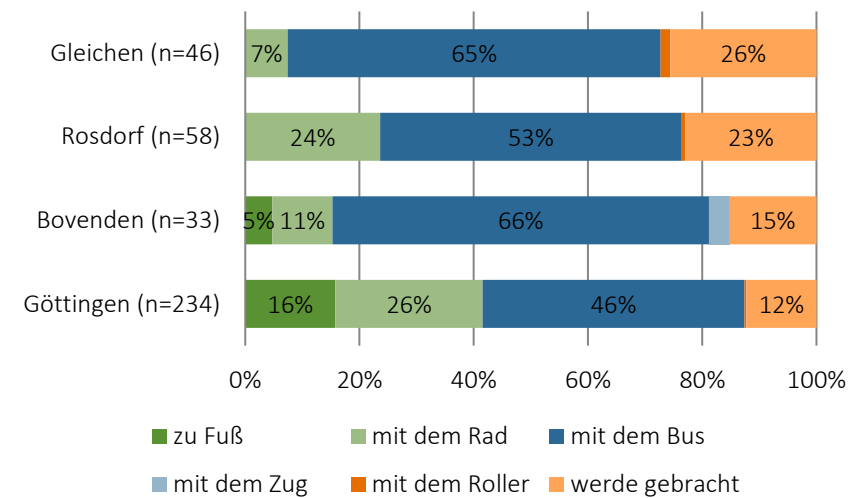


Abbildung 44: Modal Split in Bezug auf den Wohnstandort (Kommune)

Doch auch Schülerinnen und Schüler, die in Göttingen wohnen, kommen noch zu beinahe 50 % mit dem Bus zur Schule. Dies unterscheidet sich stark nach Stadtteilen. Schülerinnen und Schüler aus der Südstadt, der Oststadt sowie der Innenstadt kommen zu mehr als 50 % zu Fuß zur Schule – insgesamt kommen über 85 % zu Fuß oder mit dem Rad. Schülerinnen und Schüler aus weiter entfernten Stadtteilen kommen größtenteils (bis zu 88 %) mit dem Bus zur Schule, obwohl Wegelängen von 5 km für den Radverkehr als attraktiv zu betrachten sind. Ggf. spielt hier die Infrastruktur für den Radverkehr eine wichtige Rolle. Die Verlängerung des Radschnellweges, der auch die Südstadt anbindet, könnte eine Verlagerung auf den Radverkehr und eine Entlastung des ÖVs bedeuten.

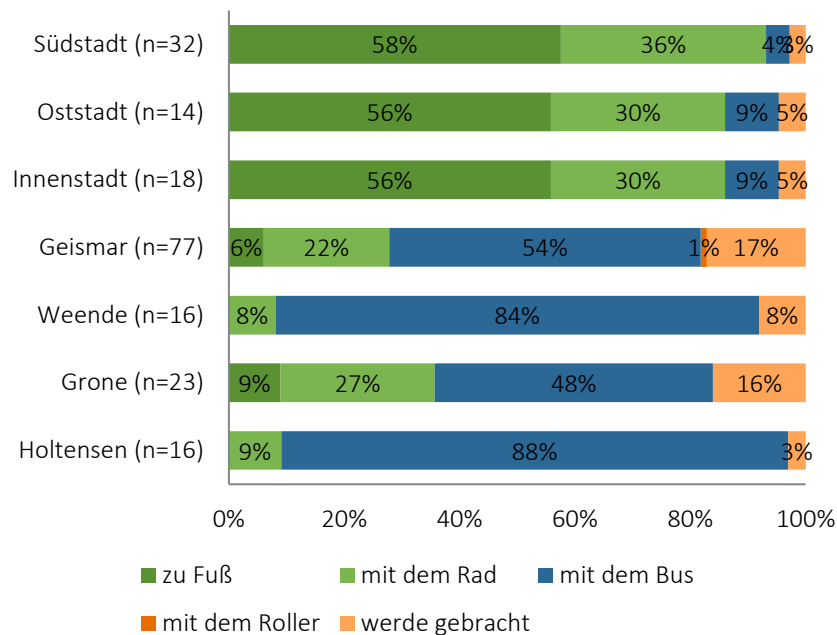


Abbildung 45: Modal Split in Bezug auf den Wohnstandort (Stadtteile in Göttingen)

Im Winter nimmt der Anteil an Schülerinnen und Schülern, die den Bus zur Schule nehmen, zu, die Nutzung des Fahrrads nimmt hingegen ab. Hier spielt das Alter der Schülerinnen und Schüler kaum eine Rolle. Der Anteil der Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß gehen, bleibt im Sommer und Winter konstant, wobei Schülerinnen und Schüler über 14 Jahren vergleichsweise häufiger zu Fuß zur Schule gehen, als Schülerinnen und Schüler bis 14 Jahre. Dies kann insbesondere auf die soziale Sicherheit zurückgeführt werden.

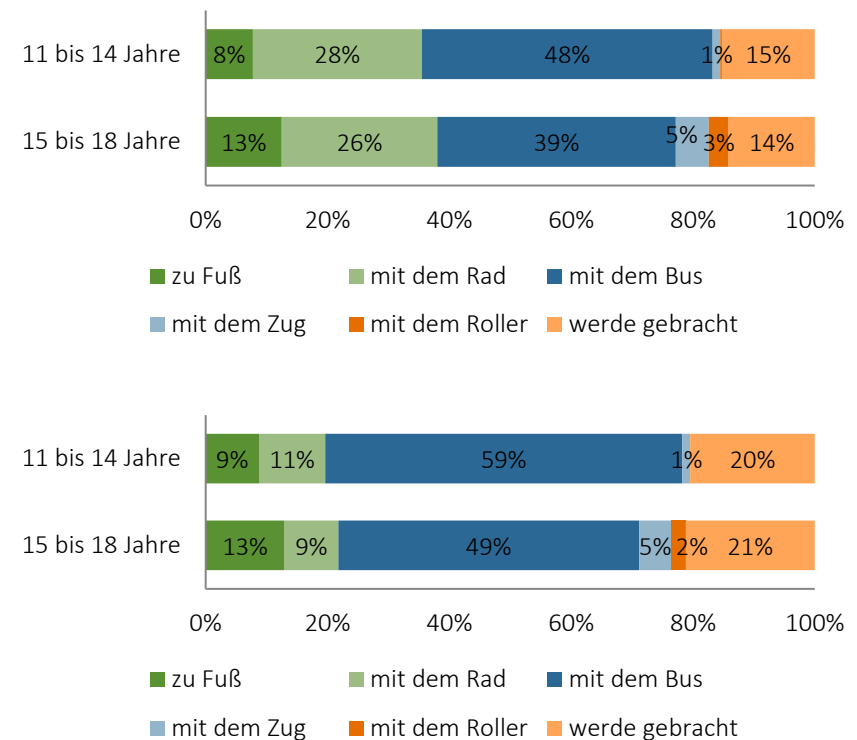


Abbildung 46: Modal Split nach Altersklassen und Jahreszeit (oben: Sommer; unten: Winter)

Werden Schülerinnen und Schüler mit dem Auto zur Schule gebracht, dann meist aus dem Grunde, weil der Schulweg passend mit dem Weg der Eltern ist (74 Nennungen). Doch auch die Wetterlage oder das Verpassen/ der Ausfall von Bussen oder Zügen sind Gründe, die jedoch vermehrt Ausnahmesituationen darstellen.

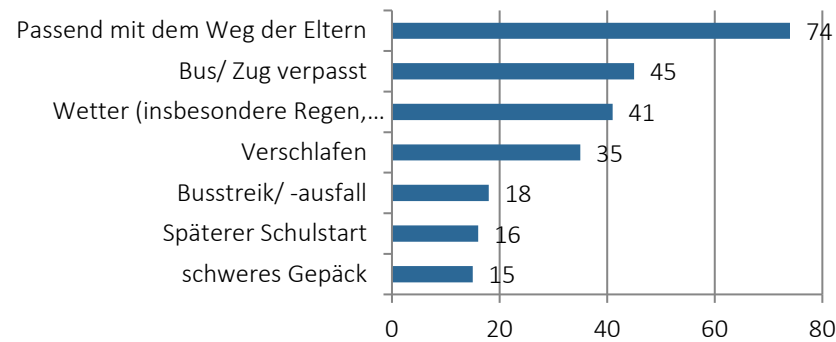


Abbildung 47: Grund für das Zur-Schule-Bringen der Schülerinnen und Schüler mit dem Auto

Geschlechterspezifische Unterschiede im Modal-Split

Der Modal Split der Schülerinnen und Schüler unterscheidet sich insgesamt geschlechterspezifisch insbesondere im Winter. Im Sommer sind die Anteile aller Verkehrsmittel nahezu gleich. Im Winter hingegen fahren Mädchen seltener mit dem Fahrrad (13 % im Winter im Vergleich zu 38 % im Sommer) und häufiger mit dem Bus, zusätzlich werden sie öfter mit dem Auto zur Schule gebracht.

Bezieht man den Wohnstandort der Schülerinnen und Schüler mit ein, so unterscheiden sich die Modal-Split-Werte der Schülerinnen und Schüler aus Göttingen und Rosdorf kaum noch voneinander – weder im Winter, noch im Sommer. Beiden ist jedoch gemein, dass sie im Winter im Gegensatz zum Sommer häufiger mit dem Bus fahren oder mit dem Auto gebracht werden und weniger mit dem Rad fahren (15% im Winter gegenüber 33 % (m)/ 38 % (w) im Sommer).

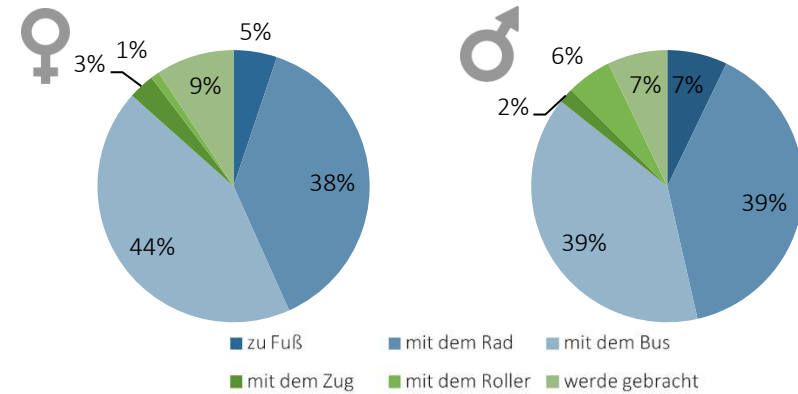


Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler im Sommer - geschlechterspezifisch

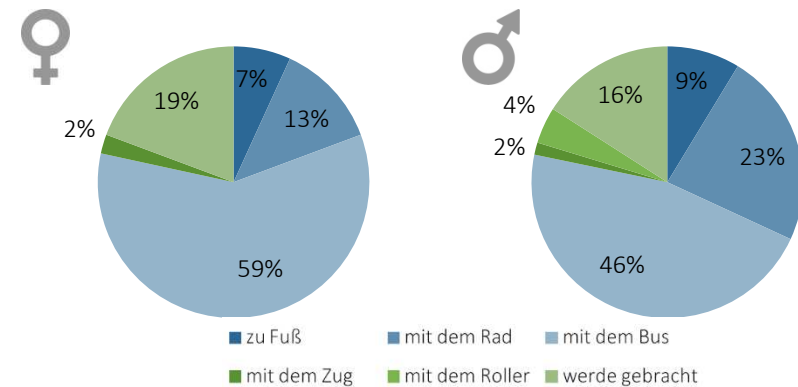


Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler im Winter - geschlechterspezifisch

3.5 Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen

Die Göttinger Südstadt ist grundsätzlich insbesondere aufgrund der direkt angrenzenden Innenstadt gut mit Infrastruktureinrichtungen – auch in fußläufiger Entfernung – ausgestattet. Die Nahversorgung durch Lebensmittel Einzelhandel ist aufgrund der kleineren, dezentralen Einrichtungen hinreichend, allenfalls entlang der Lotzestraße kann noch ein Bedarf festgestellt werden.

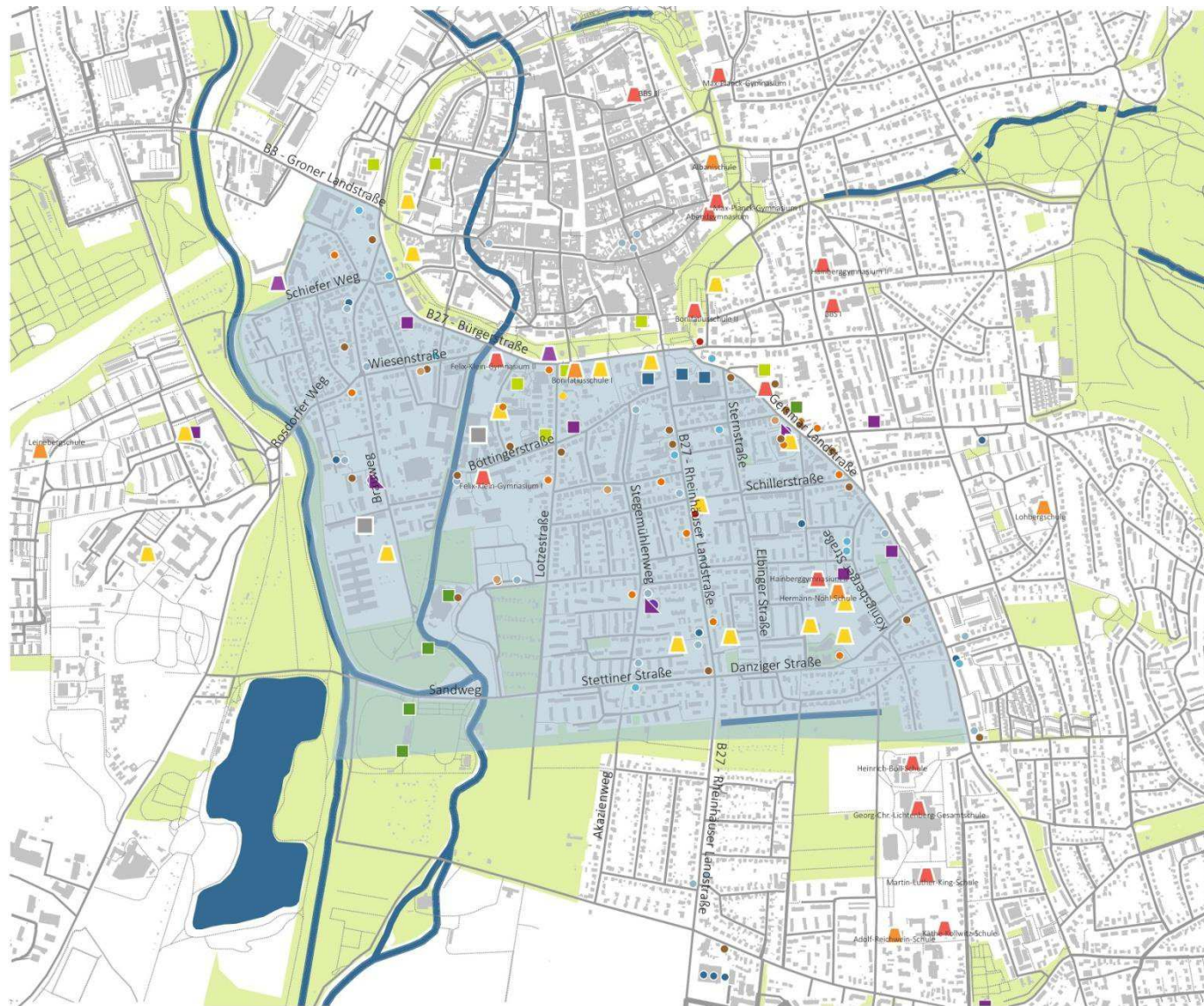
Insgesamt betrachtet scheinen die Räume östlich des Leinekanals besser mit Infrastruktureinrichtungen versorgt als die Räume auf der westlichen Kanalseite. Insbesondere im Bereich der Schulen und Betreuungseinrichtungen besteht hier eine gewisse Diskrepanz. Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes besteht zusätzlich ein kleiner, universitärer Schwerpunktbereich.

Im Projektgebiet sind einige zentrale Arbeitgeber ansässig. So haben beispielsweise die Stadt und der Landkreis Göttingen ihre Verwaltungssitze im Nord-Osten des Gebietes. Das DLR ist im Bereich des Leinekanals angesiedelt. Und auch die Mahr, weltweit der drittgrößte Hersteller mit einem kompletten Angebot an Fertigungsmesstechnik hat einen Standort in der Göttinger Südstadt.

Die betrachteten Einrichtungen in der Göttinger Südstadt sind gut zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Die Wege sind größtenteils kurz. Auch mit dem ÖV sind die Einrichtungen gut erschlossen. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw kann aufgrund der hohen Parkraumauslastung als ein Hindernis angesehen werden.

Insbesondere Kinder und Jugendliche sind auf das Zufußgehen und Radfahren häufig angewiesen – werden sie nicht von den Eltern zu ihren Zielen gebracht. Aus psychologischer Sicht kann ein Kind, das ständig mit dem Auto zum Kindergarten oder zur Schule gefahren wird, keine Beziehung mehr zu seiner Heimat, zur direkten Umgebung auf dem Weg zur Schule oder Kindergarten aufbauen. Auch soziale sowie motorische Fähigkeiten leiden unter der ständig zurückgehenden Bewegung.

Vor diesem Hintergrund kann die Erreichbarkeit der Schulen, Kindergärten und Kindertageseinrichtungen als gut eingeschätzt werden – alle Einrichtungen können zu Fuß (ggf. von einer Bushaltestelle aus) oder mit dem Rad erreicht werden. Eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto ist nicht gegeben – jedoch wird diese als nachrangig betrachtet.



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Infrastruktureinrichtungen im Projektgebiet

Infrastruktureinrichtungen

- Lebensmitteleinzelhandel (großflächig;
z.B. Supermarkt)
- Lebensmitteleinzelhandel (kleinräumig;
z.B. Bäcker)
- Sonstiger Einzelhandel
- Gastronomie
- Dienstleistungen mit Bedeutung für den
Fuß- und Radverkehr
- Arzt
- Apotheke
- Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Universitätseinrichtungen
- Behörden, Öffentliche Einrichtungen
- zentrale Arbeitgeber

Zielgruppe Kinder und Jugendliche

- ▲ Grundschulen
- ▲ Weiterführende Schule
- ▲ Kinderbetreuungseinrichtungen
- ▲ Jugendtreffs

Zielgruppe SeniorInnen

- ▲ Seniorenneneinrichtungen
- Projektgebiet

Abbildung 50: Infrastruktureinrichtungen

Freizeiteinrichtungen in der Südstadt aus Sicht der Schülerinnen und Schüler

Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums, die ihre Freizeit in der Südstadt verbringen, nutzen am häufigsten den Bus für diese Wege. Etwa ¼ nutzen das Fahrrad oder wird mit dem Auto gebracht, jeder fünfte nutzt die eigenen Füße.

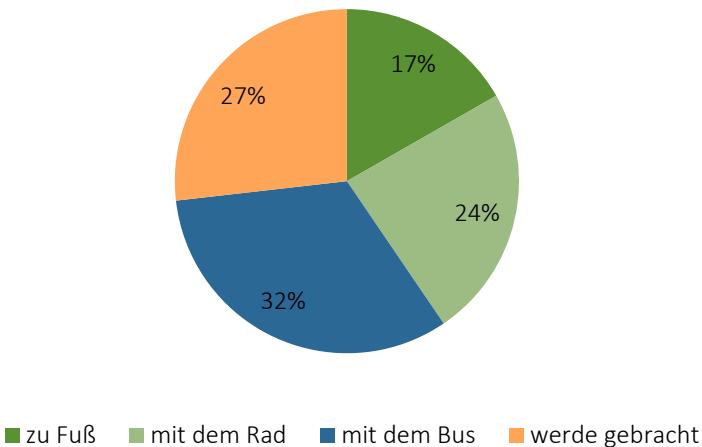


Abbildung 51: Modal Split der Schülerinnen und Schüler auf Freizeitwegen in der Südstadt

Die bestehenden Freizeiteinrichtungen in der Südstadt sollten von den Schülerinnen und Schülern in Bezug auf ihre Erreichbarkeit mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewertet werden. Neben der Aussage zur Erreichbarkeit kann zusätzlich abgelesen werden, dass einige Freizeiteinrichtungen von den Jugendlichen weniger besucht werden – hier können sie

die Erreichbarkeit nicht einschätzen. Insbesondere der Park und das Jugendzentrum am Gartetalbahnhof scheinen von vielen Jugendlichen nicht besucht zu werden. Eine Begründung lässt sich nicht ableiten.

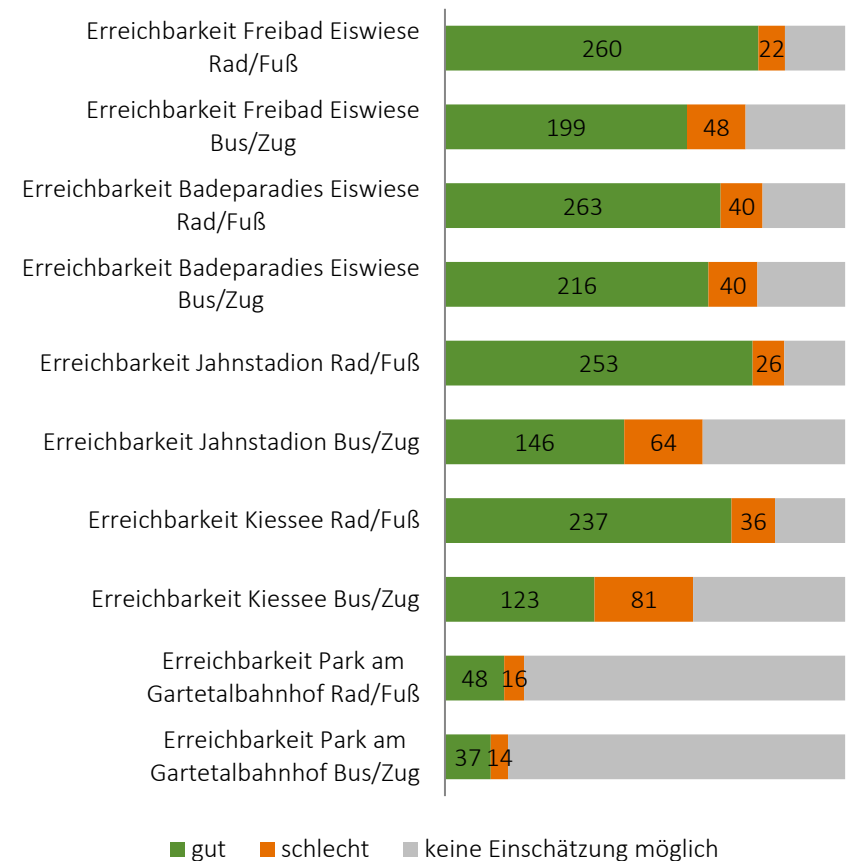


Abbildung 52: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler, die ihre Freizeit in der Südstadt verbringen, zur Erreichbarkeit der Einrichtungen

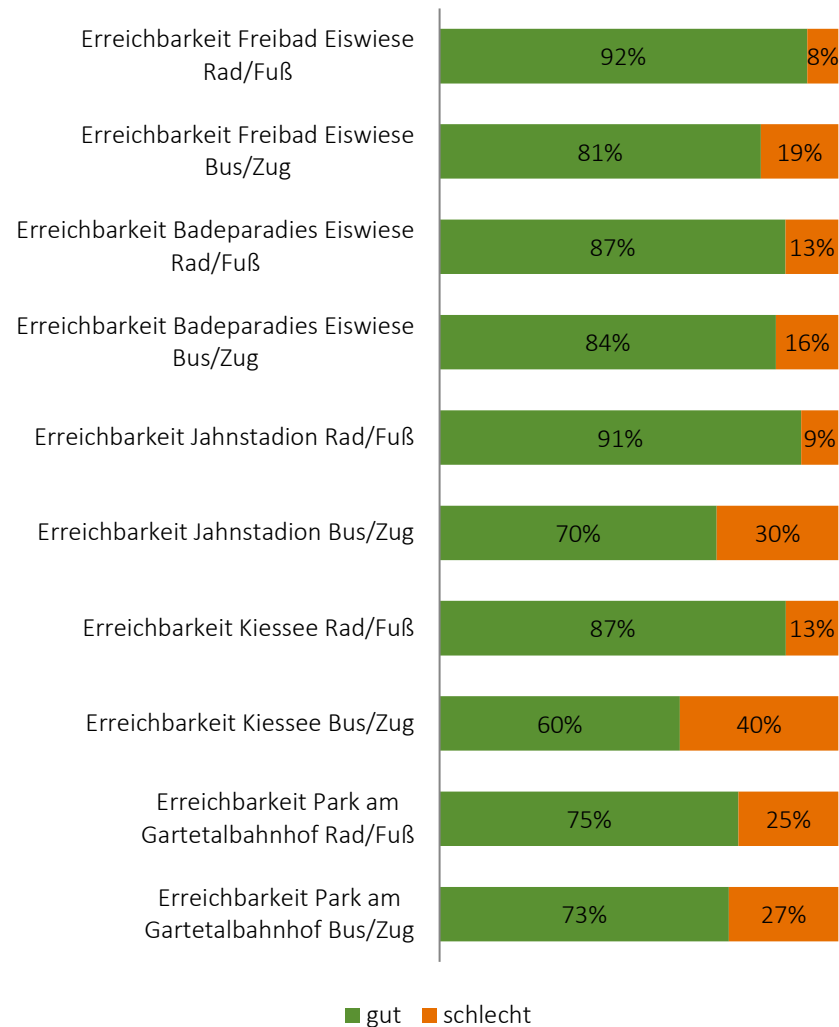


Abbildung 53: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler, die ihre Freizeit in der Südstadt verbringen und die jeweilige Einrichtung kennen, zur Erreichbarkeit der Einrichtungen

3.6 Fußverkehr

Für die Attraktivität des Zufußgehens spielt insbesondere die Qualität der Fußwege, bestehende Barrieren (insbesondere Treppenanlagen, Angsträume) oder stärkende Infrastrukturen (Bänke) eine wichtige Rolle. Auch die Aufenthaltsorte und die Qualität des Aufenthaltes im Straßenraum entscheiden, ob mehr oder weniger Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

3.6.1 Qualität der Fußwege, Barrieren und weitere Infrastrukturen

Insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spielt die Breite der Wege aufgrund von Gehhilfen oder aber auch Kinderwagen eine wichtige Rolle. Die FGSV empfiehlt für Fußwege entlang von Straßen eine Breite von mind. 2,10 m (bei geringem Schwerverkehrsanteil), in der Regel werden inkl. Abstand zu Hauswänden/ Zäunen sowie zum Straßenrand Fußwegebreiten von 2,50 m benötigt (vgl. FGSV 2002). Dies ermöglicht es, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können. Diese Breite ist auch für die Nutzung von Rollstühlen geeignet.

Die meisten Gehwege in der Göttinger Südstadt entsprechen nicht den oben formulierten Standards, was jedoch insbesondere den knappen Platzverhältnissen und den wechselnden Standards und Prioritäten der letzten Jahrzehnte geschuldet sein dürfte. Auf einigen Straßen sind außerdem keine Fußwege/ sehr schmale Fußwege unter 1,50m bestehend.

Selbstständig geführte Gehwege (z. B. entlang der Leine) sind hingegen häufig den gewünschten Breiten entsprechend.



Abbildung 54: Schmale Fußwege

Neben der Breite der Gehwege stellen jedoch auch Treppenanlagen, Engstellen (dauerhaft oder durch den ruhenden Verkehr (Kfz und Rad) verursacht) sowie Angsträume Barrieren für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Als Angsträume wurden insbesondere wenig beleuchtete, selbstständig geführte Wege sowie die Unterführung an der Bürgerstraße identifiziert. Insbesondere die Unterführung wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung, der Beteiligung der Schülerinnen und Schüler sowie im Rahmen des Nahmobilitätsbeirates häufig thematisiert.



Abbildung 55: Angstraum: bestehende Unterführung an der Bürgerstraße

Eine weitere, in der Göttinger Südstadt häufig vorhandene Barriere stellen geparkte Autos sowie Fahrräder dar. Zum einen verengen diese die nutzbare Breite der Gehwege, verstellen jedoch auch abgesenkte Bordsteine und Sichtbeziehungen. Insbesondere beim Queren von Straßen und in Knotenpunkten sind Kinder aufgrund ihres kleineren Sichtfeldes durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt, häufig versperren diese jedoch auch den Blick der anderen Autofahrende auf die Kinder selbst. Dauerhafte Engstellen entstehen hingegen häufig durch bestehende Bäume oder Laternenmasten/ Masten von Verkehrsschildern.



Abbildung 56: Barrieren durch den ruhenden Kfz- sowie Radverkehr

Im Projektgebiet gibt es jedoch auch Elemente, die das Zufußgehen weiter attraktivieren und fördern. Hier sind insbesondere Sitzgelegenheiten zu nennen. Insgesamt ist die Dichte der Bänke jedoch als zu gering zu bewerten, in einigen Quartieren (zum Beispiel entlang der Lotzestraße) gibt es keine Möglichkeit zum Verschnaufen und Verweilen. Einige der bestehenden Bänke sind beispielsweise aufgrund von Rasenflächen erschwert mit einem Rollator zu erreichen, bei anderen fällt die Einschätzung der Aufenthaltsqualität gering aus.



Abbildung 57: Bestehende Bänke im Projektgebiet - beide mit Möglichkeiten zur Verbesserung

3.6.2 Aufenthaltsqualitäten und Aufenthaltsorte

Mobilität im Quartier benötigt auch Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem tragen sie auch zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums bei, da durch Aufenthalts- und Sitzangebote die Möglichkeit des Rastens für Menschen mit eingeschränkter körperlicher Verfassung ermöglicht wird.

Insgesamt fehlt es aktuell sowohl an großflächigen Aufenthaltsorten (z. B. Parks, etc.) sowie kleinen Aufenthaltsorten (z. B. im Straßenraum). Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum wird insbesondere durch den Straßenlärm sowie die Vielzahl an ruhenden Kfz-Verkehr im Straßenraum oder eine Kfz-dominierte Aufteilung der bestehenden Flächen negativ beeinflusst. So schneiden beispielsweise die Bürgerstraße, die Geismar Landstraße, die Reinhäuser Landstraße, aber auch die Lotzestraße bei der Bewertung der Aufenthaltsqualität schlecht ab. Weiter wurden auch negative Aspekte wie Unrat oder Graffiti sowie die Attraktivität für das Zufußgehen und Radfahren mit einbezogen. Dabei wurde den Parametern eine unterschiedliche Gewichtung beigemessen.

Die Ausstattung der Göttinger Südstadt mit dezentralen Spielplätzen ist in großen Teilen nicht ausreichend. Insbesondere entlang der Lotzestraße, im Quartier zwischen Lotzestraße und Reinhäuser Landstraße sowie der Danziger Straße können Defizite identifiziert werden. Einige Spielplätze la-

den aufgrund ihrer Qualität nicht völlig zum Spielen und Verweilen ein. Jedoch haben viele Häuser einen privaten Grünbereich zur Verfügung, weshalb der Bedarf an Spielplätzen als geringer einzuschätzen ist.

In der Göttinger Südstadt gibt es zusätzlich zwei Bücherschränke, an denen Bücher umsonst mitgenommen/ getauscht werden können. Die Standorte sind verknüpft mit bestehenden Einrichtungen (zum Beispiel Kiosk, Blumenladen) gewählt.

Infrastruktur- und Netzaspekte sind wichtige Grundlagen für den Fußverkehr – sozusagen die „Hardware“, die es zum zu-Fuß-Gehen benötigt. Allerdings sagen nur wenige dieser Strukturen etwas über die „Software“ aus, also ob und wie diese Straßen, Wege und Plätze genutzt werden. Daher wurde in der Analysephase des Nahmobilitätskonzepts versucht, diese zusätzlichen Informationen über eine experimentelle Methode einer Kartierung zu gewinnen, um wertvolle Schlussfolgerungen und Ergänzungen für den konzeptionellen Teil der Arbeit zu gewinnen.

Auch wenn die Aufenthaltsqualität insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen als geringer eingeschätzt wurde, waren im Rahmen der Erhebungen hier die meisten Personen anzutreffen. Dies kann insbesondere damit begründet sein, dass an den Hauptverkehrsstraßen eine Vielzahl an Zielen liegt. Auch kann die Uhrzeit der Erhebung natürlich einen Einfluss auf das Ergebnis genommen haben.



Abbildung 58: Bestehende Spielplätze in der Göttinger Südstadt; links: Spielplatz am Gartetalbahnhof mit Verbesserungsbedarf; rechts: Spielplatz an der Sternstraße in gutem Zustand

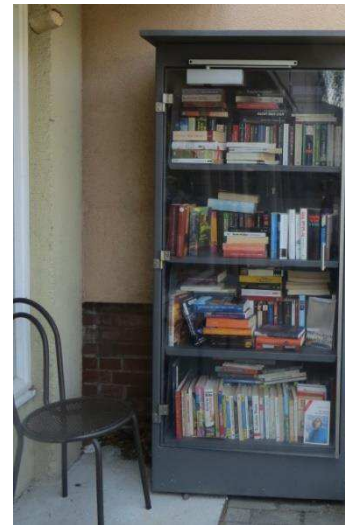


Abbildung 59: Bücherschrank an der Königsberger Straße

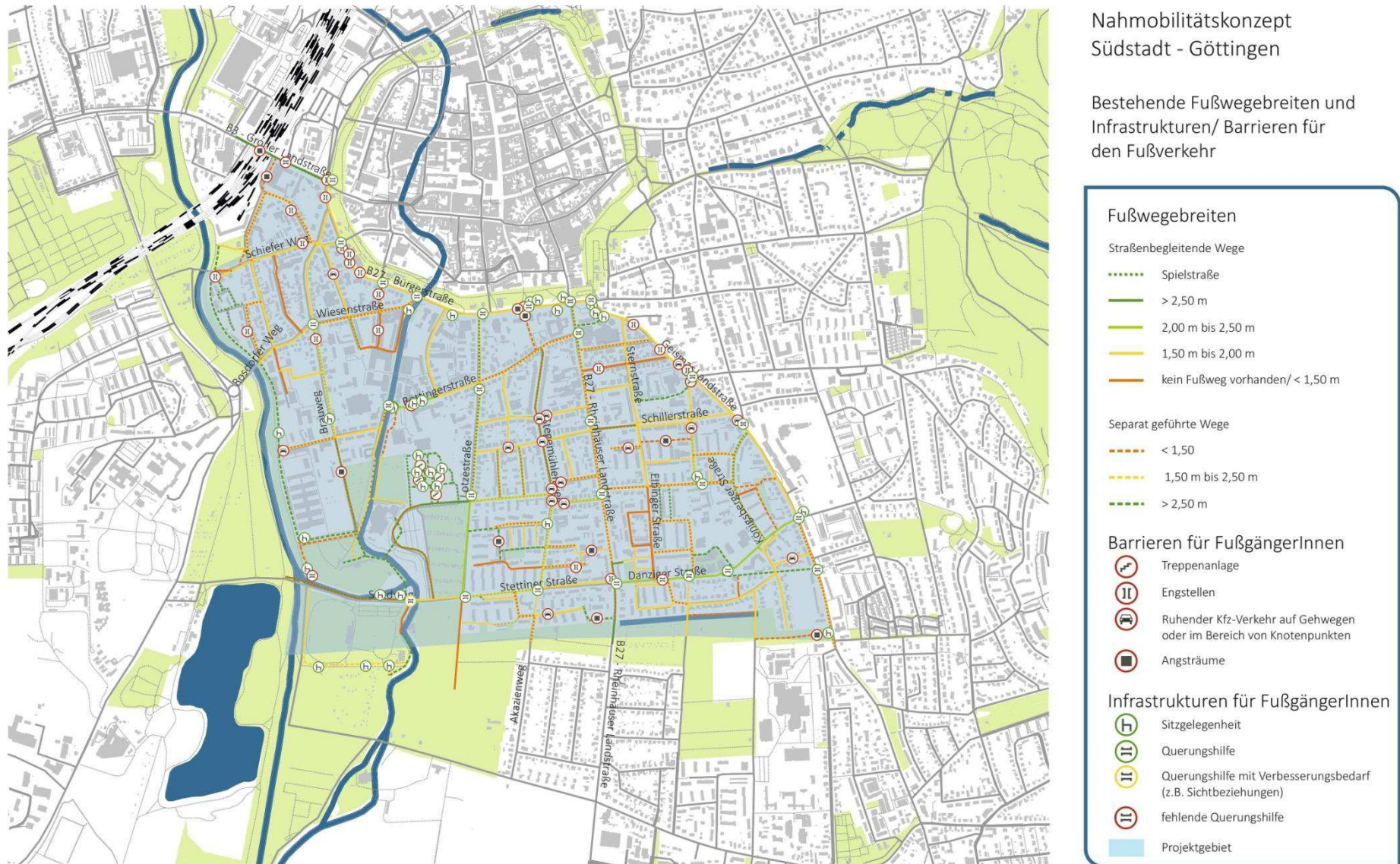
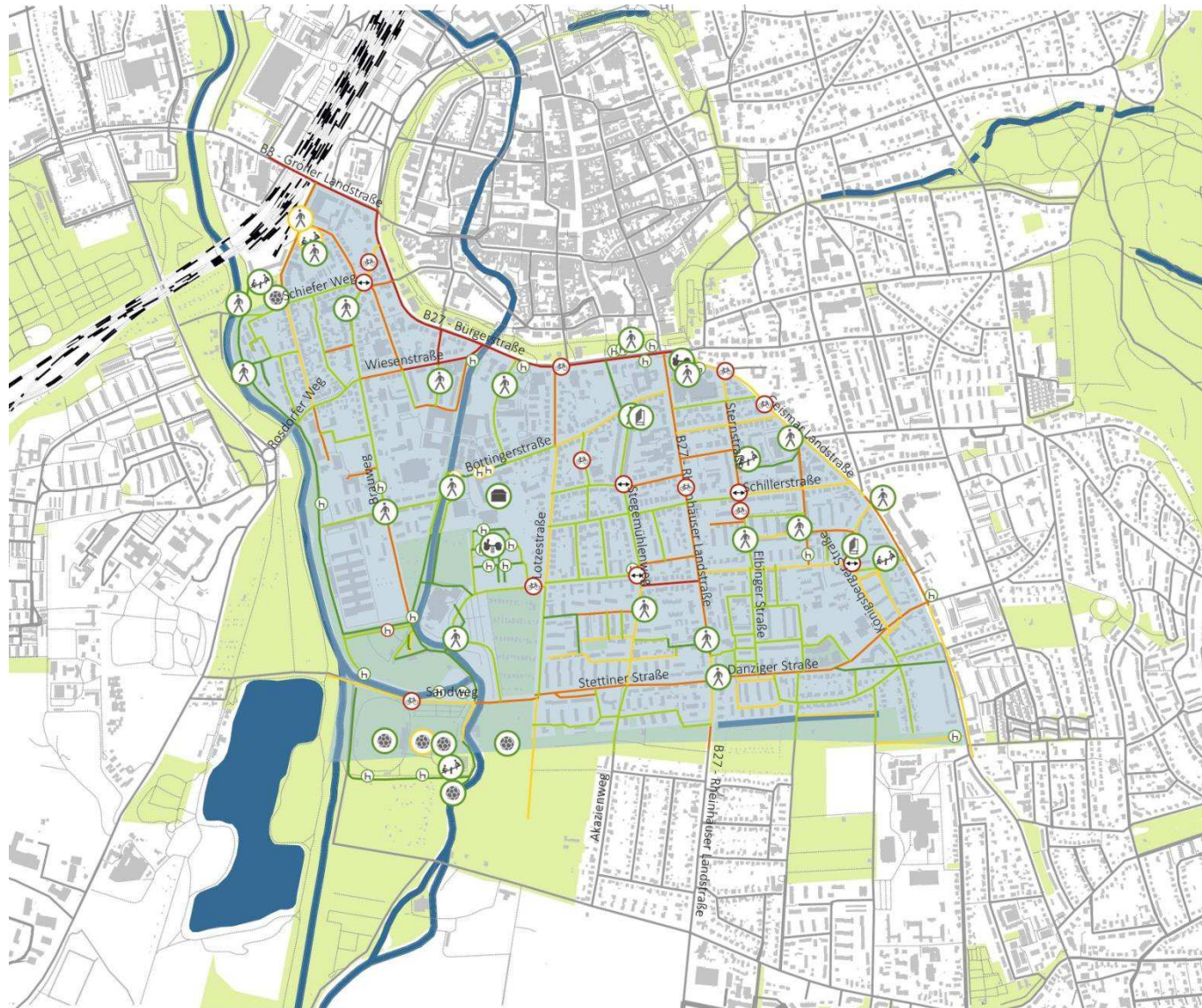


Abbildung 60: Bestehende Fußwegebreiten und Infrastrukturen/Barrieren für den Fußverkehr



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Aufenthaltsqualität im Projektgebiet

Aufenthaltsqualität* des Straßen- raumes

- sehr hohe Qualität
- hohe Qualität
- mittlere Qualität
- geringe Qualität
- sehr geringe Qualität

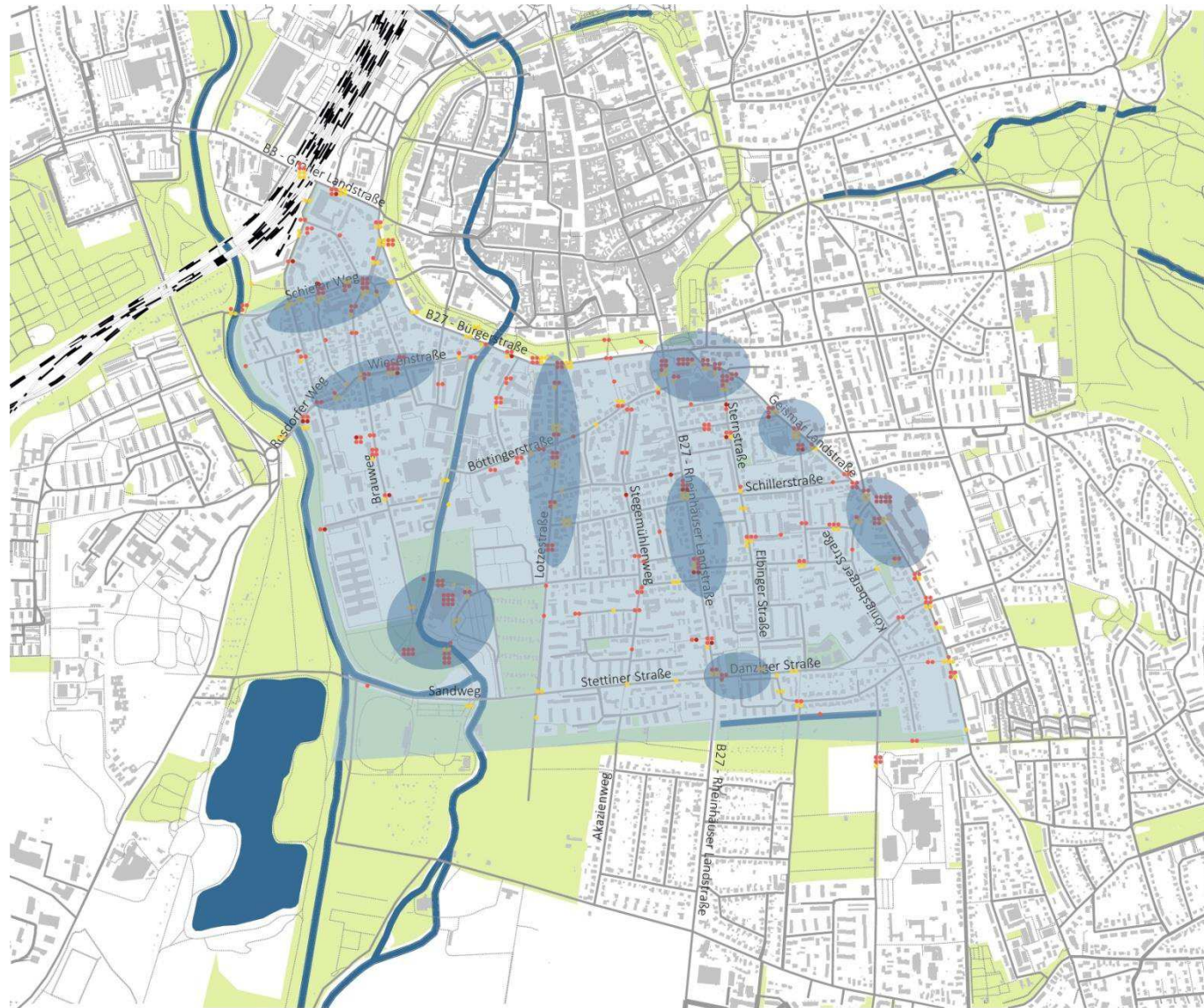
Aufenthaltsorte

- Spielplatz
- Spielplatz in schlechter Qualität
- Spielgerät
- Schulhöfe (geöffnet)
- Sportanlage
- Sitzgelegenheiten in guter Qualität
- Sitzgelegenheiten in schlechter Qualität
- Öffentlicher Bücherschrank
- Orte, an denen sich vermehrt Menschen aufgehalten haben (Stehen, Reden, Sitzen)
- Überdimensionierte Knotenpunkte und Straßenabschnitte
- Konflikte mit dem Radverkehr

* die Aufenthaltsqualität wurde anhand folgender Kriterien bewertet:

- Straßenraumaufteilung
- Lärmbelastung
- Negative Beeinflussung des Straßenbildes durch ruhenden Kfz- und Radverkehr
- Attraktivität des Abschnittes zum Zufußgehen und Radfahren
- Attraktivität der öffentlichen Räume
- Negative Beeinflussung des Straßenbildes aufgrund von Abfällen, Graffiti etc.

Abbildung 61: Aufenthaltsqualität im Projektgebiet



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Aufenthaltsorte von
FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Wo wurden bei den Erhebungen
Menschen zu Fuß oder auf dem Rad
angetroffen?

- FußgängerInnen
- FußgängerInnen mit Gehhilfe oder Kinderwagen
- RadfahrerInnen

Abbildung 62: Aufenthaltsorte von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern

3.7 Radverkehr

Dem Radverkehr wird im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes eine untergeordnete Rolle beigemessen, da parallel ein gesamtstädtischer Radverkehrsentwicklungsplan erarbeitet wird. Der Fokus wird deswegen auf das Thema Fahrradparken gelegt, was im Rahmen eines Quartierskonzeptes von Bedeutung ist.

In den Nebenstraßen in der Südstadt – es handelt sich um Tempo 30 Zonen – wird der Radverkehr meist im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies wird als gute Führungsform für die vorhandenen Gegebenheiten gewertet. Entlang der Hauptverkehrs- und Haupteinzelstraßen wird der Radverkehr hingegen im Seitenraum entweder auf benutzungspflichtigen Wegen oder auf Angeboten ohne Benutzungspflicht geführt. Die Breite dieser Infrastrukturen ist häufig zu schmal und kann deswegen zu Gefahren und Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden führen. Teilweise werden die Wege zusätzlich durch Bäume, parkende Pkw oder Masten verengt.

In Nord-Süd-Verbindung existiert durch die Fahrradstraße über die Sternstraße und die Elbinger Straße eine gute Hauptachse für den Radverkehr. Manko der Fahrradstraße ist aktuell noch die sehr kleine Beschilderung dieser, die insbesondere im Knotenpunkt mit der Gaußstraße zu Problemen führt. In Ost-West-Richtung fehlt eine solche Verbindung. Insbeson-

dere die Danziger und Stettiner Straße sowie der Sandweg wurden aufgrund der fehlenden, straßenbegleitenden Radinfrastruktur als unattraktiv bewertet.

Öffentliche Radabstellanlagen sind ausschließlich in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen (zum Beispiel Freizeiteinrichtungen oder schulische Einrichtungen) vorhanden. Teilweise konnte eine zu geringe Anzahl an Abstellanlagen im Vergleich zur Nachfrage festgestellt werden (wild abgestellte Räder am Kreissportbund Göttingen-Osterode e.V.). Neben öffentlichen Abstellanlagen existieren zusätzlich halböffentliche Abstellanlagen – Anlagen, die auf frei zugänglichen Wohnanlagen vorhanden sind – sowie private Abstellanlagen, die jedoch den öffentlichen Raum prägen (beispielsweise am Gartetalbahnhof). Insbesondere in Wohngebieten mit enger Bebauung stellen wild abgestellte Räder häufig Barrieren und Engstellen dar und sind ein Zeichen für unzureichende Abstellmöglichkeiten im Privaten – der Wunsch nach mehr Abstellmöglichkeiten in den Wohngebieten im Öffentlichen Raum wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligungen angebracht.

Konflikte mit zu Fuß Gehenden treten insbesondere in den Grünbereichen auf, wo die Nutzungen sich stark überschneiden können. Auch Hauptverkehrsstraßen sind hiervon betroffen, weil die Anzahl der zu Fuß Gehenden sowie die der Radfahrenden im Seitenraum höher ist. Insbesondere durch das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung auf dem gegenüberliegenden Hochbord, entstehen Gefahren – auch zwischen zwei Radfahrenden selbst. Beobachtet werden konnte dies auf der Geismar Landstraße sowie der Wiesenstraße/ dem Rosdorfer Weg.

Ein weiterer Konfliktpunkt in der Südstadt stellen die Straßenabschnitte dar, die mit Kopfsteinpflaster versehen sind. Dieses stellt eine hohe städtebauliche Qualität dar, die erhaltenswert ist. Gleichzeitig führt sie dazu, dass Radfahrende die Fahrbahn meiden, vermehrt die Gehwege nutzen oder langsamer fahren müssen. Auch Knotenpunkte stellen bei schlechten Sichtverhältnissen (beispielsweise Sternstraße/ Gaußstraße; Sandweg) Gefahrenpunkte für Radfahrende dar.



Abbildung 63: Bürgerstraße



Abbildung 64: Geismar Landstraße



Abbildung 67: Stegemühlenweg



Abbildung 68: Weg parallel zur Leine



Abbildung 65: Fahrradstraße Ortelsburger Straße



Abbildung 66: Fahrradstraße Sternstraße

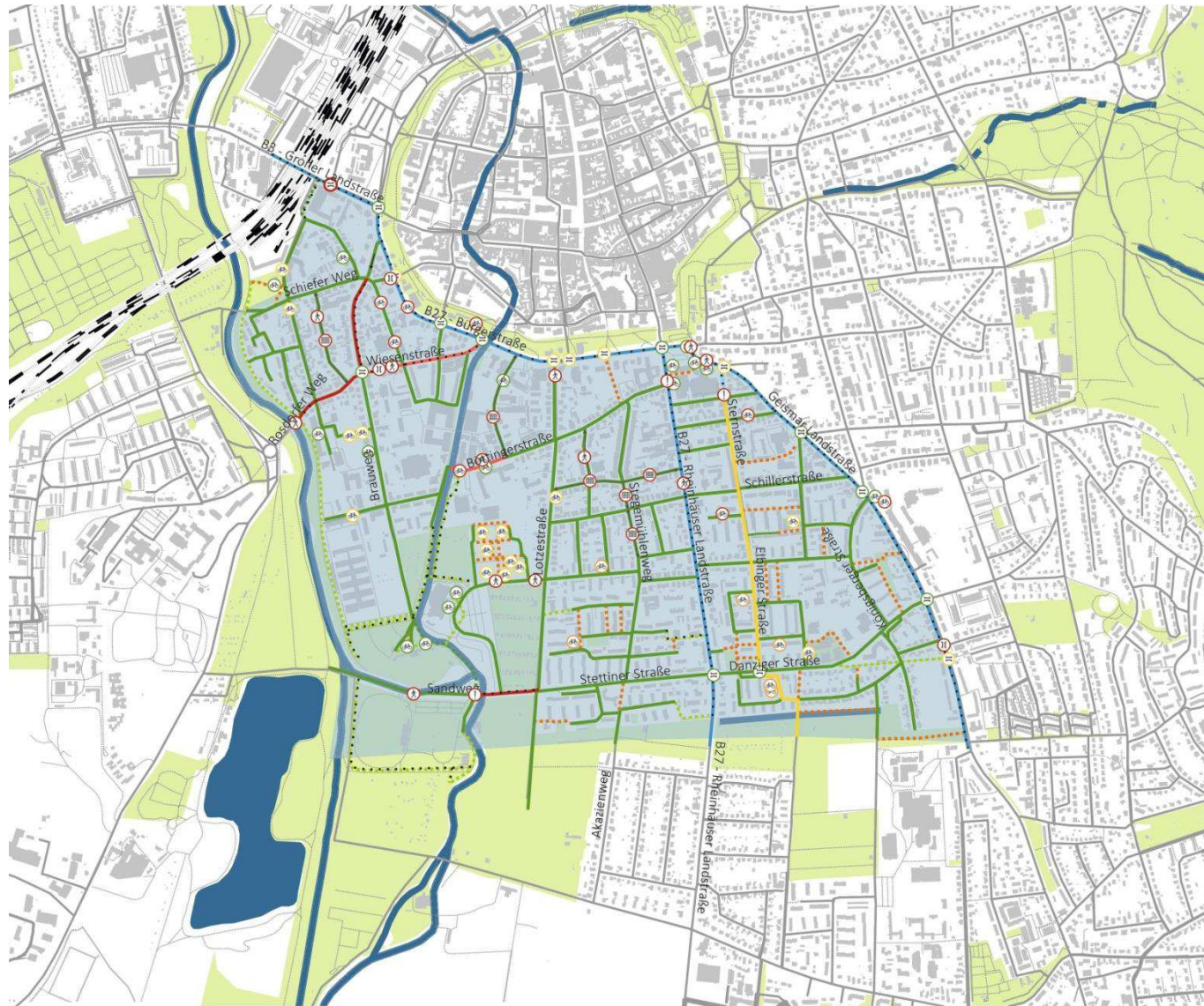


Abbildung 69: Bestehende Situation für den Radverkehr

Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Bestehende Situation für den Radverkehr

Führungsformen

- Mischverkehr
- Fahrradstraße
- einseitiges Angebot
- beidseitiges Angebot
- einseitige Benutzungspflicht
- beidseitige Benutzungspflicht
- ⋯ separat geführte Verbindung
- ⋯ separat geführte Verbindung, die nicht für den Radverkehr freigegeben ist (Gehweg)
- - - Bestehende Wege sind zu schmal

Weitere Infrastrukturelemente

- Ⓐ öffentliche Fahrradabstellanlage
- Ⓐ halböffentliche Fahrradabstellanlage
- Ⓐ private Fahrradabstellanlage
- Ⓜ bestehende Querungshilfe
- Ⓜ bestehende Querungshilfe mit Verbesserungsbedarf

Problempunkte Radverkehr

- Ⓜ Abschnitte mit Pflastersteinen
- Ⓜ Engstellen
- Ⓜ Wild abgestellte Räder
- Ⓜ Konfliktpunkte mit dem Fußverkehr
- Ⓜ fehlende Querungshilfe

3.8 Öffentlicher Personenverkehr

Zwar sind die Haltestellen des ÖPNV Teil der Nahverkehrsplanung, aber gleichzeitig Schnittbereich zwischen dem ÖPNV und dem Fußverkehr. Deswegen wurde die Erreichbarkeit der Haltestellen sowie deren Ausstattung in Bezug auf den Fußverkehr bewertet, die Taktung sowie die Linienführung sind Aufgabenfelder des Nahverkehrsplans für die Stadt Göttingen.

Das Projektgebiet ist weitestgehend von Bushaltestellen erschlossen (Richtwert: 300 m Radius¹⁵). Ausschließlich Einwohner der ‚An der Bleichwiese‘ sowie Teile des Brauwegs liegen in einen größeren Einzugsradius und entsprechen damit dem Grenzwert. Die Haltestellen sind somit fußläufig gut zu erreichen. Es konnten keine Lücken im Wegenetz zu den Haltestellen ermittelt werden.

Die Haltestellen selbst wurden in Bezug auf Überdachung, taktiles Leitsystem, Sitzgelegenheit sowie einen barrierefreien Zugang zur Haltestelle überprüft. Insbesondere im Bereich der taktilen Leitsysteme besteht in Göttingen Nachbesserungsbedarf. Auch in Bezug auf die Installation von Sitzgelegenheiten sowie Haltestellenüberdachung – wobei insbesondere Haltestellenüberdachungen bei den teilweise beengten Platzverhältnissen schwierig umsetzbar sein werden – sind häufig nicht vorhanden.

¹⁵ Ziel- und Grenzwert für die Raumschließung durch öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt Göttingen (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2013))



Abbildung 70: Haltestelle Windausweg



Abbildung 71: Haltestelle Walkemühlenweg

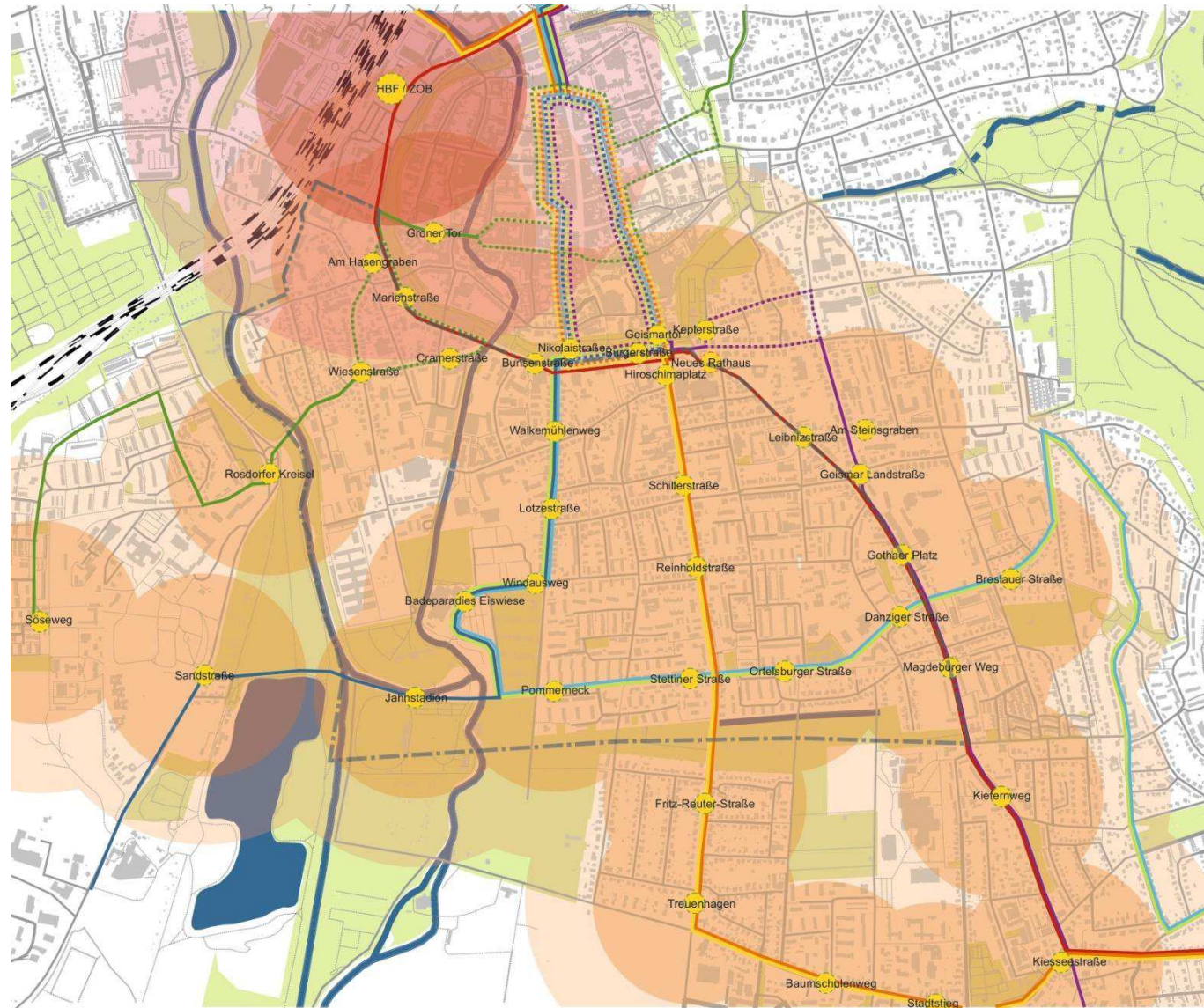


Abbildung 72: Haltestelle Schillerstraße



Abbildung 73: Haltestelle Stettiner Straße

Die Haltestellen im Projektgebiet sind nicht mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausgestattet, sodass es nach Informationen der Bürgerinnen und Bürger und des Nahmobilitätsbeirates in den Bussen häufig zu Engpässen bei der Fahrradmitnahme und den vorhandenen Flächen kommt.



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Anbindung und Erreichbarkeit
des Öffentlichen Verkehrs

Haltestellen und Linien

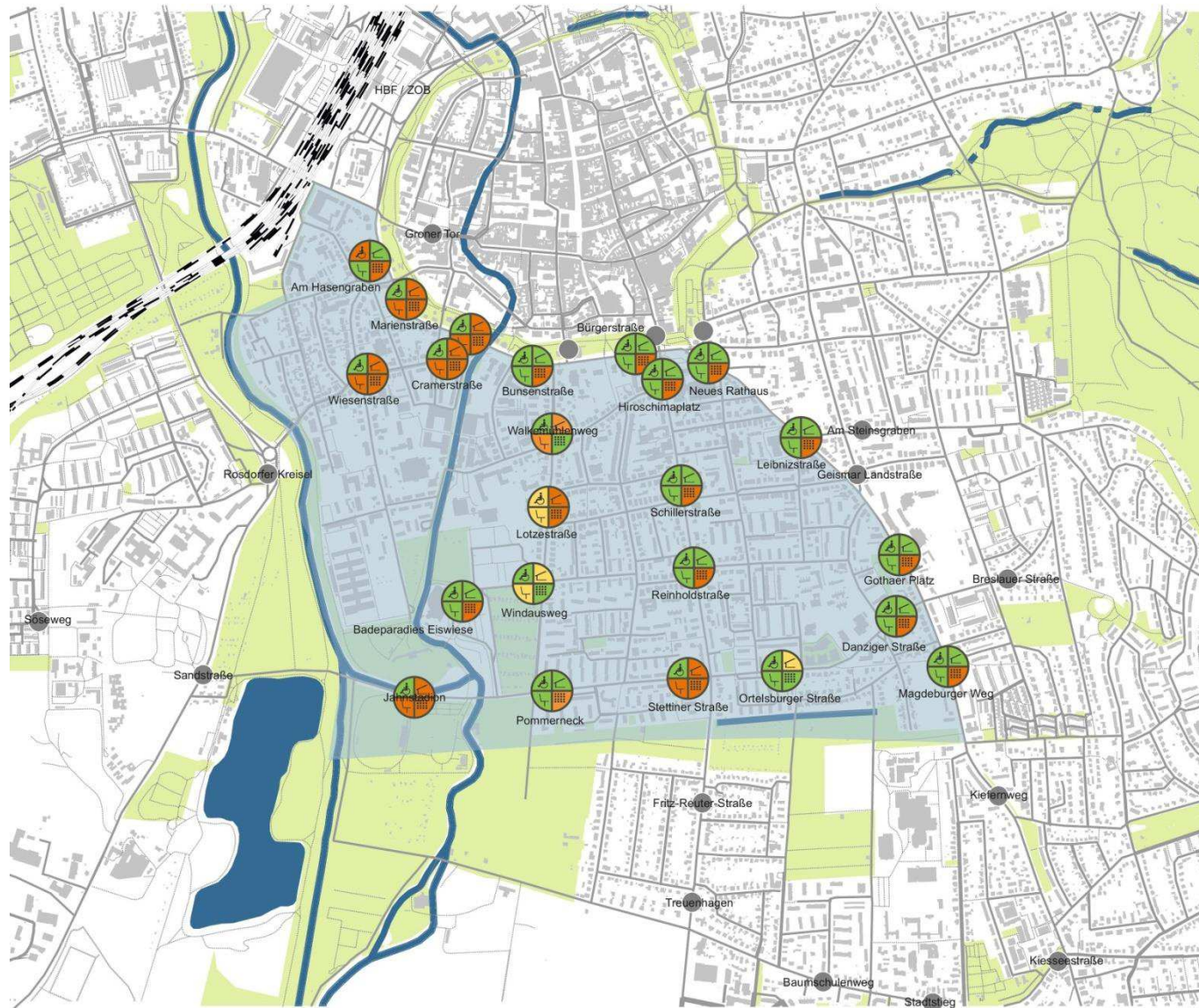
- Haltestelle
- Linien 11
- Linien 12
- Linie 21
- Linie 22
- Linie 61
- Linie 80
- Linie 91
- Linie 92
- - - - - Buslinie nur in eine Fahrtrichtung

Fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen

- 300 m Einzugsbereich (Bushaltestelle)
(Rechtswert des Nahverkehrsplans 2013-2017 der Stadt
Göttingen; nach FGSV 2010)
- 500 m Einzugsbereich (Bushaltestelle)
(Grenzwert des Nahverkehrsplans 2013-2017 der Stadt
Göttingen; nach FGSV 2010)
- 400 m Einzugsbereich (Schiene)
(Rechtswert des Nahverkehrsplans 2013-2017 der Stadt
Göttingen; nach FGSV 2010)
- 800 m Einzugsbereich (Schiene)
(Grenzwert des Nahverkehrsplans 2013-2017 der Stadt
Göttingen; nach FGSV 2010)

Projektgebiet

Abbildung 74: Anbindung und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Ausstattung der Haltestellen im Öffentlichen Verkehr

Ausstattung der Haltestellen im Projektgebiet

- | | | |
|---|-----------------------|----------------|
|  | Überdachung | (oben rechts) |
|  | taktils Leitsystem | (unten rechts) |
|  | Sitzgelegenheit | (unten links) |
|  | Barrierefreier Zugang | (oben links) |
|  | vorhanden | |
|  | nicht vorhanden | |
|  | teilweise vorhanden | |

 Projektgebiet

Abbildung 75: Ausstattung der Haltestellen im Öffentlichen Verkehr

3.8.1 Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr spielt in Nahmobilitätskonzepten häufig eine wichtige Rolle. Er beeinflusst häufig durch die große Flächeninanspruchnahme essenziell das Straßenbild und damit auch die Aufenthaltsqualität. Er stellt Barrieren für zu Fuß Gehende und Radfahrende dar, ob räumlich oder aufgrund von Sichtverhältnissen. Insbesondere für Kinder und Menschen im Rollstuhl stellen ruhende Autos eine große Sichtbehinderung dar, und auch vorbeifahrende Autofahrende können kleine Verkehrsteilnehmende nur schlecht wahrnehmen.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Projektgebietes zur Innenstadt von Göttingen, ist das Parken in den nördlichen Bereichen grundsätzlich durch Parkschein geregelt, Anwohnerinnen und Anwohner parken hier frei. Ausnahmen stellen die verkehrsberuhigten Bereiche dar, in denen nur die Anwohnerinnen und Anwohner parken dürfen.

Südlich der Schillerstraße gibt es keine Einschränkungen des Parkens. In diesen Bereichen konnten bei den Erhebungen viele falsch geparkte Fahrzeuge sowie ein hoher Parkdruck ermittelt werden. Aus den Erfahrungsberichten der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass eine Vielzahl an Autos von Personen stammen würde, die in der Innenstadt arbeiten würden.

Öffentliche Behindertenstellplätze gibt es insbesondere an sensiblen und öffentlichen Einrichtungen. Zusätzlich gibt es bereits vereinzelte CarSharing-Parkplätze unterschiedlicher Anbieter im Projektgebiet.

Insbesondere durch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an den Hauptverkehrsstraßen entstehen Konflikte mit den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Rad- und Kfz-Verkehr ist häufig nicht möglich, die bestehenden Seitenräume sind gleichzeitig sehr schmal, sodass Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden entstehen.

Zusätzlich entsteht durch die Geschwindigkeiten Lärm, der nach Aussage der Teilnehmenden der Bürgerbeteiligung insbesondere an der Reinhäuser Landstraße zu Störungen führt. Eine weitere Folge von hohen Geschwindigkeiten (ob zulässig oder nicht) sind die dadurch entstehenden Gefahren für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zu Fuß Gehende und Radfahrende verletzen sich bei Geschwindigkeit von 50 km/h deutlich schwerer als bei Geschwindigkeiten von 30 km/h. Zudem sind die Bremswege des Kfz-Verkehrs verlängert.

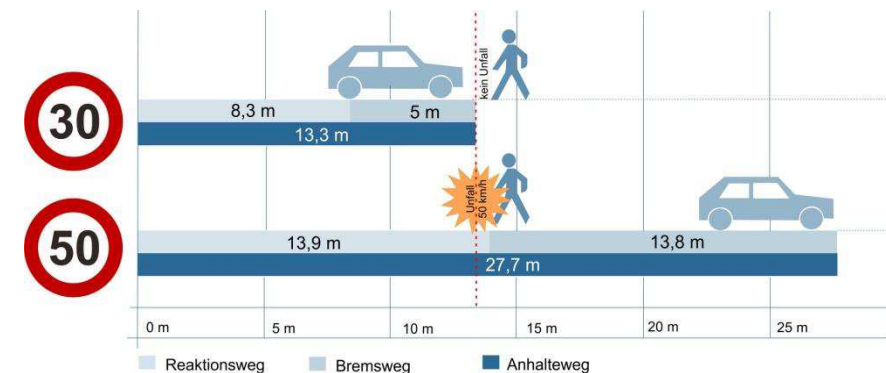
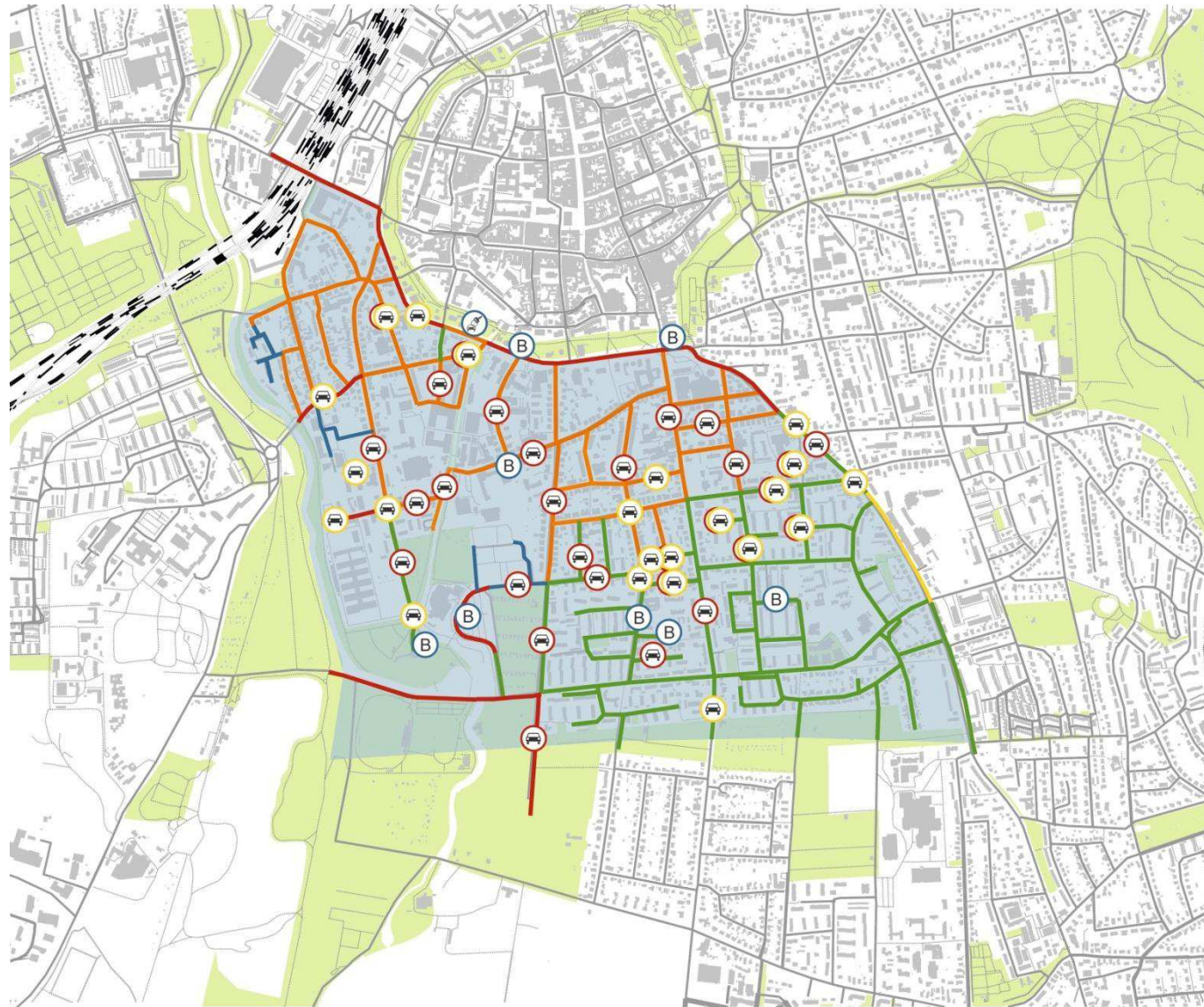


Abbildung 76: Verlängerung des Bremsweges durch die Erhöhung der Geschwindigkeit



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Bestehende Situation für
den ruhenden Kfz-Verkehr

Parkregulierungen

- Parkuhr 2h (8:00 bis 18:00)
- Anwohnerparken
- Parkschein (Anwohner frei)
- keine Einschränkungen
- kein Parken zugelassen

Spezielle Stellplätze

- Öffentliche Behindertenstellplätze
- Reservierte Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge

Parkraumauslastung

- Bereiche mit sehr hoher Parkraumauslastung*
- Standorte, an denen Kfz-Verkehr Geh-, Radwege oder Übergänge blockieren*

* zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt

Projektgebiet

Abbildung 77: Bestehende Situation für den ruhenden Kfz-Verkehr

3.8.2 Verkehrssicherheit

Die subjektive sowie objektive Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs spielt eine entscheidende Rolle für die jeweilige Attraktivität. Zur Ermittlung der objektiven Verkehrssicherheit wurden die Unfälle aus den Jahren 2013 bis 2015 ausgewertet¹⁶.

Insgesamt ereigneten sich in den drei Jahren in der Göttinger Südstadt 182 Unfälle mit Beteiligung durch zu Fuß Gehende und/oder Radfahrende. Dabei ereigneten sich fast 60 % zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Individualverkehr – in 86 % dieser Unfälle trägt der MIV die Unfallschuld. Des Weiteren ereigneten sich 16 Unfälle zwischen zwei Radfahrenden sowie 16 Alleinunfälle von Radfahrenden, 7 Unfälle zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie 19 Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und dem MIV. Bei den Unfällen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie zu Fuß Gehenden und MIV sind beide Parteien jeweils in 50 % der Unfälle Unfallverursacher.

In den drei Jahren verstarb eine Person (Danziger Straße), 28 wurden schwer und 150 Personen leicht verletzt.

Radfahrerunfälle passieren in 1/3 der Unfälle durch einen Fehler beim Abbiegen. In jeweils 10 % der Unfälle nicht das Nichtbeachten der Vorfahrtsregel oder ein ungenügender Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr ursächlich.

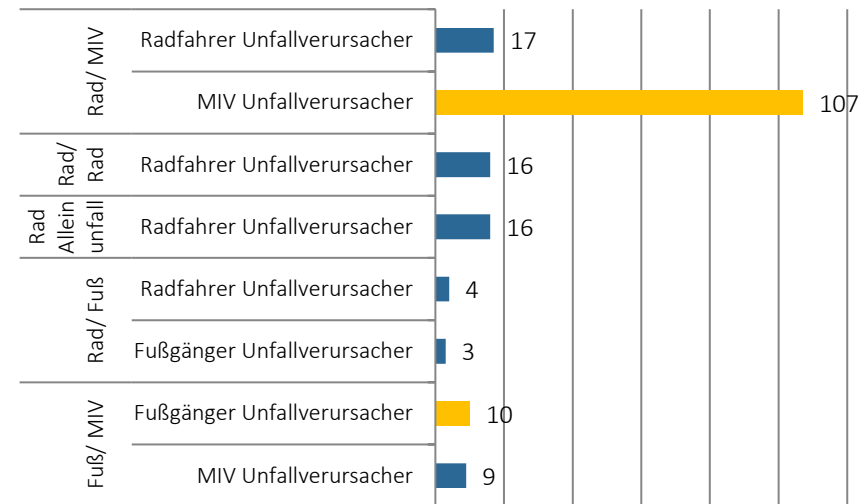


Abbildung 78: Verteilung der Unfälle auf die Unfallbeteiligten sowie Unfallverursacher (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

¹⁶ Unfalldaten Stadt Göttingen (2016)

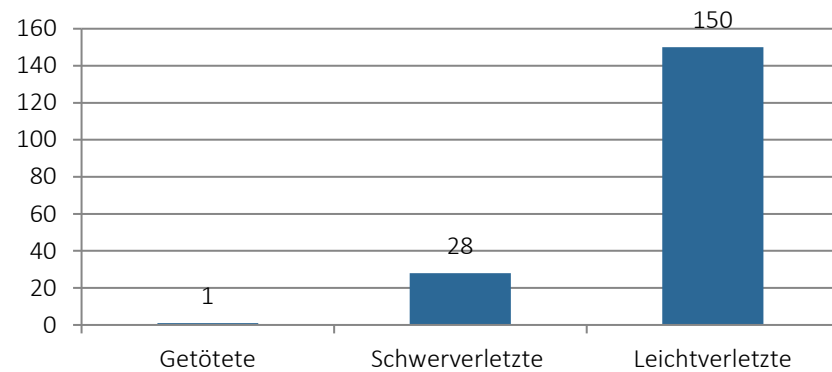


Abbildung 79: Anzahl Getöteter, Schwerverletzter und Leichtverletzter (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

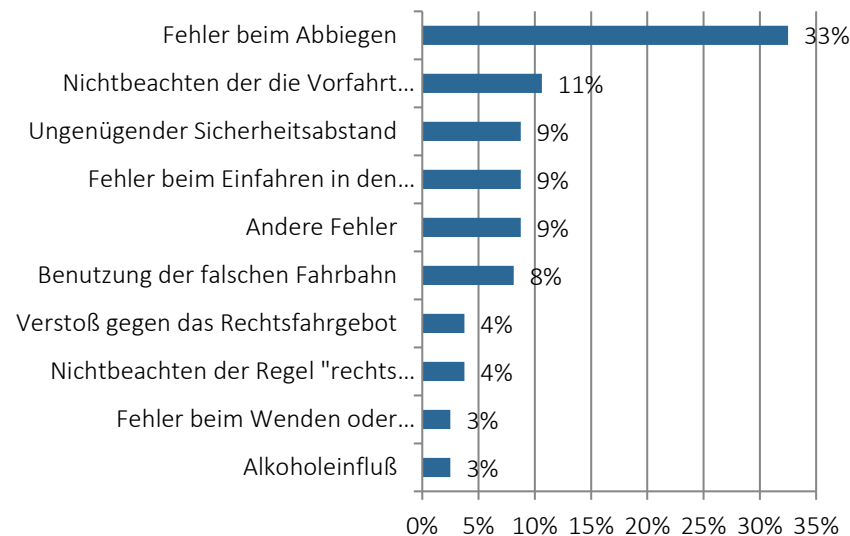


Abbildung 80: Unfallursache bei den Radfahrerunfällen (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

Bei Fußgängerunfällen liegt die häufigste Ursache des Unfalls beim falschen Verhalten der zu Fuß Gehenden selbst, dies kann aufgrund der Datenlage leider nicht weiter spezifiziert werden. 15 % der Unfälle sind durch falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerüberwegen begründet.

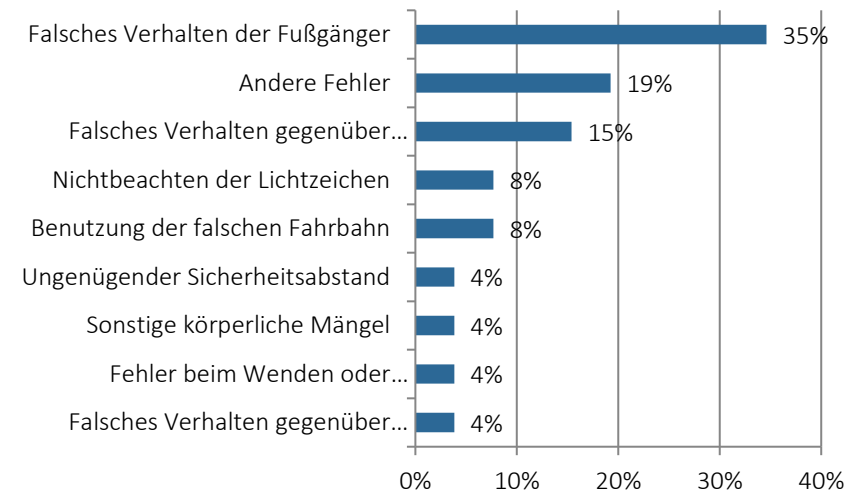
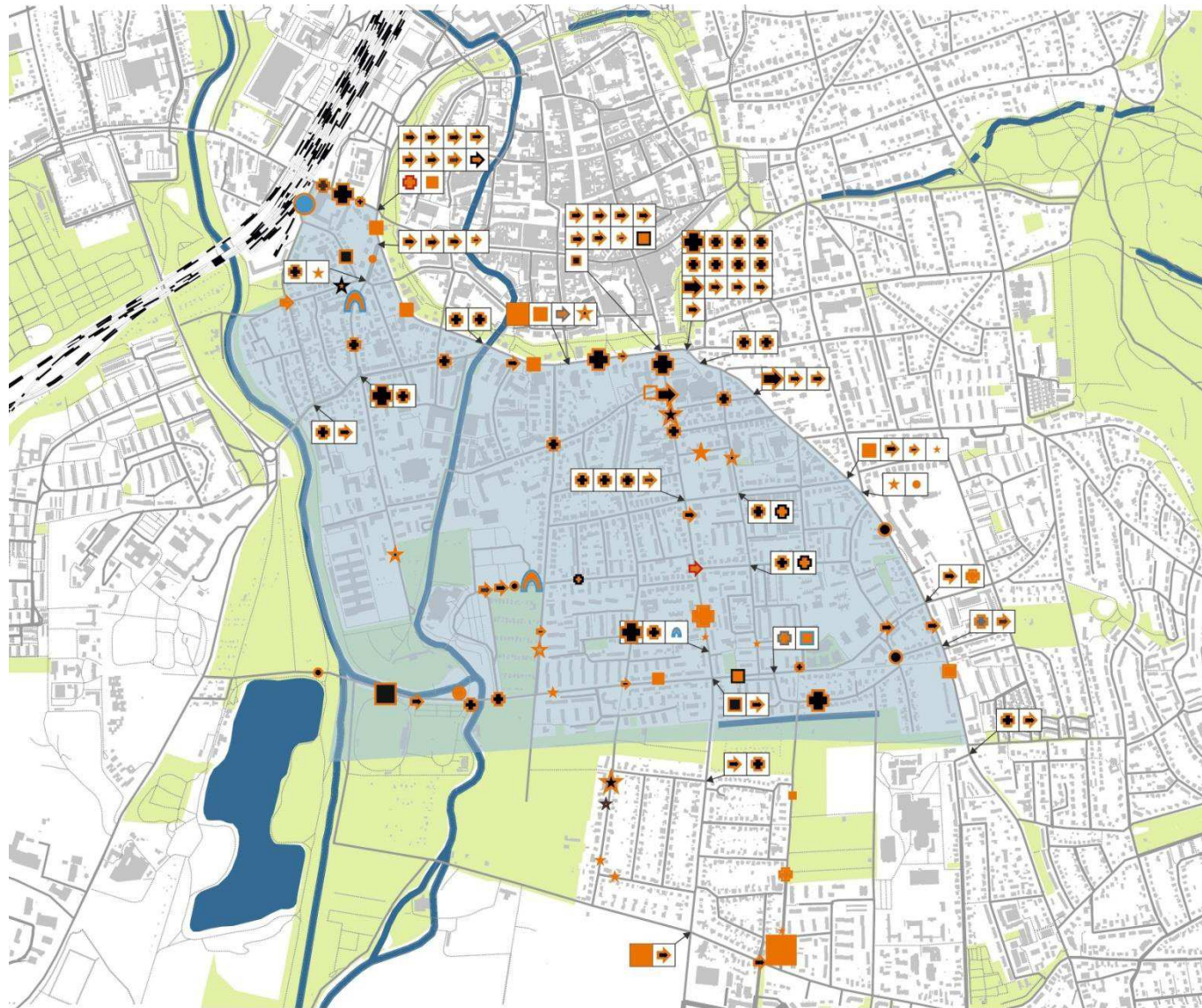


Abbildung 81: Unfallursache bei den Fußgängerunfällen (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

In der räumlichen Betrachtung wird offensichtlich, dass Radfahrende insbesondere an Knotenpunkten verunglücken. Doch auch entlang von Strecken (insbesondere Reinhäuser Landstraße) können viele Unfälle verortet werden. Bei den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung kann keine räumliche Ballung (ausgenommen dreier Unfälle am Knotenpunkt Bürgerstraße/Reinhäuser Landstraße) ermittelt werden.



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Unfälle mit RadfahrerInnenbeteiligung
(in den Jahren 2013-2015)

Unfallfolge (Größe)

- Sachschaden, keine Verletzten
- mind. eine leichtverletzte Person
- mind. eine schwerverletzte Person
- mind. ein Todesopfer

Unfallbeteiligte

- Unfallverursacher (Füllung)
- Unfallopfer (Umrandung)

- FußgängerIn
- RadfahrerIn
- Krad
- Pkw
- Lkw
- Bus

Unfallart (Form)

- Unfall durch Überschreiten
- Einbiegen / Kreuzen
- Abbiegen
- Unfall mit ruhendem Verkehr
- Fahr Unfall, Unfall im Längsverkehr
- sonstiger Unfallgrund

Abbildung 82: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

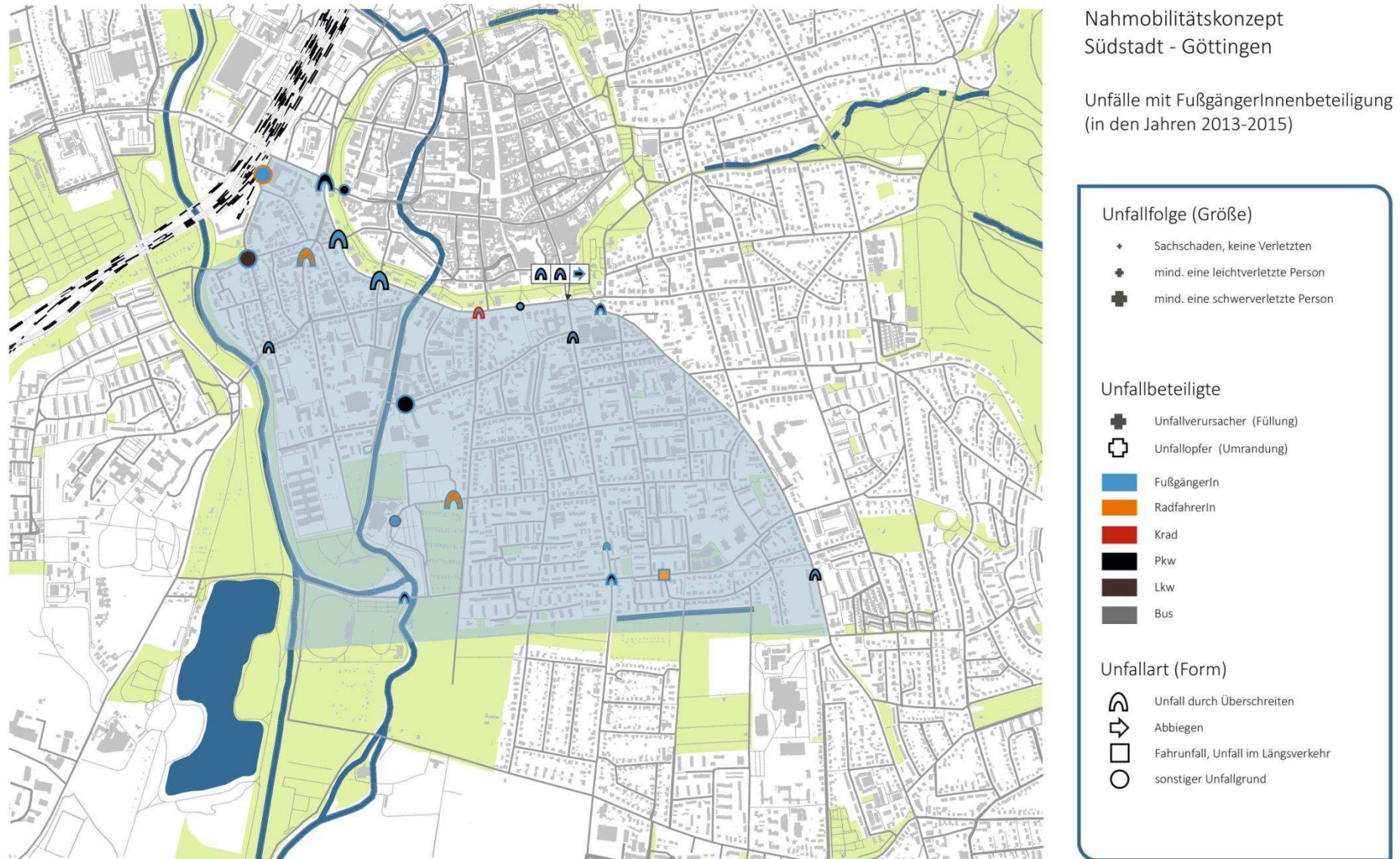


Abbildung 83: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))

3.8.3 Schülerverkehre und Schulwegesicherheit

Die Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums fühlen sich auf ihrem Schulweg größtenteils sicher. Etwa $\frac{3}{4}$ geben an, sich auf ihrem Schulweg sicher zu fühlen, $\frac{1}{4}$ dass sie sich teilweise unsicher fühlen würden. Nur 2 % gaben an, dass sie sich auf dem Schulweg unsicher fühlen. Dabei scheint es nicht ausschlaggebend zu sein, ob die Schülerinnen und Schüler alleine, mit Freunden oder mit ihren Eltern den Schulweg zurücklegen.

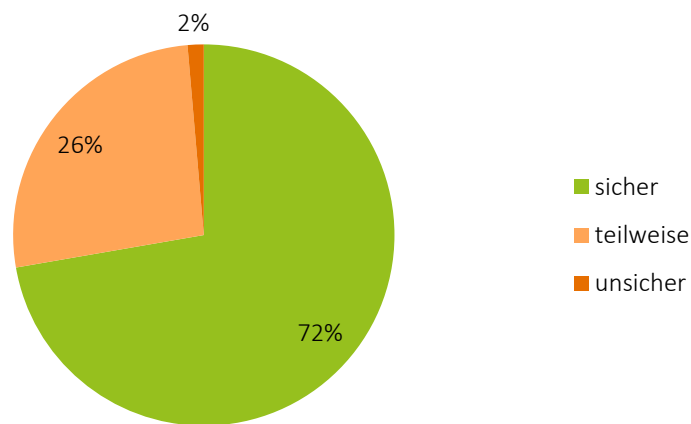


Abbildung 84: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler zur Sicherheit ihres Schulweges

Ursache für die reduzierte Sicherheit auf Schulwegen wird in den vielen Autos gesehen, die sich im Schulumfeld aufhalten. Auch das Gedränge in Bussen und an Haltestellen wird als ein wichtiger Risikofaktor betrachtet.

Doch auch dunkle Wege, schlechte Radwege und fehlende Möglichkeiten zur sicheren Querung von Straßen stellen für die Schülerinnen und Schüler eine Gefahr dar.

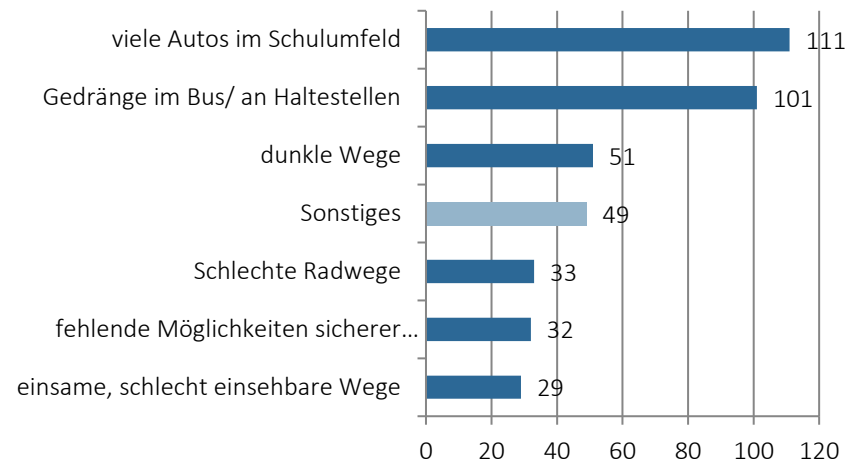


Abbildung 85: Ursache für das Gefühl der Unsicherheit auf dem Schulweg

Neben den allgemeinen Themen wurden jedoch auch sehr konkrete Situationen genannt. So empfinden Schülerinnen und Schüler insbesondere Kreisverkehre mit Zebrastreifen, auf denen Radfahrende in beide Fahrrichtungen fahren, als besonders gefährlich. Auch rücksichtslose Autofahrende wurden als Gefahrenquelle benannt.

Die Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums erreichen die Schule mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, über unterschiedliche Straßen und Wege. Fußgängerinnen und Fußgänger sind insbesondere im nördlichen Schulumfeld unterwegs und gelangen über die Lotzestraße sowie die Bunsenstraße von der Bushaltestelle/ dem Bahnhof zur Schule –

an diesen Straßen sehen die Schülerinnen und Schüler Gefahrenstellen. Radfahrende hingegen gelangen häufig über die Breymannstraße sowie aus Richtung des technischen Rathauses zur Schule. Auch der Weg entlang des Leinekanals von Süden kommend ist von Schülerinnen und Schülern stark frequentiert.

Konflikte mit Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, entstehen insbesondere dort, wo sie sich mit einer Vielzahl an Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden überschneiden. Dies trifft insbesondere auf die Böttingerstraße, den Walkemühlenweg sowie die Lotzestraße und Bunsenstraße zu.

Geschlechterspezifische Unterschiede im Sicherheitsempfinden

Das Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schüler unterscheidet sich in Abhängigkeit des Geschlechtes. Mädchen fühlen sich häufiger (teilweise) unsicher. 2/3 der Schülerinnen fühlen sich hingegen auf Ihrem Schulweg sicher, bei den Schülern sind es 4/5.

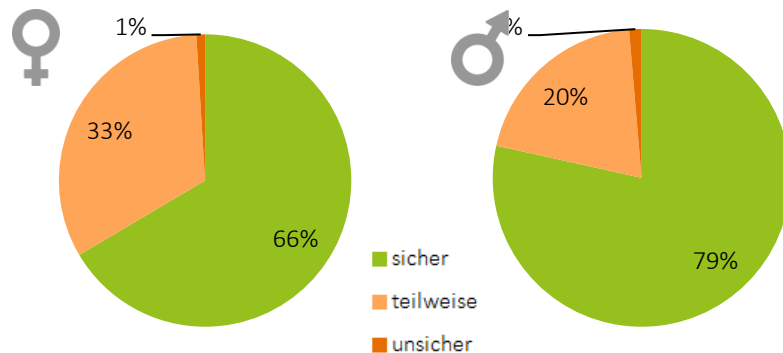


Abbildung 86: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler zur Sicherheit ihres Schulweges - geschlechterspezifisch

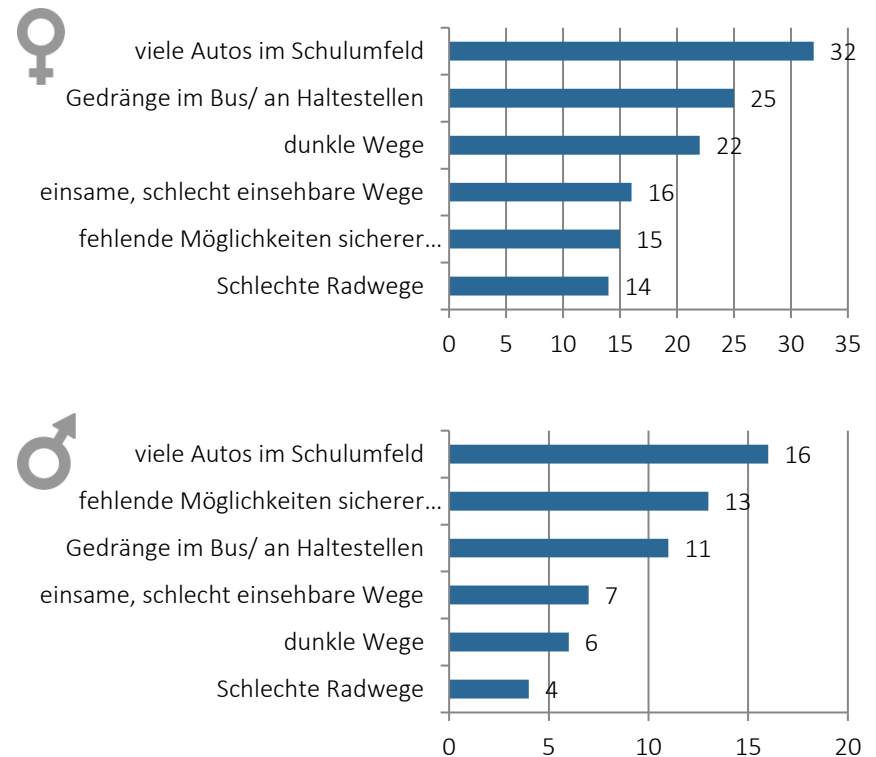
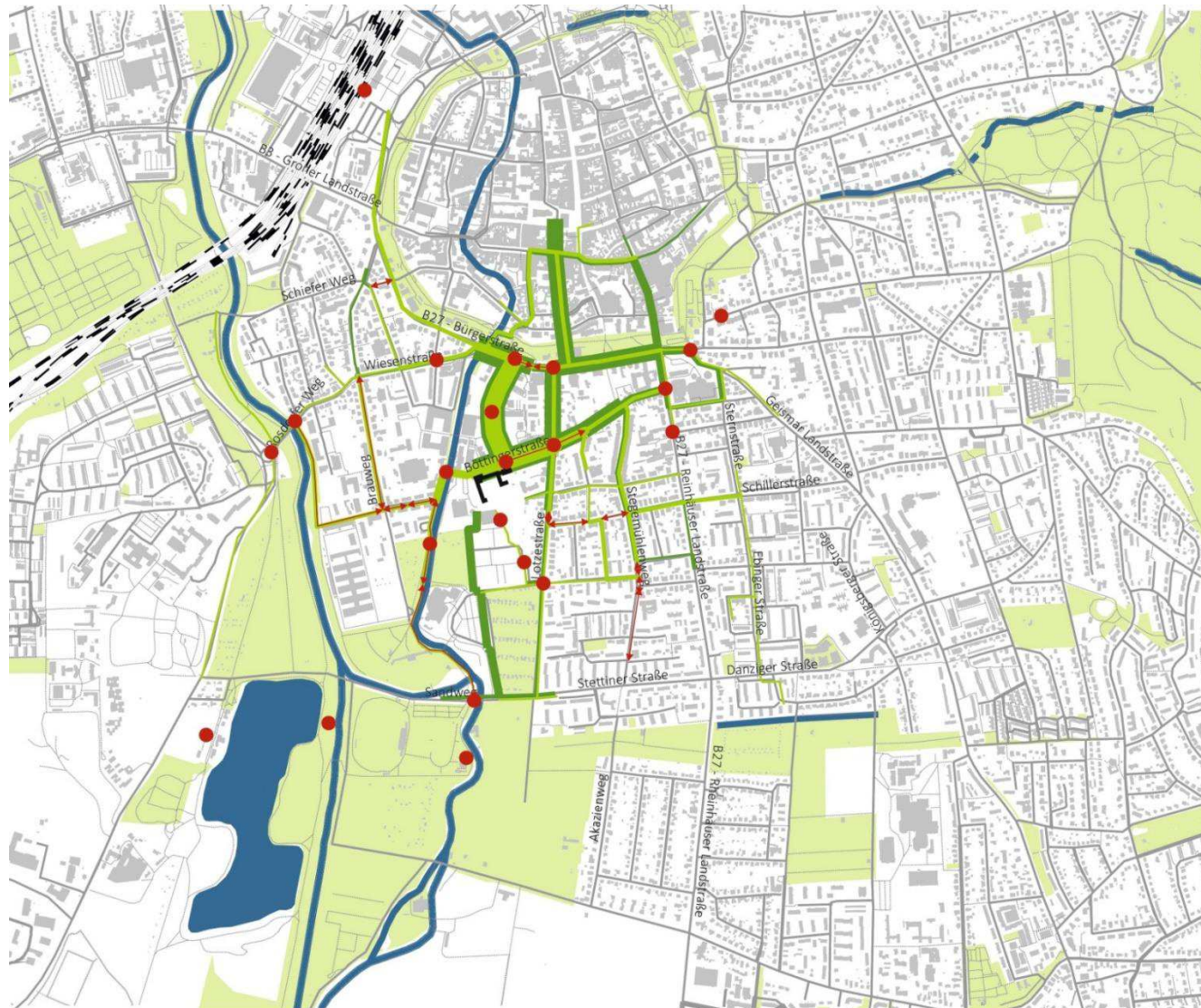


Abbildung 87: Ursache für das Gefühl der Unsicherheit auf dem Schulweg - geschlechterspezifisch

Die Ursachen für das Fühlen von Unsicherheiten sind zusätzlich geschlechterspezifisch. Insbesondere dunkle und einsame, schlecht einsehbare Wege sind bei den Schülerinnen eine häufige Ursache, die Schüler hingegen geben diesen Grund seltener an.



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Schulwege der SchülerInnen des
Felix-Klein-Gymnasiums sowie
Problemstellen aus Sicht der SchülerInnen

Genutztes Verkehrsmittel der
SchülerInnen (üblicherweise)

- Zu Fuß
- Fußweg zwischen Bushaltestelle & Schule

Beschriebene Problemstellen

- punktuell
- ↔ auf Abschnitten

F Schulgebäude des Felix-Klein-Gymnasiums

Abbildung 88: Schulwege der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums, die zu Fuß zurückgelegt werden, sowie Problemstellen aus Sicht der Schülerinnen und Schüler

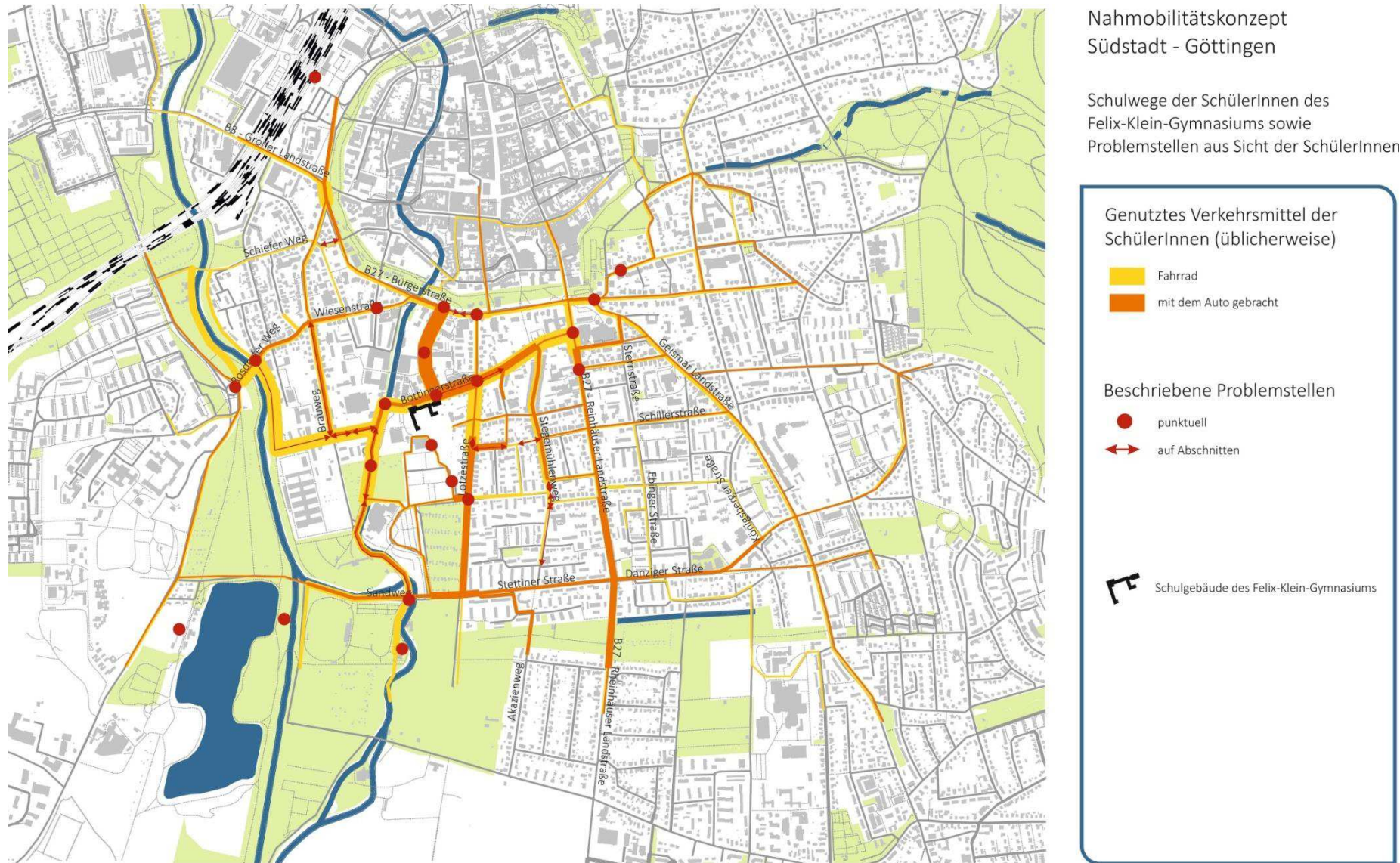


Abbildung 89: Schulwege der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden

3.9 Zentrale Defizite und Potenziale

Abschließend soll eine Gesamteinschätzung zur Lage der Nahmobilität in der Göttinger Südstadt gegeben werden. Hierfür wird eine Gegenüberstellung der Defizite und Potenziale vorgenommen. Hieraus werden Maßnahmenswerpunkte abgeleitet.

Defizite



- Verringerte Aufenthaltsqualität aufgrund von hohem Parkdruck in den Wohnquartieren und Straßenlärm (entlang der Hauptverkehrsstraßen)
- Wenige Aufenthaltsorte und Orte der Immobilität sowohl im Straßenraum (kleinteilig) sowie im Grünen (großflächig)
- Nur wenige Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut und mit dem Rad verknüpft
- Knotenpunkte sind häufig nicht fußgänger- und radfahrerfreundlich ausgestaltet, auch im Bereich der Barrierefreiheit besteht noch Handlungsbedarf
- Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufgrund von schmalen Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen und wenigen Abstellmöglichkeiten für Radfahrende im öffentlichen Raum

- Bestehende Gehwege sind baulich häufig schmal (zusätzliche Verschmälerung durch halbseitiges Parken des Kfz-Verkehrs oder Fahrrädern auf dem Gehweg)
- Geringe Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen wird stark bedingt durch den ruhenden Kfz-Verkehr (vorherrschendes Element)
- Ruhender Kfz-Verkehr produziert Gefahrenpunkten
- Teilweise bestehen Angsträume für zu Fuß Gehende, die die Nutzung von Wegen (insbesondere in den Abend- und Nachtstunden) reduzieren

Potenziale



- Dichte Bebauung als gute Grundlage für eine Mobilität der Nähe
- Grundsätzliche Nähe zur Innenstadt sowie wichtigen Einrichtungen (z. B. auch Bahnhof)
- Hohe Dichte an Kinderbetreuungsplätzen bieten die Möglichkeit, dass bereits Kinder die Vorteile des Zufußgehens und Radfahrens erleben können
- Mobilitätskultur der Nähe ist bereits vorhanden, viele Leute nutzen das Fahrrad und die eigenen Füße (als ausschließliches Verkehrsmittel) täglich
- Schaffen von mehr nachbarschaftlicher Nähe durch die Entwicklung von Kommunikationsorten sowie Belebung des Stadtteils
- Personengruppen der Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler als wichtige Zielgruppe innerhalb der Südstadt

4 Musterlösungen für den Fuß- und Radverkehr in Göttingen

Das Nahmobilitätskonzept der Göttinger Südstadt soll auch auf andere Stadtteile übertragbar sein. Hierfür wurden Musterlösungen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten erarbeitet. Diese stellen Prinzipskizzen dar und müssen selbstverständlich auf die jeweilige Situation übertragen und angewandt werden.

Folgende Musterlösungen wurden für die Stadt Göttingen erarbeitet:

- Umnutzung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Rückbau überdimensionierter Knotenpunkte
- Schulwegsicherung
- Gestaltung von Querungshilfen mit taktilen Elementen

Umnutzung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Zielgruppe	Fuß- und Radverkehr
Zielsetzung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Schaffen von Orten der Immobilität sowie Schaffen von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Die bestehenden Kfz-Stellplätze dominieren das Straßenbild in einigen Straßen der Göttinger Südstadt und verringern die Aufenthaltsqualität. Kleine Orte des Aufenthaltes sowie der Immobilität gibt es in diesen Räumen nicht. Insbesondere in den dicht bebauten Gebieten mit Altbausubstanz spielt das Thema des Fahrradparkens eine wichtige Rolle: Viele Radfahrende müssen ihre Räder in den Hauskeller tragen oder stellen die Räder auf den Gehwegen ab, wo sie wiederum die Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere Personen mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen – behindern.

Auf dem Platz, der durch einen Pkw beim Parken genutzt wird, können im Vergleich 10 Fahrräder abgestellt werden. Stellplätze sollen zukünftig auch zu Orten der Immobilität – jedoch für Fußgänger und nicht für die Autos – umgenutzt werden, um das Zufußgehen weiter zu attraktiveren. Bei der Installation von Sitzmöglichkeiten sollte insbesondere auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie auf für Seniorinnen und Senioren gut nutzbare Sichtmöglichkeiten (siehe Abbildung 90 und Abbildung 91) geachtet werden. Durch eine zusätzliche Begrünung wird die Aufenthaltsqualität weiter erhöht.

Umsetzbar wäre eine solche Maßnahme in der Göttinger Südstadt beispielsweise an der Elbinger Straße. Die Anforderungen der Barrierefreiheit (u.a. Blindenleitsystem) sind zusätzlich zu berücksichtigen.

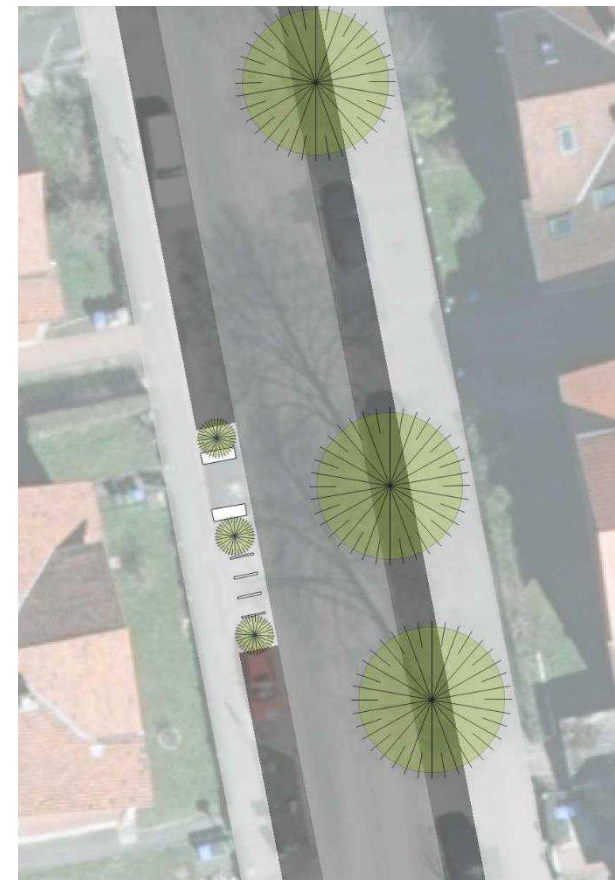




Abbildung 90: Sitzbank mit zusätzlicher Armlehne zum vereinfachten Hinsetzen und Aufstehen (Quelle: Dr. André Wolf)



Abbildung 91: Sitzmöglichkeit für Seniorinnen und Senioren mit ausreichend angrenzenden Raum für einen Rollstuhl/ Rollator

Rückbau überdimensionierter Knotenpunkt

Zielgruppe	insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenpunkt durch verbesserte Sichtverhältnisse und Schaffen von kleinen Orten des Aufenthalts

Überdimensionierte Knotenpunkte stellen für Fußgängerinnen und Fußgänger ein Problem dar. Aufgrund der Knotenpunktausdehnung sind die Wege über die Straße oft sehr weit, zusätzlich wird das Queren aufgrund der verringerten Sichtverhältnisse durch den ruhenden Kfz-Verkehr erschwert. Insbesondere für Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – die zusätzlich auf die abgesenkten Bordsteine angewiesen sind – stellen solche weit gefassten Knotenpunkte ein Hindernis dar.

Mithilfe von vorgezogenen Seitenräumen für den Fußverkehr werden die Sichtbeziehungen zwischen dem zu Fuß Gehenden und dem Autofahrenden verbessert. Die schmalere Straßenflächen im Knotenpunkt verhindern das regelwidrige Parken in diesem. Die neu gewonnen Flächen können zur Rückeroberung des öffentlichen Raums für zu Fuß Gehende und auch Radfahrende genutzt werden. So sind beispielsweise Sitzmöglichkeiten (Bänke, Sitzwürfel) oder Abstellanlagen für den Radverkehr denkbar. Auch eine flache Begrünung der Flächen kann angestrebt werden – diese sollte die Sichtbeziehung zwischen querenden zu Fuß Gehenden und Autofahrenden jedoch nicht einschränken.

Umsetzbar wäre eine solche Maßnahme in der Göttinger Südstadt im Knotenpunktbereich Schillerstraße/ Stegemühlenweg. Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind zusätzlich zu berücksichtigen.



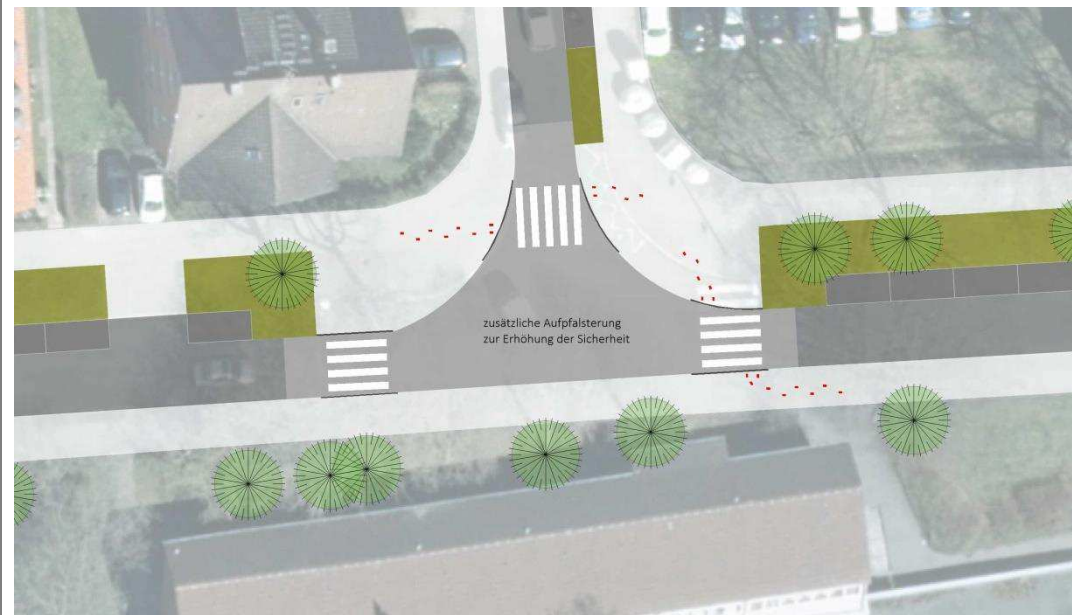
Schulwegsicherung durch Schulwegemarkierung

Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler der Grundschulen
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler – insbesondere an Knotenpunkten

Schulwegmarkierungen bieten eine Orientierungshilfe für Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule. Durch Markierungen, wie beispielsweise aufgemalte oder aufgeklebte Fußabdrücke, wird der empfohlene Schulweg hervorgehoben und die Verkehrssicherheit erhöht. Auch erzeugen solche Markierungen Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmenden für die Schulwege.

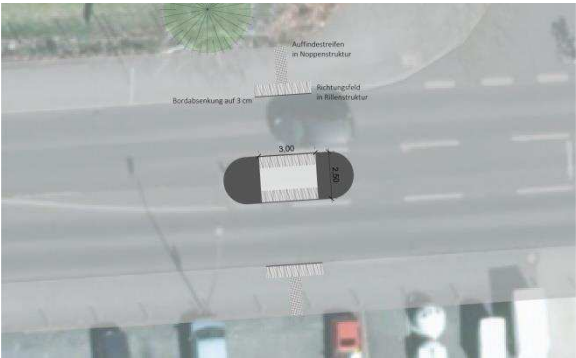
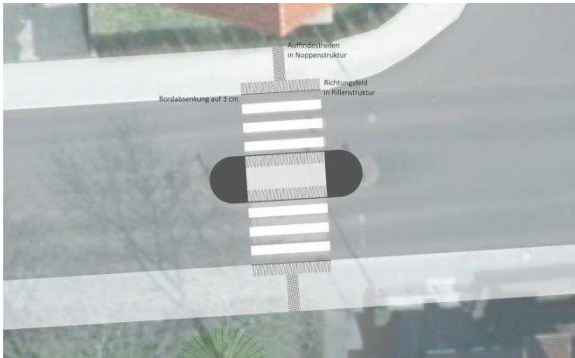
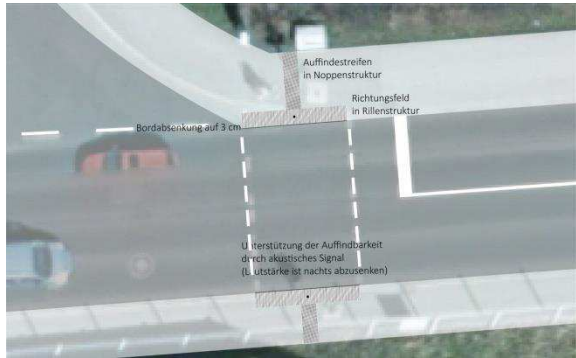
Schulwegemarkierungen sollten vor allem an „schwierigen“ Stellen in Betracht gezogen werden. Ein sinnvolles Einsatzgebiet sind z.B. Situationen, in denen Kinder zu sicheren Querungsstellen gelenkt werden sollen, die nicht auf dem kürzesten und direktesten Weg liegen.

Schulwegmarkierungen können insbesondere aufbauend auf einem Schulwegeplan oder einem Verkehrssicherheitstag an der Schule entstehen. Der Schulweg sollte mit den Schülerinnen und Schüler trotzdem eingeübt und die Bedeutung der Markierungen verdeutlicht werden. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements können auch weitere Maßnahmen verfolgt werden.



Umsetzbar wäre eine solche Maßnahme in der Göttinger Südstadt im Knotenpunktbereich Leibnizstraße/ Immanuel-Kant-Straße. Zusätzlich sind hier weitere Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs von Schülerinnen und Schüler vorgesehen (Bau von Gehwegnasen, Anlegen von Zebrastreifen, Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches). Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind außerdem zu berücksichtigen.

Gestaltung von Querungsanlagen mit taktilen Elementen

Zielgruppe	Seheingeschränkte Menschen
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Mobilitätsmöglichkeiten von Menschen mit Seheinschränkungen
 <i>Elemente einer barrierefreien Mittelinsel</i>  <i>Elemente eines barrierefreien Zebrastreifens</i>  <i>Elemente einer barrierefreien Lichtsignalanlage</i>	

Für seheingeschränkte Menschen, stellt das Queren von Straßen häufig eine Herausforderung dar, sie brauchen Bordsteinkanten und Bodenindikatoren, um sich orientieren zu können. Die Sicherheit, die Auffindbarkeit und die Nutzbarkeit für blinde und sehbehinderte Menschen sind durch taktile, optische und akustische Elemente herzustellen.

Zum Auffinden einer Querungsanlage wird durch taktile Bodenindikatoren und Aufmerksamkeitsfelder vereinfacht. Auffindestreifen (in Noppenstruktur) verdeutlichen das Vorhandensein einer Querung, Richtungsfelder (in Rippenstruktur) geben die Gehrichtung an der Querungsstelle an – beide sind orthogonal zur Fahrbahn anzuordnen. Die Länge des Auffindestreifens sollte über die gesamte Breite des Gehweges verlaufen, das Richtungsfeld möglichst auf gesamter Breite der Querungsstelle. An Lichtsignalanlagen kann zusätzlich ein Orientierungssignal zum Auffinden des Mastes installiert werden – die Notwendigkeit sowie die Konflikte mit Anwohnerinnen und Anwohnern sind zu prüfen und durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Die Bordsteine sollten auf maximal 3 Zentimeter Höhe über Fahrbahnniveau abgesenkt und abgerundet sein – dieses Maß ermöglicht gleichzeitig das Erasten der Kante beispielsweise durch einen Blindenstock sowie das Befahren mit einem Rollstuhl.

5 Nahmobilitätskonzept

Das Nahmobilitätskonzept fußt auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Beteiligungsformate (Nahmobilitätsbeirat, Bürgerwerkstätten sowie Jugendbeteiligung).

Die Maßnahmen stellen Empfehlungen dar, die im Rahmen der politischen Beschlussfassung weiter auszuformulieren sind. Änderungen im weiteren Prozessverlauf sind deshalb möglich und empfohlen.

Neben einer Anwendung der Maßnahmenpakete auf die Göttinger Südstadt, sollen die Maßnahmenpakete auch bei der Förderung der Nahmobilität in weiteren Stadtteilen herangezogen werden können. Aus diesem Grunde enthalten die Maßnahmenpakete allgemeine Formulierungen.

Die Maßnahmen, die speziell für die Göttinger Südstadt entwickelt wurden, sind in einer Maßnahmentabelle im Anhang (siehe Kapitel 8.3) dargestellt. Besondere Initialprojekte werden mit separaten Steckbriefen demonstriert (siehe Kapitel 5.2).

Maßnahmen wurden zu folgenden Handlungsschwerpunkten entwickelt:

- Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität
- Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Weitere Maßnahmen

5.1 Maßnahmenpakete

Die vielen Einzelmaßnahmen für die Göttinger Südstadt wurden in insgesamt 22 Maßnahmenpaketen zusammengefasst. Jedes Maßnahmenpaket wird nachfolgend in einem kurzen Steckbrief dargestellt.

Dieser enthält Angaben zu der jeweiligen Zielgruppe sowie zur Zielsetzung. Zusätzlich sind eine Maßnahmenbeschreibung und die Abschnitte in der Südstadt, in der das Maßnahmenpaket umgesetzt werden soll, enthalten.

Die Maßnahmenpakete sind auf weitere Stadtteile in Göttingen übertragbar. Die Einzelmaßnahmen sind in der Göttinger Südstadt verortete Maßnahmen, wovon einige als Initialprojekte detaillierte geplant und dementsprechend dargestellt sind.

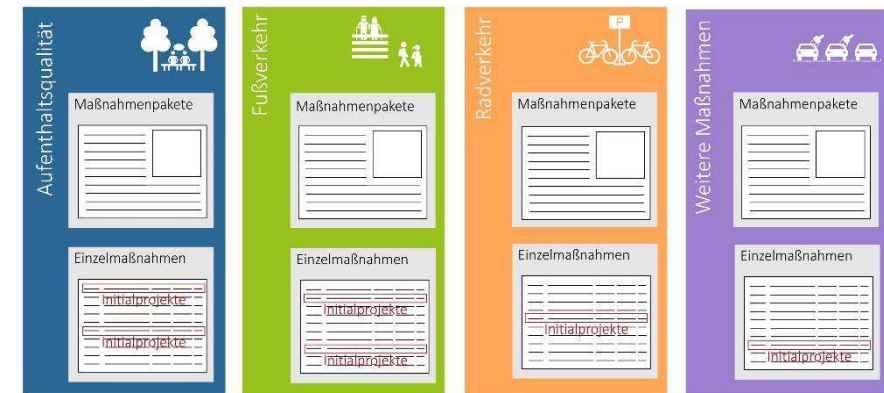


Abbildung 92: Prinzipdarstellung Handlungsschwerpunkte, Maßnahmenpakete, Einzelmaßnahmen sowie Initialprojekte

5.1.1 Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität

“Die Straßen in den Großstädten haben noch viele andere Funktionen außer der einen, Platz für Fahrzeuge zu bieten, und die Bürgersteige [...] haben noch viele andere Funktionen, außer Platz für die Fußgänger zu bieten. [...] Ein Bürgersteig in einer Großstadt ist, für sich genommen, ein leerer Begriff. Erst im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebäuden und mit deren Nutzung oder erst in Verbindung mit der Benutzung anderer Bürgersteige in der Nähe gewinnt er Bedeutung. [...] Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe. Was kommt einem, wenn man an eine [...] [Stadt] denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer [...] [Stadt] uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.”

(Jane Jacobs, Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Deutsche Ausgabe 1963, S. 27)

Gerade in dicht bebauten Zentrumsbereichen sind attraktive öffentliche Freiräume ein wichtiger Standortfaktor. Öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität sind Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren.

Gerade in der Göttinger Südstadt konnten nur wenige zentrale sowie dezentrale Aufenthaltsorte für die Bewohnerinnen und Bewohner ermittelt werden.



Die folgenden Maßnahmenpakete werden angestrebt:

- Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum
- Schaffen von Zugängen zum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser
- Schaffen von größeren, öffentlichen Aufenthaltsorten
- Schaffen von Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Abbau von Angsträumen

Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum

<i>Zielgruppe</i>	Breite Bevölkerung der Göttinger Südstadt; insb. Personen mit Mobilitätseinschränkungen
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Schaffen von Aufenthaltsorten

Mobilität bedarf Orte der Immobilität. Insbesondere Personen, die in ihrer Mobilität körperlich eingeschränkt sind, benötigen Orte, an denen sie sich ausruhen und rasten können. Doch auch für die Kommunikation im Quartier stellen Orte der Immobilität wichtige Gelegenheiten für den Austausch und den Zusammenhalt dar. Die notwendigen Flächen können insbesondere durch die Umnutzung von Parkplätzen geschaffen werden. Auch ein Knotenpunktumbau (siehe Musterlösungen, Kapitel 4 sowie Maßnahmenpaket F6) sollte neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf das Schaffen von Aufenthaltsorten abzielen.

Doch insbesondere in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck, wie es in vielen Teilen der Göttinger Südstadt der Fall ist, ist die Rücknahme von Stellplätzen nur sehr behutsam möglich. In der Südstadt scheint ein großer Teil des Parkdrucks durch das Parken durch Personen entstehen, die in der Innenstadt arbeiten und in der Göttinger Südstadt parken. Für diese Zielgruppe müssen Alternativen im Rahmen eines stadtweit/umlandweit ausgelegten Projektes gefunden werden. Von hieraus könnten die Nutzerinnen und Nutzer leicht durch eine verbesserte Busanbindung oder Leihfahrräder innerhalb kurzer Zeit in die Innenstadt gelangen. Weiterer Parkdruck kann beispielsweise durch die Ausweisung von CarSharing (siehe Maßnahmenpaket W2) für die Bewohnerinnen und Bewohner weiter reduziert werden.

Vereinzelte Stellplätze sollten möglichst im gesamten Projektgebiet umgestaltet werden. Insbesondere im Rahmen der Lauf- und Verweilrouten für ältere oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (siehe Maßnahmenpaket F10) ist die Umgestaltung von Stellplätzen in Aufenthaltsorte (zum Kommunizieren und Ausruhen) eine wichtige Maßnahme (hier sollte zusätzlich auch Sitzmöglichkeiten geachtet werden, die für Seniorinnen und Senioren geeignet sind). Insbesondere im östlichen Bereich erscheint die Notwendigkeit für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum größer (siehe Maßnahmenpaket R1), sodass diese mit Sitzmöglichkeiten und Begrünung kombiniert werden könnten (siehe Musterlösungen, Kapitel 4).

Die Standorte sind sensibel und möglichst mit den Anwohnerinnen und Anwohnern zu suchen und abzustimmen. Eine Analyse der Parkraumauslastung ist hierbei hilfreich und in Abschnitten (z.B. mit hohem Parkdruck oder ohne Bewirtschaftung (angrenzend an bewirtschaftete Bereiche)) notwendig.

<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Rosdorfer Weg Höhe des Nahkaufes ▪ Knotenpunkt Rosdorfer Weg/ Schieferweg/ Marienstraße: Umbau des Knotenpunktes; Schaffen von Aufenthaltsorten	▪ Immanuel-Kant-Straße: u. a. Reduktion des Straßenquerschnitts und Nutzung der Flächen für Orte des Aufenthalts
--	--	--

Schaffen von Zugängen zum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser

<i>Zielgruppe</i>	Breite Bevölkerung der Göttinger Südstadt
<i>Zielsetzung</i>	Schaffen von Aufenthaltsqualität und Stärkung der Identifikation mit dem eigenen Stadtteil
Insbesondere Wasser spielt im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Raum eine besondere Rolle, weil es Menschen anzieht und sich gut als Aufenthalts- und Ruheort eignet. In der Göttinger Südstadt gibt es zwei zentrale Gewässer, deren Aufenthaltsqualität durch gezielte Maßnahmen verbessert werden sollen. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie der Beteiligung der Jugendlichen des Felix-Klein-Gymnasiums wurde die Schaffung von Zugängen zum Wasser vorgeschlagen und begrüßt. Die Leine ist bereits heute ein beliebter Ort zum längeren Aufenthalt, insbesondere, wenn die Wiesen frisch gemäht sind. Die Uferbereiche zählen hier jedoch zum Überschwemmungsgebiet, sodass der Bau von Terrassen geprüft werden sollte. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass in regelmäßigen Abständen die Begrünung im Rahmen des Möglichen zurückgeschnitten wird und dass Mobiliare (beispielsweise Aschetonnen) zur Verfügung gestellt werden. Ein aktueller Trend bei der Gestaltung von Uferpromenaden ist die Anlage von tribünenartigen Sitzstufen, die zum Wasser hinab führen. Diese Flächen laden zum Verweilen ein und ermöglichen es den Menschen, wieder direkt mit dem Wasser in Kontakt zu kommen. Dieses Element eignet sich besonders dazu, den Leinekanal, der heute kaum zugänglich ist – in Teilbereichen sind Trampelpfade zum Wasser erkennbar –, nutzbarer und erlebbarer zu machen. Dabei sollten die Tribünen naturbelassen aus Holz gestaltet werden und auf der Seite des neu zu schaffenden Parks (siehe Initialprojekt I4) hinunter zur Wasseroberfläche führen. Der Weg auf der westlichen Seite des Leinekanals sollte möglichst vor dem Hintergrund der Befahrbarkeit von Konflikten entlastet werden.	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Schaffen von Sitzstufen am Leinekanal ▪ Rückschnitt der Begrünungen in Teilbereichen der Leine



Schaffen von größeren, öffentlichen Aufenthaltsorten

<i>Zielgruppe</i>	Breite Bevölkerung (auch außerhalb der Göttinger Südstadt)	
<i>Zielsetzung</i>	Schaffen von Treffpunkten und Identifikationsorten	
	Größere, öffentliche Aufenthaltsorte (wie beispielsweise Parks oder Plätze) als Orte des Alltags im Quartier sind zentral für das städtische Zusammenleben. Sie bieten Raum für das Erleben von Gemeinsamkeit und Entfaltungsmöglichkeiten für jeden Einzelnen. Die Interaktion unterschiedlicher sozialer Gruppen findet hier ebenso statt wie die generationenübergreifende Kommunikation. Auch Familien wünschen und suchen vermehrt zentral gelegene Freiräume, die ihnen und ihren Kindern Möglichkeiten zur individuellen Nutzung bieten. Ältere Menschen – deren Zahl in der Göttinger Südstadt verhältnismäßig hoch ist – brauchen nicht nur barrierefreie Wohnungen, sondern vor allem auch ein Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität, dass ihnen Bewegungsfreiheit und den Austausch im Quartier garantiert. Auch Jugendliche fordern ihren Ort in öffentlichen Räumen ein.	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Schaffen eines Mehrgenerationenparks östlich des Leinekanals (u. a. Spielmöglichkeiten, Aufenthaltsmöglichkeiten, Repräsentationsflächen) (siehe Initialprojekt I4)	▪ Erweiterung des Hiroshimaplatzes am neuen Rathaus um Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten



A4

Schaffen von Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Zielgruppe	Kinder und Familien	
Zielsetzung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Qualifizierung von bestimmten Wegen für Kinder	
	Kinder werden im öffentlichen Raum immer weniger sichtbar. Die von ihnen genutzten Orte stellen Inseln im Stadtraum dar, zwischen denen sie immer häufiger umhergefahren werden. Wenn sie ihre Wege zu Fuß zurücklegen, empfinden sie sie als eintönig und langweilig. Insbesondere Wege, die häufig von Kindern oder Familien genutzt werden, sollen durch Spielgeräte im öffentlichen Raum an Attraktivität gewinnen und den Kindern die Freude am Zufußgehen zurückbringen. Die Installation von Spielgeräten kann zusätzlich zur Schulwegbegleitung genutzt werden, um Kinder auf besonders sicheren Wegen zur Schule zu führen (z.B. Immanuel-Kant-Straße). Die Spielgeräte sollten städtebaulich in das Umfeld eingepasst werden. Insbesondere Spielgeräte, die frei nutzbar sind und keine besondere Spielweise vorgeben, sollten installiert werden. Auch Spielgeräte, die gleichzeitig beispielsweise als Sitzbank genutzt werden können, sind für den begrenzten öffentlichen Raum vorzuziehen. Ergänzt werden kann das Konzept durch sogenannte ‚Spielstraßen auf Zeit‘. Hier würden sich verschiedene Straßen für jeweils einen Nachmittag zu einer echten Spielstraße, nämlich einer Straße ohne Autos, verändern. In dieser Zeit sollen Kinder und Jugendliche die Möglichkeit haben, den Straßenraum frei nach ihren Wünschen zu nutzen. Dabei gibt es grundsätzlich unterschiedliche Verfahren, eine Spielstraße auszuwählen und einzurichten: einmalig oder regelmäßig, die Kommune wird von sich aus aktiv oder die Bürgerinnen und Bürger müssen die Maßnahme beantragen. Für die Göttinger Südstadt erscheint eine einmalige Aktion mit nachfolgender Beantragung durch die Anwohnerinnen und Anwohner sinnvoll (siehe auch Maßnahmenpaket W3).	
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	Schillerstraße: Umgestaltung des Grünbereichs zwischen den Baumreihen und farbige Markierung der Fahrbahn zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Weg zwischen der Leine und dem Brauweg (entlang der Kleingartenanlage: Anlegen von Spielmöglichkeiten für Kinder (Gegebenheiten z. B. Hanglage integrieren)



Abbau von Angsträumen

<i>Zielgruppe</i>	Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, insbesondere Kinder, Frauen und ältere Menschen
<i>Zielsetzung</i>	Die bestehenden Wege sollen zu allen Zeiten von allen Gruppen genutzt werden können. Hierfür müssen zentrale Angstsituationen abgebaut werden.

Ein Gefühl der Sicherheit ist vor allem für Frauen und Mädchen ein wichtiges Kriterium bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Angsträume sind nicht notwendigerweise Tatorte, erzeugen aber ein Gefühl der Unsicherheit und schränken damit die Bewegungsfreiheit von Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ein. Wichtige Punkte zum Abbau von Angsträumen sind die Verbesserung der Orientierung, das Schaffen von Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit, von Beleuchtung und Belichtung, von Belebung und sozialer Kontrolle sowie die Beseitigung von Verschmutzungen.

In der Göttinger Südstadt sollen die öffentlichen, selbstständig geführten Wege durchgängig beleuchtet werden. Insbesondere Wege, die zu Freizeiteinrichtungen, oder Schulstandorten führen, sind hier von Bedeutung, da in den Wintermonaten die Dunkelphasen lang sind. Auch sollen Wege, die aufgrund ihrer sozialen Kontrolle zu den definierten Angsträumen zählen, mithilfe von Grünschnitt, besserer Beleuchtung sowie farbliche Gestaltung nutzerfreundlicher gestaltet werden – dies betrifft insbesondere den Weg zwischen der Groner Landstraße und dem Gartetalbahnhof. Angsträume in Form von Unterführungen – hier insbesondere die Unterführung an der Bürgerstraße – sollten langfristig rückgebaut werden. Eine ebenerdige Querung der Bürgerstraße ist zu prüfen (beispielsweise Bau einer LSA) – auch vor dem Hintergrund der Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplans.



<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Unterführung Bürgerstraße/ Kasinoweg: Prüfen der Umsetzbarkeit einer barrierefreien Kreuzungssituation (z. B. Lichtsignalanlage) ▪ Weg zwischen Groner Landstraße und Gartetalbahnhof: u. a. Verbesserung der Beleuchtung; Verbreiterung des Weges (Ausbau des Radschnellwegs)
--	---

5.1.2 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Woran erkennt man die Lebensqualität einer Stadt?

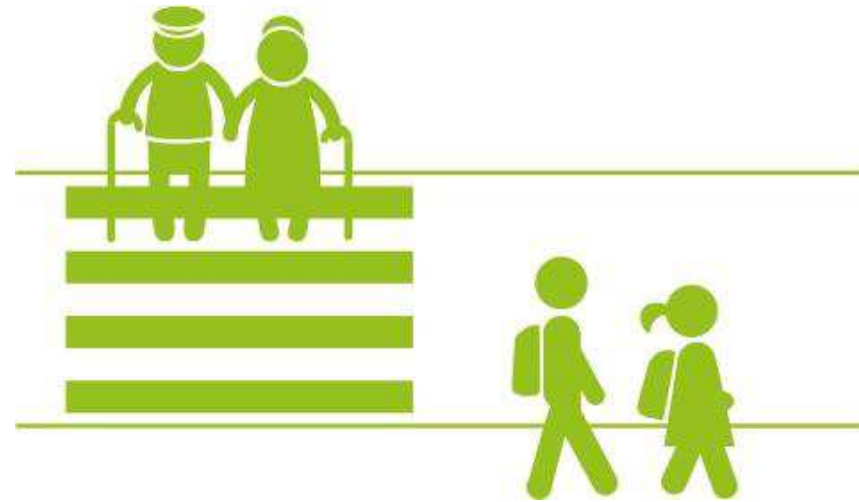
„Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“

(Jan Gehl im Interview; brandeins; Ausgabe 12/2014)

Die Bedeutung und Möglichkeiten des Fußverkehrs werden häufig unterschätzt. Insbesondere im Quartier und auf kurzen Wegen ist der Fußverkehr ein effizientes Fortbewegungsmittel. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Von einer Förderung des Fußverkehrs profitieren alle Menschen in einem Quartier. Einige Nutzergruppen sind besonders vom Fußverkehr abhängig.

Für eine systematische Förderung des Fußverkehrs bedarf es folgender Grundlagen:

- möglichst umwegfreie Führung
- möglichst störungsfreie Führung
- ausreichend Bewegungsspielräume



Die folgenden Maßnahmenpakete werden angestrebt:

- bauliche Verbreiterung von schmalen Gehwegen
- Reduzieren des Gehwegparkens (Kfz)
- Reduzierung von Hindernissen auf Gehwegen
- Barrierefreier (Aus-)Bau von Wegen und Querungsstellen
- (Um-) Bau von Zebrastreifen und Mittelinseln
- Bau von Gehwegnasen
- Schleifen von Pflastersteinen in Knotenpunktbereichen
- Anpassung von Lichtsignalanlagen an die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden
- Schulwegesicherung
- Einrichtung von Lauf- und Verweilrouten
- Barrierefreier Aus-/ Umbau von Haltestellen

F1

Wege für alle | Verbreiterung von schmalen Gehwegen (baulich)

<i>Zielgruppe</i>	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung	
<i>Zielsetzung</i>	Verbreiterung der Gehwege, die schmaler als 1,50 m sind	
	Fußgängerinnen und Fußgänger stellen besondere Anforderungen an die Breiten von Gehwegen. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen benötigen größere Breiten. Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer benötigen zum Wenden beispielsweise eine Gehwegbreite von 1,50 m. Diese Breite ist auch für Personen mit Blindenstock oder mit Begleitperson (nebeneinander) notwendig. Die bauliche Verbreiterung von Gehwegen stellt aufgrund der geringen Straßenquerschnitte sowie der gewachsenen Strukturen oft eine umfassendere Aufgabe dar. Eine bauliche Verbreiterung ohne Einschränkungen (beispielsweise für den ruhenden Kfz-Verkehr) ist häufig aufgrund der bestehenden Situationen nicht möglich. Aus diesem Grunde sollten zunächst die Abschnitte, auf denen kein Weg vorhanden (und ein Gehweg notwendig erscheint)/ auf denen der Weg schmaler als 1,50 m ist, verbreitert werden. Auch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen führt zu einer Verbesserung der Situation für den Fußverkehr. Auch die Asphaltierung/ Befestigung von wichtigen Wegeverbindungen wird berücksichtigt werden. <i>Neben der baulichen Verbreiterung sollen auch folgende Maßnahmen zur Verbreiterung der Gehwege und einer besseren Nutzbarkeit in Bezug auf die Wegebreiten führen:</i> ▪ Reduzieren des Gehwegparkens (Kfz) (Maßnahmenpaket F2) ▪ Reduzieren von Hindernissen auf Gehwegen (Maßnahmenpaket F3) ▪ Bau von wohnungsnahen, öffentlichen Radabstellanlagen (Maßnahmenpaket R1)	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Immanuel-Kant-Straße: Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Gehwege	▪ Tilsiter Straße: Bau eines neuen Gehwegs (insb. zur Sicherung der Schülerinnen und Schüler) ▪ u.a. Hugo-Junkers-Straße, Kapitän-Lehmann-Straße: Einrichten verkehrsberuhigter Bereich (auch baulich)



F2

Wege für alle | Reduzieren des Gehwegparkens (Kfz)

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung	
Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege	
Der ruhende Kfz-Verkehr führt häufig dazu, dass sich Engstellen auf Gehwegen bilden oder ganze Gehwegabschnitte für eine Nutzung (beispielsweise mit einem Kinderwagen oder Rollator) für Fußgängerinnen und Fußgänger problematisch sind. Durch eine partielle Neuorganisation des Parkraums können ausreichende Mindestbreiten für den Fußverkehr ermöglicht werden. Mit der Neuorganisation des Kfz-Parkens kann also Raum, der bisher von Kfz genutzt wird, den Fußgängerinnen und Fußgängern zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Vermehrt ist aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten mit einer Reduktion der Anzahl der Stellplätze zu rechnen. Die Aufhebung des Gehwegparkens ist einfach und schnell möglich, da im Prinzip keine bis wenige bauliche Maßnahmen notwendig sind. Durch den Interessenskonflikt stellt das Thema sich politisch oft schwieriger dar, daher muss bei der Reduzierung von Parkplätzen immer besonders Wert auf die Kommunikation mit den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie eine behutsame Vorgehensweise gelegt werden. Bei der Aufhebung von Parkplätzen ist die regelmäßige Kontrolle, besonders am Beginn notwendig. Je nach Situation kann das Aufstellen von Pollern sinnvoll bzw. notwendig sein – insbesondere in Knotenpunkten.		
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Riemannstraße: Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert werden müssen	▪ Marienstraße: Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert werden müssen





F3

Wege für alle | Reduzierung von Hindernissen auf Gehwegen

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung	
Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege	
Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wäre in den meisten Fällen wünschenswert, aber oftmals wegen vieler Zielkonflikte nicht oder nur schwer umsetzbar. Gehwege sind deswegen möglichst frei von Hindernissen zu halten. Hindernisse stellen insbesondere für Blinde Personen Probleme dar, doch auch bei einer Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite sind sonstige Fußgängerinnen und Fußgänger betroffen. Als Hindernisse können beispielsweise auftreten: ▪ Stadtmobiliar und Werbeaufsteller ▪ Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen ▪ Mülleimer ▪ Bepflanzung (insb. Bäume) ▪ Poller und Umlaufsperrn ▪ ruhender Rad- und Kfz-Verkehr (siehe Maßnahmenpakete F2 sowie R1).		
		
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Am Hasengraben: Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Straßenseite an den Engstellen durch eine Fahrbahnverengung (zusätzliche Verkehrsberuhigung); im Rahmen der Fahrbahnverengungen auch Integration von Abstellanlagen für Fahrräder	▪ Verbindungsweg Groner Landstraße/ Am Gartetalbahnhof: Rückbau einzelner Poller/ Versetzen der Poller, sodass zwischen diesen eine Mindestbreite von 2,00 m besteht ▪ Akazienweg: bauliche Anpassung der Umlaufsperrre an Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

F4

Wege für alle | Barrierefreier (Aus-)Bau von Wegen und Querungsstellen

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Zielsetzung	Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes für Fußgängerinnen und Fußgänger – v. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Neben der reinen Breite von Gehwegen ist auch der barrierefreie Ausbau der Wege und Querungsstellen essenziell für die Nutzbarkeit des Netzes. Ein regelmäßiges Angebot von Querungsmöglichkeiten bzw. Querungshilfen ist wichtig, um für Fußgängerinnen und Fußgänger ein durchlässiges Netz zu schaffen – insbesondere für solche mit Mobilitätseinschränkungen. Diese müssen nicht immer durch LSA gesichert sein, sondern auch Maßnahmen, wie Mittelinseln oder Gehwegnasen, verbessern die Querungssituation bereits durch Verkürzung der Querungsdistanz. Abgesenkte Bordsteine sind essenziell für das Queren von Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Personen mit Mobilitätseinschränkung stellen besondere Anforderungen an Fußwege. Hierzu zählen u.a.: ▪ Installation eines Blindenleitsystems (insbesondere zum Auffinden von sicheren Querungen) ▪ Systematische Absenkung von Borden (auf 3 cm) in Knotenpunkten sowie in Querungsbereichen (exemplarische Maßnahmen sind in der Maßnahmenkarte enthalten) ▪ (Um-)Bau von Zebrastreifen und Mittelinseln (siehe Maßnahmenpaket F5) ▪ Bau von Gehwegnasen (siehe Maßnahmenpaket F6) ▪ Schleifen von Pflastersteinen in Knotenpunkten/ auf wichtigen Wegen (siehe Maßnahmenpaket F7) ▪ Prüfung der Anpassung der Lichtsignalanlagen an die Anforderungen von Fußgängerinnen und Fußgängern (mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen) (siehe Maßnahmenpaket F8) ▪ Bau und Sicherung von Brückenbauwerken (siehe Maßnahmenpaket W1)			
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Stegemühlenweg/ Reinholdstraße ▪ Bürgerstraße/ Wiesenstraße ▪ Böttingerstraße (Höhe des Felix-Klein-Gymnasiums)	▪ Am Feuerschanzengraben ▪ Schillerstraße/ Leibnizstraße	



F5

Wege für alle | (Um-) Bau von Zebrastreifen und Mittelinseln

<i>Zielgruppe</i>	Fußgängerinnen und Fußgänger; insbesondere Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren
<i>Zielsetzung</i>	Verbesserung der Querbarkeit von Straße und Erhöhung der Verkehrssicherheit
Fußgängerüberwege (FGÜ) – oder umgangssprachlich Zebrastreifen – sind eine Möglichkeit zur Sicherung der Fußgängerinnen und Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn. Neben dem Bau des eigentlichen FGÜs können ergänzende bauliche Maßnahmen und verkehrliche Anordnungen die Sicherheit weiter erhöhen – insbesondere, wenn vorrangig Kindern und ältere oder behinderte Menschen zu schützen sind. FGÜs dürfen ausschließlich innerhalb geschlossener Ortschaften, bei einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h, bei maximal einer Fahrspur je Fahrtrichtung sowie bei beidseitigen Gehwegen angelegt werden. Grundsätzlich gelten FGÜs in Tempo 30 Zonen als entbehrlich, können aber insbesondere bei besonders schutzbedürftigen Gruppen sinnvoll sein. Neben der Prüfung des Baus von neuen FGÜs, sollen auch die bestehenden FGÜs ggf. weiter gesichert (z. B. durch eine bessere Beleuchtung) und auch für blinde Menschen auffindbar sein (Blindenleitsystem). Auch Mittelinseln sollten für eine verbesserte Querbarkeit installiert sowie bestehende Mittelinseln barrierefrei (und auffindbar) gestaltet werden. Die Einsatzgrenzen von Mittelinseln sind jedoch begrenzt. Mittelinseln sind insbesondere bei einer Spitzenstundenbelastung von bis zu 1.500 Kfz und einer Geschwindigkeit von 30 km/h oder einer Spitzenstundenbelastung von bis zu 1.000 Kfz Geschwindigkeit von 50 km/h in Betracht zu ziehen.	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Knotenpunkt Lotzestraße/ Böttingerstraße: Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit) und Prüfung des Baus eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im nördlichen Knotenpunktarm



F6

Wege für alle | Bau von Gehwegnasen

<i>Zielgruppe</i>	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität	
	Gehwegnasen sind wirkungsvolle Elemente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Fußverkehr. Vorgezogene Seitenräume entstehen durch eine bereichsweise Unterbrechung von Park- oder Grünstreifen. In der Regel tragen die punktuelle Verbreiterung des Gehweges und damit die Verkürzung des Querungsweges auf den Park- und teilweise Fahrstreifen durch Fahrbahneinengungen zur Steigerung der Akzeptanz der Querungsstelle bei. Durch die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen über die Tiefe von Parkständen hinaus können Gefahren durch Sichtbehinderung wegen parkender Fahrzeuge am Fahrbahnrand vermindert werden. Dies ist besonders für Kinder, die aufgrund ihrer Körpergröße nicht über Autos sehen können, eine Erleichterung und Erhöhung Ihrer Verkehrssicherheit. Zudem stellen sie eine Möglichkeit dar, das Gehwegparken im Kreuzungsbereich zu reduzieren (beispielsweise durch Sitzwürfel, siehe Foto). Ein Aktionsprogramm für die Einrichtung von Gehwegnasen kann mit relativ geringem finanziellem Aufwand in relativ kurzer Zeit die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert werden. Erste Gehwegnasen können auch in einem Versuch improvisiert angebracht werden.	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Walkemühlenweg/ Felix-Klein-Straße: Bau von Gehwegnasen (Schulwegsicherung) ▪ Stegemühlenweg/ Riemannstraße, Stegemühlenweg/ Schillerstraße ▪ Sternstraße/ Schillerstraße: Bau von Gehwegnasen (Schulwegsicherung) ▪ Immanuel-Kant-Straße/ Leibnizstraße: Bau von Gehwegnasen (Schulwegsicherung)	



F7

Wege für alle | Schleifen/ Austausch von Pflastersteinen in Knotenpunktbereichen/ auf wichtigen Wegen

Zielgruppe	Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen		
Zielsetzung	Verbesserung der Querbarkeit		
Unebene Kopfsteinpflaster sind für Personen mit Gehhilfe oder Personen mit Kinderwagen schwer befahrbar. Kleine Reifen können in den Fugen hängen bleiben. Starke Unebenheiten auf Natursteinpflaster verursachen große Vibrationen und Schläge auf Körper, Beine und Füße gehbehinderter Menschen. Doch auch sehingeschränkte und blinde Menschen haben auf gepflasterten Flächen Probleme. Sie bleiben mit ihrem Blindenstock in den oftmals tiefen Fugen stecken. Dies führt zu erhöhtem Sturzrisiko und kostet den Betroffenen zudem oftmals Zeit und Nerven. Auf der anderen Seite sind Straßen mit altem Natursteinpflaster kulturhistorisch und städtebaulich wertvoll und zu bewahren. Pflastersteine sollten deswegen in Kreuzungsbereichen abgeschliffen oder durch Steine mit ähnlichem Aussehen ersetzt werden. Die abgesenkten Bordsteine können zusätzlich markiert und vom ruhenden Verkehr freigehalten werden. Neben Kreuzungs- und Querungsbereichen sollten auch gepflasterte Wege abgeschliffen oder durch ebene Materialien auf einem zentralen Gehbereich ausgetauscht werden.			
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Klinkerfuesstraße/ Schiefer Weg ▪ Riemannstraße/ Felix-Klein-Straße ▪ Stegemühlenweg/ Riemannstraße	▪ Stegemühlenweg/ Schillerstraße ▪ Stegemühlenweg (Höhe Dürrstraße) ▪ Weg südwestlich des Neuen Rathauses	



F8

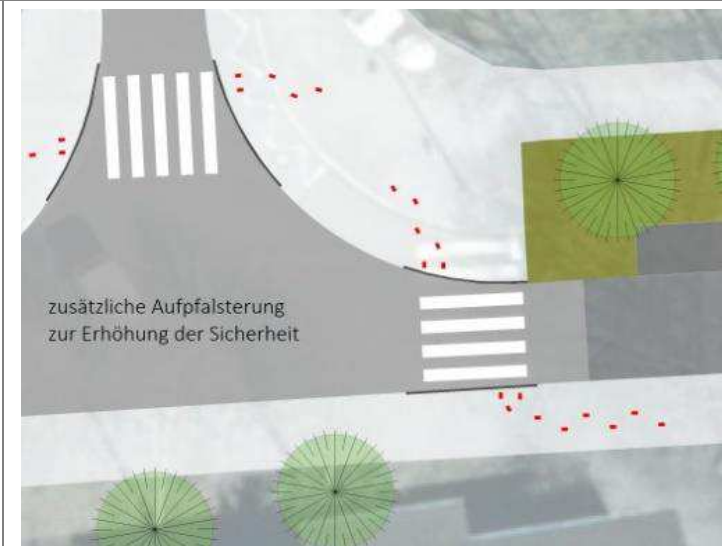
Wege für alle | Prüfung der Anpassung von Lichtsignalanlagen an die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgänger

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
Zielsetzung	Steigerung der Akzeptanz und Verbesserung der Nutzbarkeit von Lichtsignalanlagen
Ampeln, an denen Fußgängerinnen und Fußgänger mehr als 40 Sekunden warten müssen, führen dazu, dass sie wenn möglich bei Rot queren. Insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ist ein kurzer Phasenumlauf zu empfehlen. Außerdem sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Furt während einer Phase gequert werden kann, da das Warten auf Mittelinseln als unangenehm und abschreckend empfunden wird. Häufig entsprechen die Mittelinseln nicht den Mindestmaßen. Außerdem sollte an jeder signalisierten Kreuzung das Queren aus allen Seiten möglich sein. Folgende Maßnahmen führen zu einer fußgängerfreundlichen Anpassung von Lichtsignalanlagen. ▪ <i>Installation eines Blindenleitsystems</i> ▪ <i>Systematische Absenkung von Bordern (auf 3 cm) in Knotenpunkten sowie in Querungsbereichen</i> ▪ <i>Prüfung der Anpassung der Umlaufzeiten auf fußgängerfreundliche Zeiten (insb. Verlängerung der Grünphasen und Reduzierung der Wartezeiten)</i> ▪ <i>Anpassen der angenommenen Räumgeschwindigkeit der Fußgängerinnen und Fußgänger</i> ▪ <i>Installation eines Blindenleitsystems sowie eines Auffindeton (auch nachts wahrnehmbar)</i> Zu beachten ist, dass auch andere Nutzerinnen und Nutzer Ansprüche an die Lichtsignalanlagen stellen. Diese sind im Einzelfall zu prüfen und gegeneinander abzuwägen.	
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Bürgerstraße: ist in einer Gesamtkonzeption für die Bürgerstraße zu betrachten ▪ Stettiner Straße/ Stegemühlenweg ▪ Reinhäuser Landstraße/ Schillerstraße



Schulwegesicherung

<i>Zielgruppe</i>	Schülerinnen und Schüler (insbesondere der Grundschulen)
<i>Zielsetzung</i>	Steigerung der Sicherheit von zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler auf Schulwege
Für Kinder ist das angepasste und sichere Verhalten im Straßenverkehr eine Herausforderung: Sie können Fahrzeuge oft nicht rechtzeitig erkennen, Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht korrekt einschätzen und reagieren langsamer als Erwachsene. Außerdem finden sich auf dem Schulweg viele Dinge, die interessanter sind als die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Von Seiten der Stadt können insbesondere bauliche Maßnahmen sowie Markierungen die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler erhöhen. Insbesondere der Bau von Gehwegnasen oder Zebrastreifen schafft sichere Querungsstellen. Markierte Fußstapfen verdeutlichen an Kreuzungen diese sicheren Wege. Ergänzt werden können diese Maßnahmen durch die Erstellung/ Überarbeitung von Schulwegplänen und die Integration des Themas in den Schulunterricht (das Land Niedersachsen stellt hier bereits Materialien zur Verfügung). Schulisches Mobilitätsmanagement sollte an den Schulen umfassend verfolgt werden	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Schillerstraße/ Leibnizstraße: Bau von Gehwegnasen (Schulwegsicherung) und Markieren von Fußstapfen an den Übergängen ▪ Leibnizstraße (zwischen Schillerstraße und Immanuel-Kant-Straße): Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. ▪ Immanuel-Kant-Straße/ Leibnizstraße: Bau von Gehwegnasen (Schulwegsicherung) sowie Erneuerung des Zebrastreifens und Prüfung von Errichtung zweier weiterer Zebrastreifen; Anhebung des Kreuzungsbereiches; Markieren von Fußstapfen an den Übergängen



F10

Einrichtung von Lauf- und Verweilrouten

Zielgruppe	insbesondere Seniorinnen und Senioren mit Mobilitätseinschränkungen
Zielsetzung	Schaffen von Attraktiven Räumen (insbesondere im Umfeld der bestehenden SeniorInnen-Zentren)
Mit zunehmender Freizeit und dem Bewusstsein, dass das Alter eine aktive Lebensphase ist, beteiligen sich Seniorinnen und Senioren aktiv am Stadtgeschehen. Für Seniorinnen und Senioren bestimmt der öffentliche Raum einen bedeutenden sozialen Kontext. Nicht zuletzt aufgrund eines höheren Freizeitaufkommens nutzen Seniorinnen und Senioren den öffentlichen Raum oft stärker als andere Bevölkerungsgruppen. Insbesondere für ältere Menschen mit körperlichen Einschränkungen stellt ein gut ausgebautes Netz an Wegen und Aufenthaltsorten im Umfeld eine Grundvoraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe dar. Durch die gute Erreichbarkeit der Einrichtungen und zentralen öffentlichen Räume werden ihnen Beobachtungsmöglichkeiten geboten und die Seniorinnen und Senioren können in Kontakt zu anderen Nutzergruppen treten. In der Göttinger Südstadt gibt es drei zentrale Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren. Für diese sollen zentrale Routen und Touren entwickelt werden, sodass weitere zentrale Einrichtungen (z. B. Supermarkt) sowie Haltestellen und größere Grünflächen erreicht werden können. Die Wege sollen hierfür eine ausreichende Breite aufweisen, sodass bestenfalls zwei Seniorinnen und Senioren nebeneinander laufen/ fahren können sowie barrierefrei gestaltet sein (auch an den Knotenpunkten). Der öffentliche Raum sollte möglichst durch Begrünung aufgewertet werden. In regelmäßigen Abständen sind Sitzmöglichkeiten anzulegen (etwa 100 bis 150 Meter).	
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	- Rosdorfer Weg (von Standort Nahkauf bis Brauweg): Bau von Seniorenbanken in regelmäßigen Abständen; Anbringen von Blindenleitsystemen an wichtigen (Knoten-)Punkten; Prüfen der Oberflächenbeläge auf Unebenheiten und Befahrbarkeit - Jahnstraße/ Weg westlich des Leinekanals (zwischen Böttinger Straße und Windausweg): Prüfung der Asphaltierung des bestehenden Weges, Beschichten der Brückenbauwerke, sodass die Rutschgefahr reduziert wird



(Barrierefreier) Aus-/ Umbau von Bushaltestellen

Zielgruppe	(potenzielle) ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer	
Zielsetzung	Abbau von Barrieren bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs	
Im ÖPNV ist bis 2022 eine "vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" (§8 Abs.3 PBefG). Auch die Stadt Göttingen verfolgt dieses Ziel. Der barrierefreie Umbau und Neubau von Haltestellen ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer "barrierefreien Mobilität im ÖPNV" geht. Die weitere Ausstattung der Haltestellen ist ein weiterer wichtiger Aspekt, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Personengruppen zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere ein Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Häufig ist eine Nachrüstung notwendig. Der Umbau der Haltestellen stellt einen Prozess dar. Es wird nicht möglich sein, alle Haltestellen gleichzeitig umzugestalten. Vielmehr wird es darauf ankommen, die Haltestellen nach ihrer Bedeutung zu priorisieren (z. B. Nutzerzahlen, Nähe zu sensiblen Einrichtungen) und Schritt für Schritt umzubauen. Insgesamt wären im Projektgebiet 43 Haltestellen von einem (barrierefreien) Ausbau betroffen. Da die gesamte Mobilitätskette mit den öffentlichen Verkehrsmitteln jedoch barrierefrei möglich sein sollte (Start- und Endhaltestelle inkl. Umstiege), muss davon ausgegangen werden, dass auch im weiteren Stadtgebiet Handlungsbedarf besteht. Dieses Thema sollte als Aufgabe in die Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplans ergänzt werden, die Bearbeitung startet voraussichtlich im Jahre 2017.		
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Wiesenstraße (Standort Rosdorfer Weg) ▪ Marienstraße ▪ Cramerstraße	▪ Walkemühlenweg ▪ Lotzestraße ▪ Jahnstadion



5.1.3 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.“

(Adam Opel, Gründer des Automobilherstellers Opel)

Die Maßnahmen für den Radverkehr umfassen aufgrund des parallel zu erstellenden Radverkehrsentwicklungsplans nur wenige Maßnahmen, die sich insbesondere auf die Ebene des Quartiers beziehen lassen. Die Entwicklung von Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen wird deswegen ausgeklammert werden.

Insbesondere die Netzentwicklung steht bei dem Radverkehrsentwicklungsplan im Mittelpunkt, sodass Maßnahmen entlang von Straßen und Knotenpunkten in diesem Rahmen im Gesamtzusammenhang betrachtet werden. Das Thema Fahrradparken im Quartier ist hingegen zentraler Punkt des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes und spielt auch in der Göttinger Südstadt eine entscheidende Rolle.



Die folgenden Maßnahmenpakete werden angestrebt:

- Bau von wohnungsnahen Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Bau von Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen
- Ausbau von Abstellanlagen an Bushaltestellen

R1

Bau von wohnungsnahen Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Zielgruppe	Bevölkerung, Besucherinnen und Besucher der Göttinger Südstadt	
Zielsetzung	Reduzieren von Barrieren und Engstellen auf Gehwegen und weitere Steigerung der Attraktivität des Radfahrens	
Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und das Abstellen in unmittelbarer Nähe zum Ziel ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. An allen Quell- und Zielpunkten werden Abstellanlagen benötigt, auch in wohnungsnahen Lagen, da nicht alle Wohnhäuser und Grundstücke die Möglichkeit einer komfortablen Abstellmöglichkeit bieten können. Doch insbesondere in eng besiedelten Räumen – wie es in weiten Teilen der Göttinger Südstadt der Fall ist – sind die vorhandenen Flächen im öffentlichen Raum begrenzt. Häufig werden Räder heute bereits auf Gehwegen abgestellt, wo sie zu Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern führen. Zusätzliche Flächen für den Bau von Radabstellanlagen sind häufig nur durch die Umgestaltung von Kfz-Stellplätzen zu erzielen. Durch die Umnutzung eines Kfz-Stellplatzes können durchschnittlich 10 Fahrräderstellplätze geschaffen werden. Die Abstellanlagen sollten sich dem Umfeld anpassen und können durch Begrünung oder gestalterische Elemente sowie einen Witterungsschutz aufgewertet werden. Auch Fahrradhäuser können in Betracht gezogen werden – wobei hier insbesondere größere Flächen verfügbar sein müssen.		
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Marienstraße ▪ Felix-Klein-Straße ▪ Riemannstraße ▪ Stegemühlenweg	▪ Am Feuerschanzengraben ▪ Schillerstraße ▪ Königsberger Straße





R2

Ausbau der Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen

<i>Zielgruppe</i>	Radfahrende in unterschiedlichen Altersgruppen
<i>Zielsetzung</i>	Steigerung der Attraktivität des Radfahrens
Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und das Abstellen in unmittelbarer Nähe zum Ziel ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. An allen Quell- und Zielpunkten werden Abstellanlagen benötigt. Öffentliche Einrichtungen – wie beispielsweise Schulen, Kitas oder Verwaltungseinrichtungen – müssen als wichtige Quellen/ Ziele des Radverkehrs gut erreichbar sein. Neben der reinen Anzahl an Abstellanlagen ist auch die Qualität der Anlagen entscheidend für die Attraktivität des Systems. Dabei sollten die Abstellanlagen auch die unterschiedlichen Nutzergruppen ausgelegt werden. Abstellanlagen, die für Räder von kleinen Kindern geeignet sind, sollten beispielsweise an Kitas etabliert werden. Abstellanlagen an Schulen sollten in ihrer Anzahl und Qualität überprüft und ausgebaut werden. Eine Zusammenarbeit mit den Schülerinnen und Schülern sollte sowohl in der Analyse als auch in der Konzeption angestrebt werden. So wird die Akzeptanz der Anlage nach ihrer Umsetzung weiter erhöht.	
<i>Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)</i>	▪ Böttingerstraße (DLR) ▪ Schillerstraße (Kindertagesstätte) ▪ Geismar Landstraße (Höhe Jugendhilfe) ▪ Böttingerstraße (Felix-Klein-Gymnasium) ▪ Brauweg (Freibad)



R3

Ausbau von Abstellanlagen an Bushaltestellen

Zielgruppe	insbesondere Studierende		
Zielsetzung	Reduzierung der Fahrradmitnahme in den Bussen; Stärkung des Fahrrades als Zubringer zu den Haltestellen den ÖPNVs		
Mit der Einrichtung von sicheren Radabstellanlagen kann die Erreichbarkeit von Bushaltestellen verbessert werden. Davon können vor allem Wohnbereiche profitieren, welche über kein regelmäßiges Bedienungsangebot oder nur über bedarfsgesteuerte Angebote erschlossen sind und wo ein regelmäßiges Angebot finanziell nicht sinnvoll darstellbar ist. So kann die Nutzung des Fahrrades zu den Bushaltestellen gerade aus den am Ortsrand gelegenen Wohngebieten gefördert werden. Die notwendige Anzahl an Stellplätzen sollte auf Grundlage von Ein- und Aussteigern der jeweiligen Haltestellen, auf Basis einer detaillierten Erhebung sowie gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen ermittelt werden. Mögliche Flächen zur Installation der Anlagen sind zu prüfen. Auch dies könnte ein wichtiges, stadtweites Aufgabenfeld für den anstehenden Nahverkehrsplan darstellen.			
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Bürgerstraße ▪ Lotzestraße ▪ Stettiner Straße	▪ Gothaer Platz ▪ Danziger Straße ▪ Magdeburger Weg	



5.1.4 Weitere Maßnahmen

„Eine lebendige Stadt, mit der sich die Bewohner identifizieren, basiert nicht nur auf „Funktionen“, sondern auch auf funktionierenden und von den betreffenden Bewohnern „entwickelten“ Nachbarschaften, die jeweils ein unterschiedliches „Image“, Erscheinungsbild und Erlebnisraum für die Bewohner der Gesamtstadt darstellen. ... Ein Raum wird nur dann als bedürfnisgerecht empfunden, wenn er sich für die Sozialbedürfnisse, die sich im Raum verorten, eignet.“

(Schmidt, Kurt und Pfeiffer, Toni Sachs (1987). „Stadt und Sozialgestalt.“ ILS Schriften 6 Die Gestalt der Stadt: 23-25)

Neben Maßnahmen, die konkret die Aufenthaltsqualität verbessern oder konkret der Förderung des Fuß- oder Radverkehrs betragen, sollten in Göttingen weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Insbesondere bei dem Schwerpunkt der Nachbarschaftsförderung sind weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu ergreifen. Das Nahmobilitätskonzept greift eine erste Möglichkeit auf.

Und auch zur langfristigen Reduzierung des Parkdrucks sind weitere Maßnahmen zu entwickeln. Die Entwicklung eines stadtweiten Konzeptes wird hier empfohlen.



Die folgenden Maßnahmenpakete werden angestrebt:

- Sicherung und Bau von Brückenbauwerken
- Schaffen von Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge
- Wunschlos-Sorglos-Paket für Aktionen und Straßen-/ Nachbarschaftsfeste

W1

Sicherung und Bau von Brückenbauwerken

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer	
Zielsetzung	Erhöhung der Sicherheit auf bestehenden Brücken und Verdichtung des Wegenetzes	
Die bestehenden Fuß- und Radverkehrsbrücken in der Göttinger Südstadt bestehen aus Holz. Dies führt vermehrt dazu, dass die Oberflächen sehr rutschig werden (beispielsweise bei Nässe), was insbesondere für Radfahrende und Personen mit Mobilitätseinschränkung zu Problemen führt. Deswegen sollten die bestehenden Brücken über den Leinekanal sowie die Leine beispielsweise mit einer Harz-Splitt-Beschichtung bedeckt und damit rutschfest gemacht werden. Zusätzlich sollten auch neue Brücken errichtet werden. Insbesondere zwei Punkte sind im Rahmen der Bestandsanalyse sowie Maßnahmenentwicklung ins Auge gefallen. Südlich des Freibads endet der Weg entlang der Leine. Hier ist eine neue Brücke zum Sandweg anzustreben. Auch der Leine-Kanal sollte bei einer Umgestaltung der östlichen Grünanlage (siehe Initialprojekt I4) im Bereich der Jahnstraße eine neue Brücke erhalten, um insbesondere den neu entstehenden Park besser zugänglich zu machen. Brücken, die von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genutzt werden, sollen eine Breite von mindestens 4,00 m haben (vgl. FGSV 2010).		
Umsetzung in der Südstadt (Beispiele)	▪ Neubau von Brückenbauwerken über die Leine (als Anbindung des Sandwegs) ▪ Neubau einer Brücke über den Leinekanal auf Höhe des neu zu schaffenden ‚Südparks‘	▪ Aufbringen eines rutschfesten Belags (z. B. Harz-Splitt-Beschichtung) auf bestehende Brückenbauwerke: Böttingerstraße, Jahnstraße (Höhe Badeparadies), Verbindungsweg Brauweg/ Sandweg





Schaffen von Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge

<i>Zielgruppe</i>	Führerscheinbesitzende
<i>Zielsetzung</i>	Reduzierung des Parkdrucks in der Südstadt dadurch, dass private Pkws aufgegeben werden

CarSharing-Fahrzeuge können eine Alternative zum eigenen Pkw darstellen und führen bestenfalls zur Abschaffung eines eigenen Pkws. Der ‚Bundesverbands CarSharing e.V.‘ geht davon aus, dass ein CarSharing-Fahrzeug in innenstadtnahen Wohngebieten heute bis zu 20 private Pkws ersetzen kann.

Auch in der Göttinger Südstadt sollen zukünftig mehr Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge reserviert werden. Aktuell ist dies nur auf privaten Flächen möglich. Die Bundesregierung fördert das CarSharing und hat daher ein neues Gesetz verabschiedet. Es schafft die Grundlage, um mit einer anschließenden Verordnung den Straßenverkehrsbehörden vor Ort die Möglichkeit einzuräumen, separate Parkflächen für CarSharing-Fahrzeuge ausweisen zu können. Bevorrechtigt werden sollen sowohl stationsgebundene CarSharing-Anbieter als auch nicht stationsgebundene CarSharing-Fahrzeuge.

Im Stadtgebiet gibt es aktuell vier CarSharing-Anbieter. Diese sollten in die weitere Konzept-Entwicklung integriert werden. Ziel sollte es sein, CarSharing-Fahrzeuge insbesondere als Ersatz für den eigenen Pkw anzubieten. Eine Verlagerung von Wegen, die zuvor mit dem Rad getätigt wurden, sollte möglichst verhindert werden.

Vor diesem Hintergrund sollten gut erreichbare Standorte entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie innerhalb der Wohngebiete sowie im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z. B. Neues Rathaus, Bildungszentrum) ermittelt und bei Möglichkeit für CarSharing-Fahrzeuge ausgewiesen werden. Die Standorte sollten auch mit weiteren Angeboten (z. B. ÖPNV) kombiniert werden.

Die auf lange Sicht gewonnenen Flächen – durch die Reduzierung der Anzahl privater Pkw – können zu Aufenthaltsorten umgewandelt werden und den Druck auf illegale Stellplätze (z. B. in Knotenpunktbereichen) reduzieren.



Wunschlos-Sorglos-Paket für Aktionen und Straßen-/ Nachbarschaftsfeste

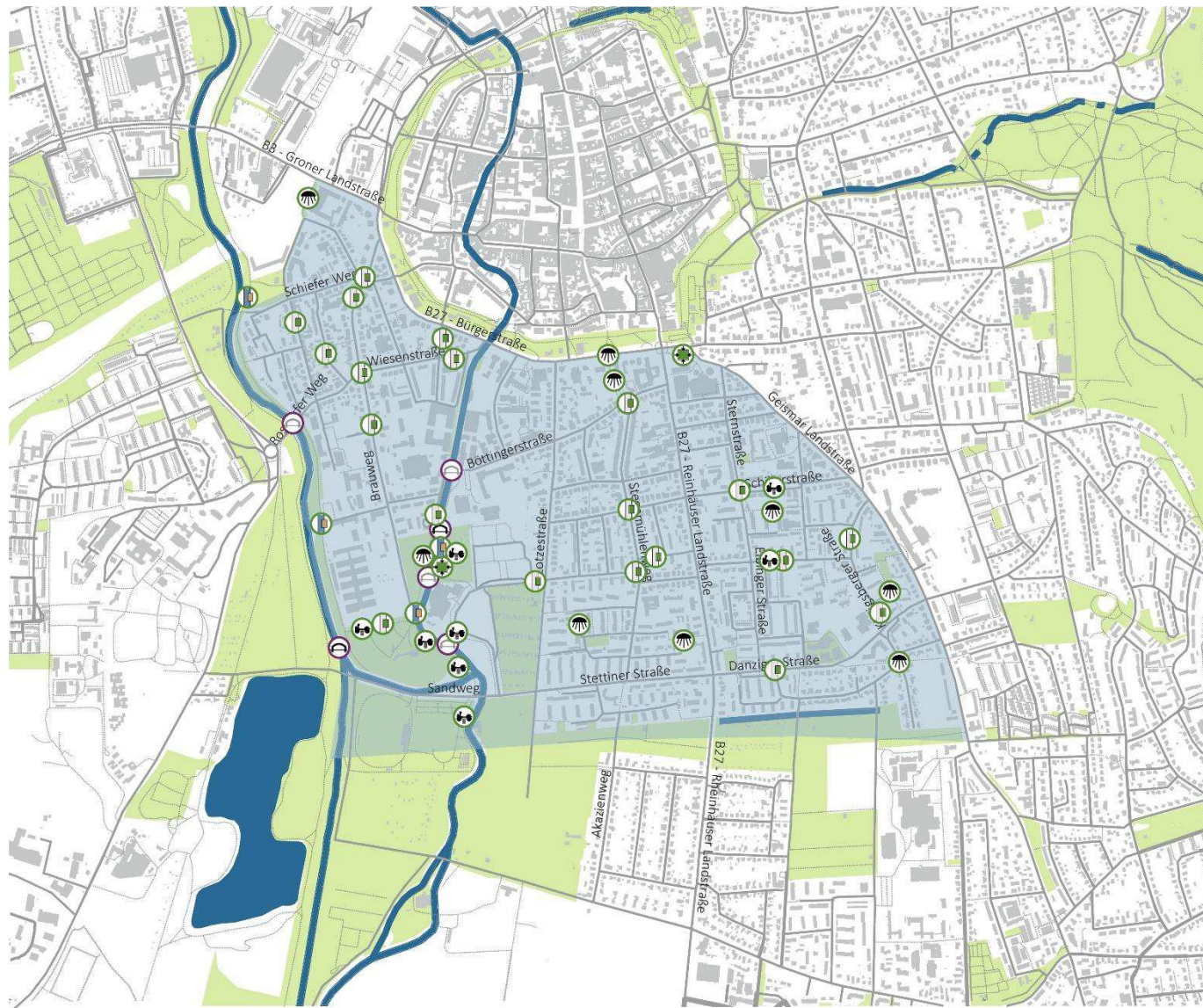
<i>Zielgruppe</i>	Bevölkerung der Göttinger Südstadt (ggf. stadtweites Interesse)
<i>Zielsetzung</i>	Stärkung der Nachbarschaft und des Wir-Gefühls in der Göttinger Südstadt

Straßen- und Nachbarschaftsfeste sollten in regelmäßigen Abständen stattfinden können, um die Beziehung der Anwohnerinnen und Anwohner untereinander zu verbessern und ein gemeinsames Wir-Gefühl entstehen zu lassen.

Bei der Stadtverwaltung in Göttingen gibt es bereits eine Anlaufstelle, bei der ein einzelner Antrag auf Genehmigung von Nachbarschaftsfeste im Straßenraum beantragt werden kann. In Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung können Nachbarschaftsfeste beantragt werden, bei denen Straße aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt werden sollten. Dazu ist eine Genehmigung erforderlich. Die Kosten belaufen sich auf etwa 30,00 - 80,00 €. Anlaufstelle ist die Straßenverkehrsbehörde.

Die vorhandenen Möglichkeiten sollten besser bekanntgemacht sowie erweitert werden. So sollte es ggf. auch ermöglicht werden, das Angebot „Spielstraße auf Zeit“ durch die Anliegerinnen und Anlieger zu beantragen. Auch weitere Aktionen, wie beispielsweise die Teilnahme am internationalen „Park(ing)Day“, an dem für einen Tag bestehende Parkplätze beispielsweise in kleine Parks umgestaltet und von den Menschen genutzt werden können, sollte über den bestehenden Kanal ermöglicht und gestärkt werden.





Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Maßnahmenvorschläge
für das Projektgebiet
- Förderung der Aufenthaltsqualität

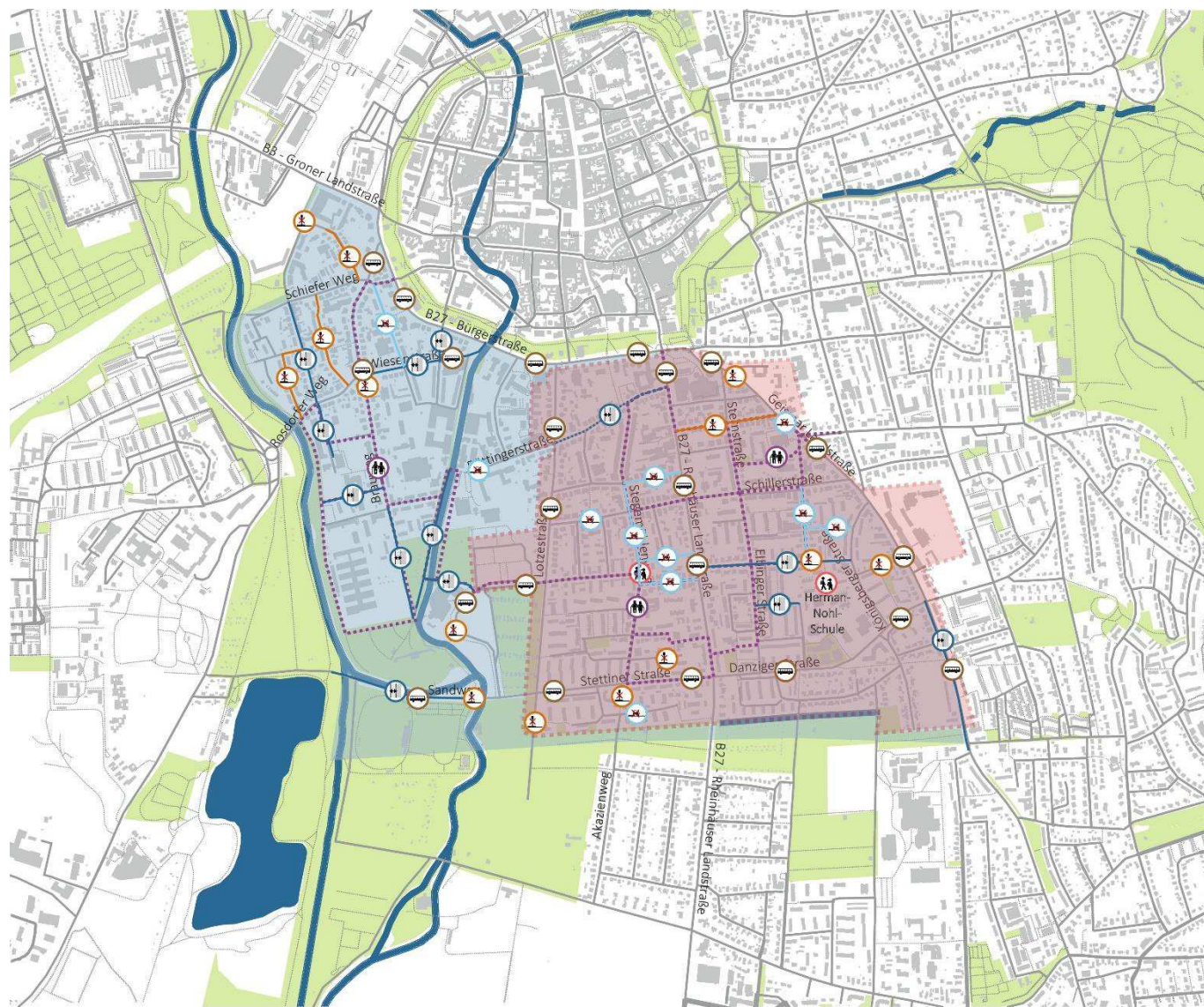
Förderung der Aufenthaltsqualität

-  Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten
-  Schaffen von Zugängen zum Wasser
-  Schaffen von größeren Aufenthaltsorten
-  Schaffen von Spielmöglichkeiten
-  Abbau von Angsträumen

Weitere Maßnahmen

-  Neubau von Brückenbauwerken
-  Sicherung bestehender Brückenbauwerke

Abbildung 93: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung der Aufenthaltsqualität



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Maßnahmenvorschläge
für das Projektgebiet
- Förderung des Fußverkehrs (Karte 1)

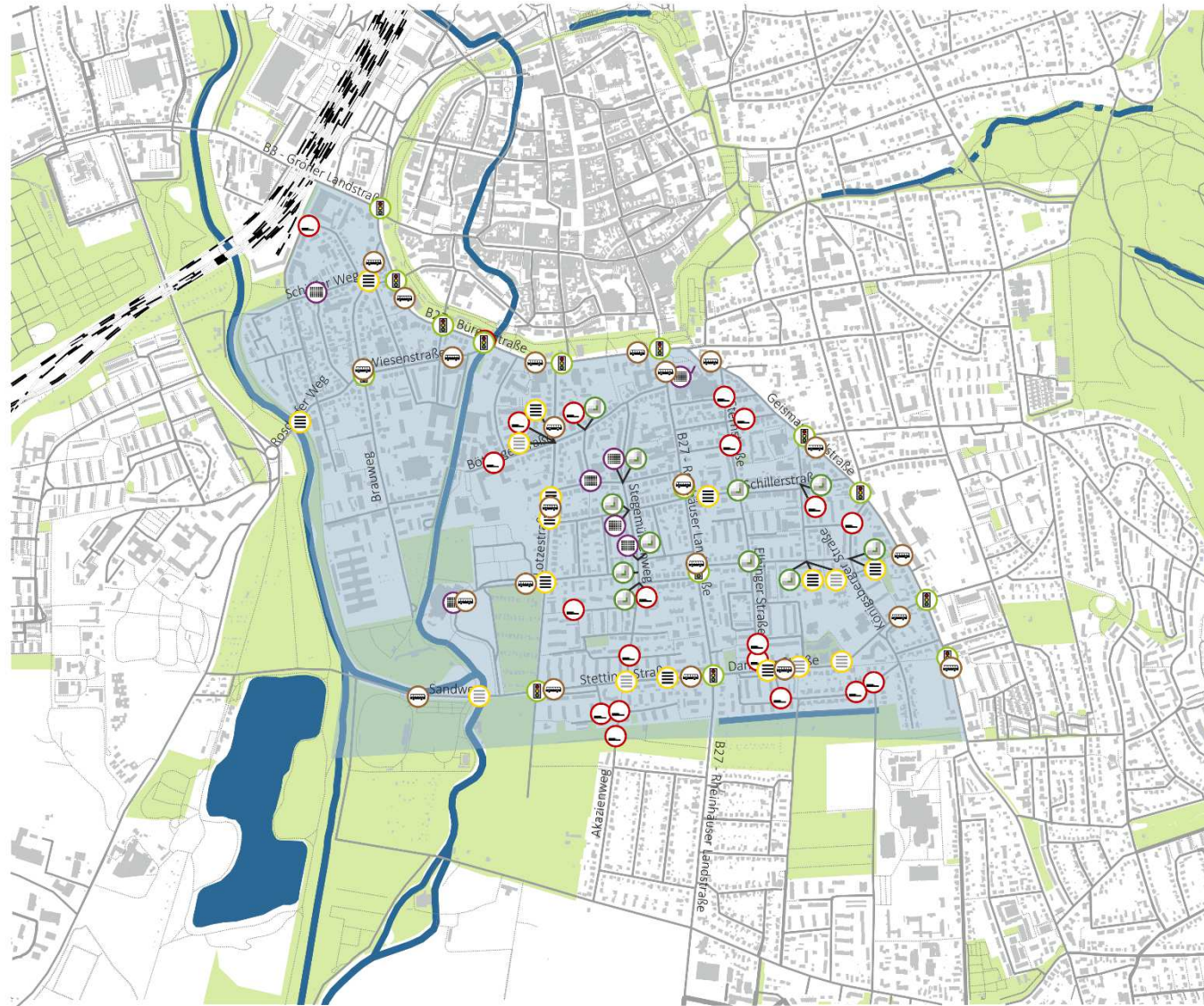
Förderung des Fußverkehrs durch die Verbreiterung/ den Neubau von Gehwegen

-  Bauliche Verbreiterung der Gehwege
-  Einrichten von Spielstraßen
-  Reduzieren des Gehwegparkens (Kfz)
-  Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

-  Schulwegsicherung im Einzugsbereich
-  Lauf- und Verweilrouten
-  Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Abbildung 94: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Fußverkehrs (Teil 1)



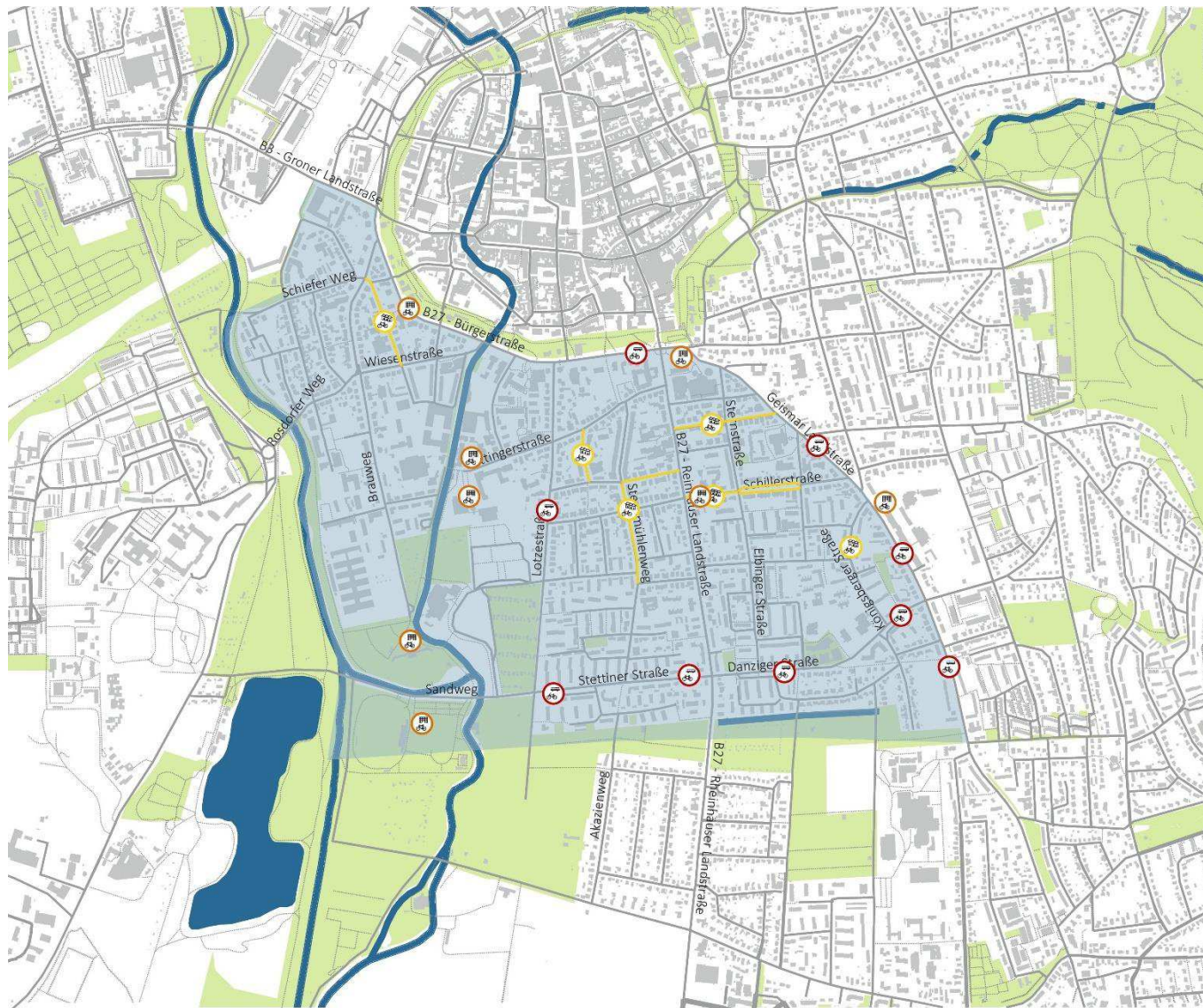
Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Maßnahmenvorschläge
für das Projektgebiet
- Förderung des Fußverkehrs (Karte 2)

Förderung des Fußverkehrs durch den
(Um)Bau/ die Anpassung von Knotenpunkten
und Querungsbereichen

-  Absenken von Bordsteinen
-  Prüfung der Einrichtung von Zebrastreifen oder Mittelinseln
-  Anpassen bestehender Zebrastreifen oder Mittelinseln
-  Bau von Gehwegnasen
-  Schleifen des Kopfsteinpflasters
-  Prüfung der Anpassung von Lichtsignalanlagen

Abbildung 95: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Fußverkehrs (Teil 2)



Nahmobilitätskonzept Südstadt - Göttingen

Maßnahmenvorschläge
für das Projektgebiet
- Förderung des Radverkehrs

Förderung des Radverkehrs durch den Ausbau von Abstellanlagen

-  Einrichten von wohnungsnahen
Abstellanlagen im Straßenraum
-  Einrichten von Abstellanlagen
an öffentlichen Einrichtungen
-  Einrichten von Abstellanlagen
an Haltestellen des ÖPNVs

Abbildung 96: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Radverkehrs

5.2 Initialprojekte

Initialprojekte sind solche, die eine möglichst große Strahlkraft auf die weitere Förderung der Nahmobilität in der Göttinger Südstadt sowie im gesamten Stadtgebiet haben sollen. Sie spiegeln deswegen Maßnahmen aus unterschiedlichen Maßnahmenpaketen wieder, sind zeitnah umzusetzen und öffentlichkeitswirksam zu begleiten.

Im Gegensatz zu den Maßnahmenpaketen stellen die Initialprojekte sehr konkrete Maßnahmen dar. Aus diesem Grunde ist aufgezeigt, welche Akteure im Rahmen des Prozesses beteiligt werden sollten und welche baulichen Kosten (brutto) zu erwarten sind. Zusätzlich werden der notwendige personelle Aufwand sowie der notwendige Zeitrahmen und einer abschließenden Priorisierung angegeben, wobei in die Priorisierung neben der weiteren Planung von Seiten der Verwaltung auch die Meinung der Bürgerinnen und Bürger (Ergebnis der 2. Bürgerwerkstatt) einfließen.

Die Punkte Kosten, Aufwand, Zeitrahmen sowie Priorität werden anhand unterschiedlicher Bewertungsstufen dargestellt (vgl. Tabelle 4).

Folgende Initialprojekte werden für die Göttinger Südstadt empfohlen und herausgestellt:

- Umgestaltung des Knotenpunktes Rosdorfer Weg/ Schiefer Weg/ Marienstraße
- Umgestaltung des Knotenpunktes Stegemühlenweg/ Schillerstraße

- Umwandlung Stellplätze in Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen am Beispiel Brauweg
- Umgestaltung des Parks hinter dem Felix-Klein-Gymnasium
- Schulwegsicherung am Beispiel der Herman-Nohl-Schule (exemplarisch dargestellt am Projekt: Umgestaltung der Knotenpunkte Stegemühlenweg – Zeppelinstraße/ Dürrstraße/ Reinholdstraße)
- Laufwegen für Seniorinnen und Senioren (exemplarisch dargestellt am Projekt: Umgestaltung des Knotenpunktes Wiesenstraße/ Rosdorfer Weg/ Brauweg)

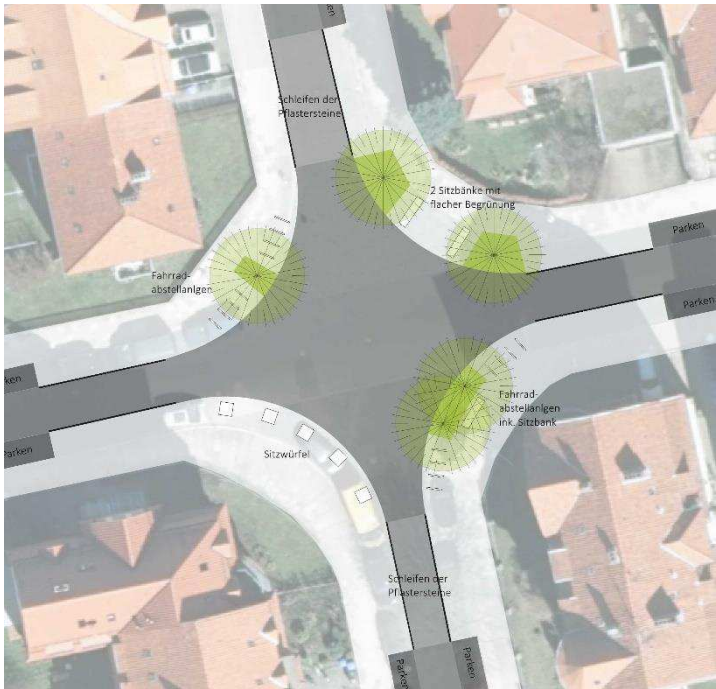
Tabelle 4: Parameter der Initialprojekte

	Kosten	pers. Aufwand	Zeitraumen	Priorität
■ ■ ■ ■ ■	> 200.000 €	sehr hoch	> 7 Jahre	sehr hoch
■ ■ ■ ■ ■	50.000 € bis 200.000 €	hoch	5 - 7 Jahre	hoch
■ ■ ■ ■ ■	10.000 bis 50.000 €	mittel	2- 5 Jahre	mittel
■ ■ ■ ■ ■	< 10.000 €	gering	1- 2 Jahre	gering

Umgestaltung des Knotenpunktes Rosdorfer Weg/ Schiefer Weg/ Marienstraße

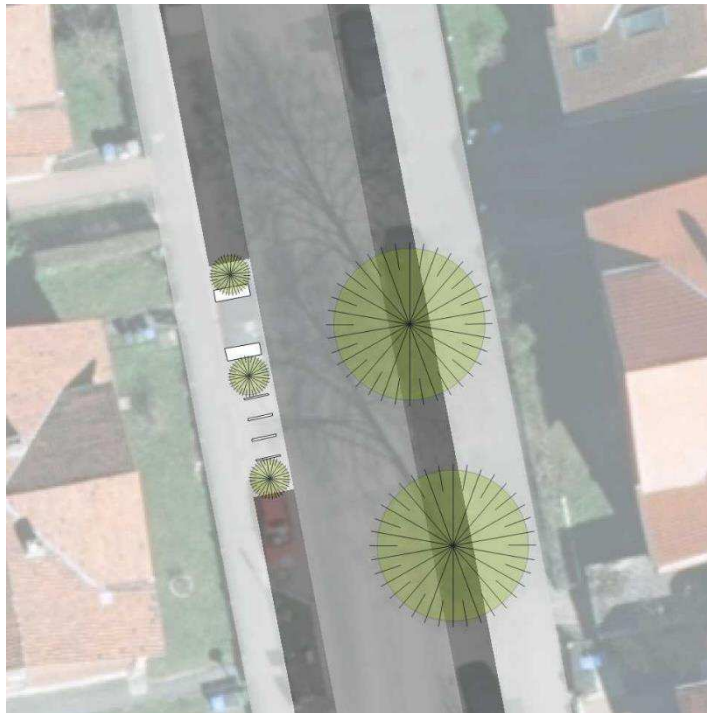
Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger (insbesondere mit erhöhtem Schutzbedarf) sowie Radfahrende				
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität				
Der Knotenpunkt Rosdorfer Weg/ Schiefer Weg/ Marienstraße ist heute ein überdimensionierter Knoten mit wenig Aufenthaltsqualität. Für den Radverkehr ist der Rosdorfer Weg nördlich des Knotenpunktes in Fahrtrichtung Bürgerstraße nicht befahrbar. Die Verkehrssicherheit am Knoten soll durch den Umbau erhöht werden. Dem Radfahrenden soll durch den Bau eines einseitigen Zweirichtungsradwegs in der Einbahnstraße die Möglichkeit gegeben werden, diese in beide Fahrtrichtungen sicher zu befahren – hierfür werden die bestehenden Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs genutzt werden. Die Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden auf diese Weise reduziert. Auf den zurückgewonnenen Flächen werden breitere Fußwege zusammen mit Sitzmöglichkeiten und Begründung umgesetzt. Auch der Knotenpunkt des Schiefer Wegs mit der Straße ‚Am Hasengraben‘ wird verschmälert, sodass Engstellen von Gehwegen aufgelöst werden können.					
Akteure	Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; ADFC; Polizei; Senioren- und Behindertenvertretung	Kosten		Zeitraumen	
		Aufwand		Priorität	

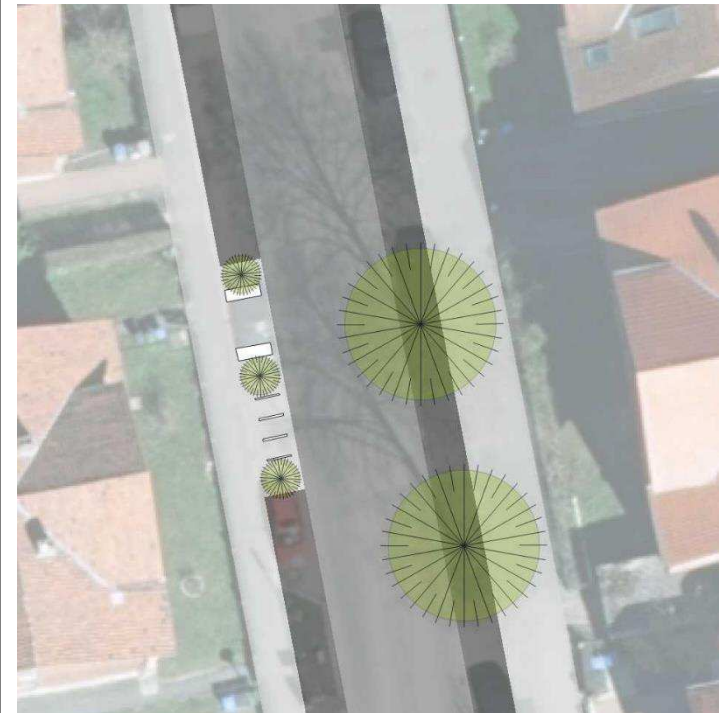
Umgestaltung des Knotenpunktes Stegemühlenweg/ Schillerstraße

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger (insbesondere mit erhöhtem Schutzbedarf)					
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität					
Der Knotenpunkt des Stegemühlenwegs mit der Schillerstraße stellt aktuell einen überdimensionierten Knoten dar, der aufgrund der breiten Fahrbahnen häufig durch parkende Pkw blockiert wird. Dies macht ein Queren an den abgesenkten Bordsteinen somit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen beinahe unmöglich und erhöht zusätzlich die Unfallgefahr aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen. Der Knotenpunkt ist zusätzlich in dem bestehenden Schulwegeplan der Herman-Nohl-Schule als besonderer Gefahrenpunkt gekennzeichnet („Vorsicht beim Überqueren der Schillerstraße“). Die Fahrbahn im Knotenpunkt wird auf das notwendige reduziert, sodass mehr Flächen für den Gehweg, Aufenthaltsflächen in Form von Sitzmöglichkeiten sowie Abstellanlagen für Räder entstehen. Begrünungen erhöhen weiterhin die Aufenthaltsqualität – sollten jedoch nicht zu einer Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen führen. Gehwegnasen machen das Queren aufgrund von besseren Sichtbeziehungen sicherer, da das Blickfeld vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten wird. Blindenleitsysteme sollten die gesicherten Übergänge verdeutlichen. Zur Erhöhung der Barrierefreiheit wird neben dem Bau von abgesenkten Bordsteinen (3 cm) das bestehende Pflaster auf der Fahrbahn entlang des Stegemühlenwegs geschliffen.						
Akteure	Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; Polizei; Senioren- und Behindertenvertretung; ggf. Bürgerinnen und Bürger		Kosten		Zeitraumen	
			Aufwand		Priorität	



Umwandlung Stellplätze in Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen am Beispiel Brauweg

Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger (insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen); Radfahrende					
Zielsetzung	Schaffen von Möglichkeiten der Immobilität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität					
Der Brauweg ist als wichtige Fußverbindung für Seniorinnen und Senioren beispielsweise zur nächsten Bushaltestelle oder zum nächsten Nahversorger spezifiziert worden. Insbesondere ältere Menschen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen benötigen für ihre Mobilität in regelmäßigen Abständen Orte der Immobilität. Und auch die Aufenthaltsqualität sowie die Kommunikation der Menschen im Stadtteil werden durch solche Orte gesteigert. In diesem Zuge sollten entlang des Brauwegs in regelmäßigen Abständen Sitzmöglichkeiten installiert werden. Zusätzliche Abstellanlagen für den Radverkehr verhindern, dass parkende Fahrräder die Gehwege blockieren. Aus diesem Grund werden sowohl die Sitzmöglichkeiten als auch die Abstellanlagen für den Radverkehr auf Flächen heutiger Kfz-Stellplätze umgesetzt. Diese werden auf das Gehwegenniveau angehoben. Der Brauweg eignet sich aufgrund des vergleichsweise geringen Parkdrucks und der hohen Bedeutung für den Fußverkehr als Pilotprojekt. Nach erfolgreicher Umsetzung sollte die Strategie auch in weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet angewandt werden.						
Akteure	Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; Senioren- und Behindertenvertretung; ggf. Bürgerinnen und Bürger	Kosten		Zeitraumen		
		Aufwand		Priorität		



Umgestaltung des Parks hinter dem Felix-Klein-Gymnasium

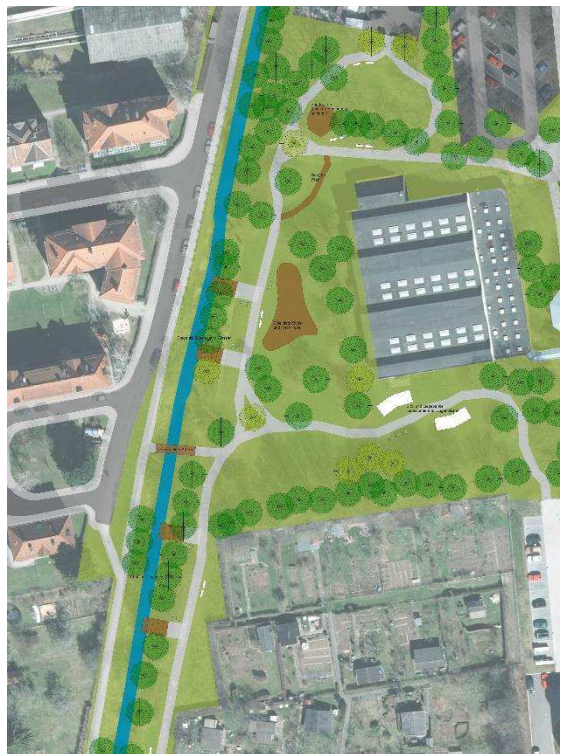
Zielgruppe	Breite Bevölkerung der Göttinger Südstadt				
Zielsetzung	Schaffen eines ausgedehnten Aufenthaltsortes in der Göttinger Südstadt für alle Generationen				
In der Göttinger Südstadt soll eine Parkanlage entstehen, in der Aktivitäten für alle Generationen angeboten werden. Wichtige Ideen hierfür wurden gemeinsam mit den Jugendlichen des Felix-Klein-Gymnasiums entwickelt. Prinzipiell sollten die bestehenden Wege ausgebaut werden (Breite und Oberflächenbelag). Folgende Elemente sollen im neuen „Südpark“ entstehen: ■ Für die Kinder sollte ein Spielplatz entstehen, der sowohl Spielgeräte für Kleinkinder als auch für ältere Kinder bereitstellt. Auch Spielgeräte für Kinder mit Behinderung sollten hier integriert werden. ■ Für die Jugendlichen soll ein separater Sitzplatz (z. B. große Sitz- und Liegeflächen aus Holz) gebaut werden. Hier soll die Kommunikation im Vordergrund stehen. Geschützt werden kann das Ganze mithilfe eines Sonnensegels oder einer natürlichen Begrünung. ■ Auch die Zugänge zum Leine-Kanal werden zu Aufenthaltsorten im neuen „Südpark“. ■ Für die Seniorinnen und Senioren sollen neben den geplanten Sitzmöglichkeiten auch Sportgeräte für die körperliche Fitness eingerichtet werden. ■ Auch ein Barfuß-Pfad mit unterschiedlichen Wegeoberflächen soll insbesondere für Kinder und Seniorinnen und Senioren errichtet werden. <i>Da das Projekt insgesamt sehr zeitaufwändig ist, sollte zeitnah beispielsweise eine Sitzmöglichkeit für Jugendliche geschaffen werden, um auf die Wirkung der Jugendbeteiligung hinzuweisen.</i>					
Akteure	Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; Senioren- und Behindertenvertretung; Bürgerinnen und Bürger sowie Schülerinnen und Schüler	Kosten		Zeitraumen	
		Aufwand		Priorität	



Abbildung 97: Bänke für Seniorinnen und Senioren mit bewegungsfördernden Elementen



Abbildung 98: Sitzmöglichkeiten für Jugendliche



Abbildung 99: Spezielle Spielgeräte für Kinder mit Behinderung



Abbildung 100: Spezielle Spielgeräte für Kleinkinder

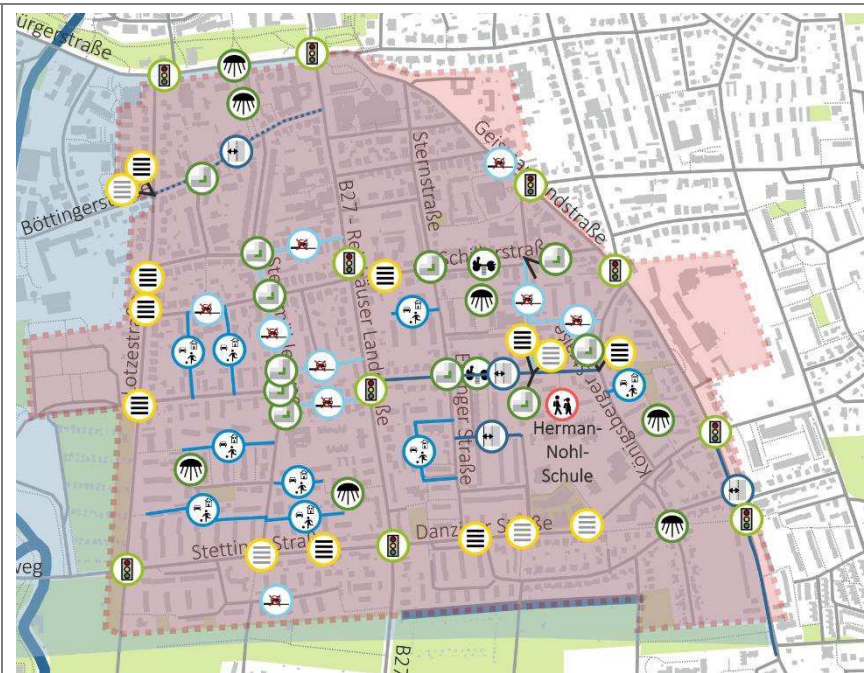
Schulwegsicherung am Beispiel der Herman-Nohl-Schule

Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler der Herman-Nohl-Schule (Grundschule)
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Attraktivität des Fußwegs auf den Schulwegen

Große Teile des Einzugsbereiches der Herman-Nohl-Schule gehören zum Untersuchungsgebiet der Südstadt. Aufgrund der räumlichen Nähe der Schule ist es den Schülerinnen und Schüler möglich, den Schulweg zu Fuß zu bewältigen. Maßnahmen, die den Schulweg für alle Schülerinnen und Schüler im Einzugsgebiet sicherer und auch attraktiver gestalten, sind vielseitig. So sind Maßnahmen aus vielen unterschiedlichen Maßnahmenpaketen zu berücksichtigen.

Die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler kann insbesondere an den Knotenpunkten erhöht werden – beispielsweise durch die Prüfung neuer Zebrastrreifen an der Lotzestraße oder den Bau von Gehwegnasen an unübersichtlichen und überdimensionierten Knotenpunkten. Die sicheren Knotenpunkte sollten durch Piktogramme verdeutlicht werden. Auch wichtige, stark von Schülerinnen und Schülern frequentierte Wege sollten durch Piktogramme verdeutlicht und auf diese Weise sicherer gestaltet werden.

Die Gehwege sollten für die Schülerinnen und Schüler über eine ausreichende Breite verfügen, damit diese gemeinsam genutzt werden können. Hier kommen insbesondere bauliche Maßnahmen (z. B. Immanuel-Kant-Straße) oder das Einrichten von Spielstraßen in Betracht. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität der Fußwege sollen Angsträume insbesondere durch Beleuchtung reduziert werden und Spielmöglichkeiten installiert werden.



Beispielhaft wird für den Bereich des Stegemühlenwegs zwischen Dürrestraße und Reinholdstraße aufgezeigt, wie Steigerung der Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler mithilfe von Gehwegnasen und dem Ordnen des Parkens erreicht werden kann.

I5-K

Umgestaltung der Knotenpunkte Stegemühlenweg – Zeppelinstraße/ Dürrstraße/ Reinholdstraße

Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler der Herman-Nohl-Schule (Grundschule)				
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen				
Ziel der Maßnahme ist es, den Verkehr Schülerinnen und Schüler sicher zu gestalten – wobei insbesondere der Fußverkehr im Mittelpunkt steht. Hierzu sind insbesondere die Kreuzungsbereiche vom parken Kfz-Verkehr freizuhalten, um gute Sichtverhältnisse zwischen dem Kfz-Verkehr und den Schülerinnen und Schülern zu sichern. Die Kreuzungsbereiche werden deswegen mit Gehwegnasen ausgestattet, welche mithilfe von farbigen Fußstapfen für die Schülerinnen und Schüler als priorisierte Querungsstelle markiert werden. Die zurückgewonnenen Flächen für den Fußverkehr in den Kreuzungsbereichen wird für Sitzmöglichkeiten – die gleichzeitig das Parken auf diesen Flächen verhindern – genutzt. Und auch zu schmale Gehwege stellen für Schülerinnen und Schüler Einschränkungen dar. Auf den Gehwegen (insbesondere in der Dürrstraße sowie der Reinholdstraße) wird das Parken deswegen durch das Markieren von Stellplätzen im Straßenraum reduziert, sodass ausreichend breite Gehwege für den Fußverkehr – auch vor dem Hintergrund von Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen – entstehen. Insgesamt ist hierfür jedoch eine Reduktion der Stellplätze notwendig, sodass möglichst behutsam vorgegangen werden sollte. Durch das Ordnen des ruhenden Verkehrs wird das Straßenbild aufgewertet und dem Fußverkehr mehr Bedeutung beigemessen. Für den Radverkehr sollten auf einzelnen Kfz-Stellplätze Abstellanlagen entstehen, sodass das Fahrradparken auf den Gehwegen reduziert wird. Insbesondere in den Gründerzeitlichen Quartieren erscheinen Fahrradstellplätze im öffentlichen Straßenraum notwendig. Da ein Umbau des gesamten Abschnittes zeitaufwändig erscheint, sollte geprüft werden, ob zunächst einzelne Gehwegnasen installiert werden, um die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler auch kurzfristig zu erhöhen und die Wirkungen der Maßnahme zu untersuchen.					
Akteure		Kosten		Zeitraumen	



Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; Senioren- und Behindertenvertretung; ggf. Schülerinnen und Schüler der Herman-Nohl-Schule; Anwohnerinnen und Anwohner	Aufwand		Priorität	
--	---------	---	-----------	---

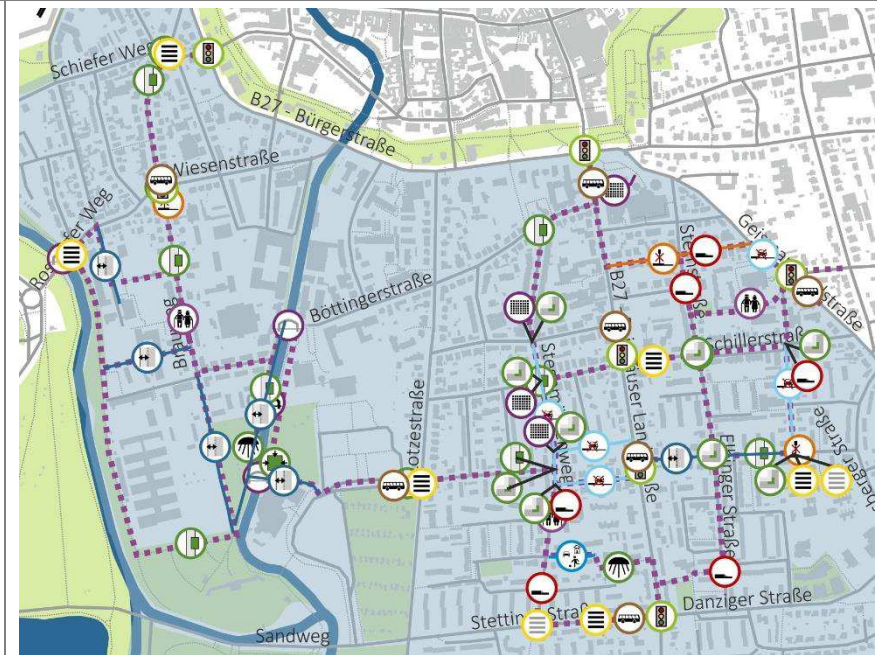
Laufrouuten für Seniorinnen und Senioren

<i>Zielgruppe</i>	Seniorinnen und Senioren des Matthias-Claudius-Stifts sowie des Seniorenpark carpe diem
<i>Zielsetzung</i>	Erhöhung der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Öffnen des Stadtteils sowie die Nutzungsmöglichkeiten (z. B. Einkaufen, Erholen) für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein möglichst selbstständiges Leben soll den Bewohnerinnen und Bewohner der drei Senioreneinrichtungen in der Göttinger Südstadt ermöglicht werden. Das städtische Umfeld spielt hier mit seinen Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle, da die Seniorinnen und Senioren sich größtenteils zu Fuß – und häufig mit Gehhilfen oder Rollstühlen – fortbewegen.

Ziel ist es, die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Möglichkeiten im Stadtteil vor dem Hintergrund der Anforderungen von Seniorinnen und Senioren zu verbessern. Hierfür sind Maßnahmen aus unterschiedlichen Maßnahmenpaketen notwendig: Fußwege müssen verbreitert werden, Orte der Immobilität geschaffen werden, Knotenpunkte umgestaltet werden (z. B. Erhöhung der Auffindbarkeit der Knotenpunkte für Menschen mit Seheinschränkungen) und Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Der barrierefreie Ausbau der in den Routen enthaltenen Haltestellen ermöglicht die Erreichbarkeit der Göttinger Innenstadt sowie weiterer Stadtteile. Eine Wegweisung oder Markierung der Wege für die Seniorinnen und Senioren ist nicht notwendig. In weiteren Schritten sollte die gesamte Südstadt möglichst barrierefrei und damit für alle Gruppen nutzbar, gestaltet werden.



Beispielhaft wird anhand Detailmaßnahme für den Knotenpunkt Wiesenstraße/Rosdorfer Weg/Brauweg aufgezeigt, wie ein Knotenpunkt aus Sicht den Fuß- und Radverkehr und unter den Gesichtspunkten der Aufenthaltsqualität umgestaltet werden kann.

Umgestaltung des Knotenpunktes Wiesenstraße/ Rosdorfer Weg/ Brauweg

Zielgruppe	Seniorinnen und Senioren des Matthias-Claudius-Stifts sowie des Seniorenpark carpe diem; Radverkehr					
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr; Schaffen von Aufenthaltsorten					
Insbesondere der freie Rechtsabbieger stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger einen Gefahrenpunkt dar und entspricht nicht mehr den Ansätzen aktueller Planungen. Aufgrund der Verkehrsbelastungen erscheint die Rücknahme des freien Rechtsabbiegers – auch vor dem Hintergrund notwendiger Schleppkurven – möglich. Durch die Rücknahme des freien Rechtsabbiegers entstehen neue Flächen für den Fußverkehr. Diese Flächen sollten durch Begrünung (Wandbegrünung, flache Sträucher, Blumen), Sitz- (möglichst seniorengerecht) und Spielmöglichkeiten (auch bestimmte Bänke können für Kinder beispielbar sein) gestaltet werden. Denkbar ist ein kleiner, von der Straße abgewandter Grünbereich, der trotzdem eine gute Einsehbarkeit gewährleistet. Der Radverkehr sollte in allen Armen auf der Fahrbahn (entweder im Mischverkehr oder auf Schutzstreifen) geführt werden, um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren. Insbesondere für das Einrichten von regelkonformen Schutzstreifen ist der Umbau des Straßenquerschnitts auf der Wiesenstraße (inkl. der Rücknahme von Stellplätzen) sowie des Rosdorfer Wegs (west) notwendig. Andere Radwege sollten zusätzlich zurückgebaut und die Flächen dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Bestehende Engstellen auf den Gehwegen (z. B. am Brauweg) werden im Rahmen des Projektes zurückgebaut.						
Akteure	Tiefbau und Bauverwaltung; Planung, Bauordnung und Vermessung; Stadtgrün und Umwelt; Senioren- und Behindertenvertretung; ADFC; Polizei		Kosten		Zeitraahmen	
			Aufwand		Priorität	

6 Ausblick und Umsetzung

Es wird nicht möglich sein, jede einzelne Maßnahme kurzfristig umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten der Verwaltung. Neben dem zeitlichen Aspekt werden zunächst auch die finanziellen Grundlagen für die Entwicklung der Maßnahmen geschaffen werden müssen. Eine erste wichtige Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen stellt die Priorisierung der Einzelmaßnahmen sowie die Entwicklung von Initialprojekten dar.

6.1 Fördermöglichkeiten

Für die Stadt Göttingen gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, um Fördermittel zur Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen zu erhalten. Hierbei ist ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen immer die aktuellen Entwicklungen im Auge zu behalten.

Bund - Nationale Klimaschutzinitiative

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert investiven Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Nachhaltige Mobilität im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. Gefördert werden unterschiedliche investive Maßnahmen:

- Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen),
- Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege
- Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr

Die Zuwendung beläuft sich auf eine Höhe von 50% (bei finanzschwachen Kommunen auf 62,5%). Der Antragszeitraum ist vom 1. Juli bis zum 30. September 2017. Der Bewilligungszeitraum liegt in der Regel bei zwei Jahren.

Bund - Die Kommunalrichtlinie

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU können Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert werden, die dem Leitbild der CO₂-Neutralität folgen. Hierbei kann es sich (Stand: 2016) u.a. um Klimaschutzkonzepte (Fördersatz bis 65 %), Klimaschutzteilkonzepte (Fördersatz bis 65 %), den Einsatz von Klimaschutzmanagern (Fördersatz bis 65 %) oder die

Umsetzung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme durch den Klimaschutzmanager (Fördersatz bis 50 %, höchstens 200.000 €), Energiesparmodelle und auch investive Klimaschutzmaßnahmen handeln¹⁷. Unter den investiven Maßnahmen fallen Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Um nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen, sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen zuwendungsfähig:

- die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen), die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,
- die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

Im Regelfall erfolgt die Zuwendung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Zuschuss ist pro Antrag auf 350.000 Euro begrenzt.

Bund - Nationaler Radverkehrsplan

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) werden nicht investive Maßnahmen in Form von Modellprojekten mit bis zu 80 % gefördert. Hierzu gehören Konzepte für Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr, Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheitsarbeit sowie der Aufbau von Serviceangeboten.

Land – Förderung nach Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Gemeinden, kreisfreie Städte, Landkreise können Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erhalten. Gefördert können u. a. der Bau oder Ausbau von Radwegen und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs¹⁸ sowie von Haltestelleneinrichtungen, insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit¹⁹. Maßnahmen können mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

¹⁷ Antragsteller können Gemeinden, Städte und Landkreise sowie die von diesen gebildeten Verbänden und sonstige Zusammenschlüsse, öffentliche, gemeinnützige und kirchliche Träger von Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen und Kirchen sein.

¹⁸ Vgl. §2 Abs.2 NGVFG

¹⁹ Vgl. §2 Abs.4 NGVFG

6.2 Umsetzungsempfehlungen

Nach Abschluss der Konzepterstellung gilt es, die empfohlenen Projekte weiter zu prüfen, zu planen und umzusetzen. Ein erster Anhaltspunkt hierfür ist die Priorisierung der Maßnahmen, welche in enger Abstimmung mit der Stadt Göttingen sowie den Bürgerinnen und Bürgern – im Rahmen der 2. Werkstatt – vorgenommen wurde.

Prioritäten und Kostenschätzungen

Insgesamt umfasst das Nahmobilitätskonzept für die Göttinger Südstadt in etwa 200 Einzelmaßnahmen. Diese sind in ihrer Gesamtheit nicht innerhalb kurzer Zeit umzusetzen – besonders umfangreiche Maßnahmen bedürfen einer weiteren Planung.

Die Maßnahmen wurden mit unterschiedlichen Prioritäten (4 Stufen) versehen, um einen Leitfaden für die Weiterentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen zu geben. Die Aufteilung der Prioritäten auf die Handlungsschwerpunkte zeigt, dass insbesondere im Themenfeld der Aufenthaltsqualitäten Maßnahmen mit hoher bis sehr hoher Priorität vorhanden sind (55 %).

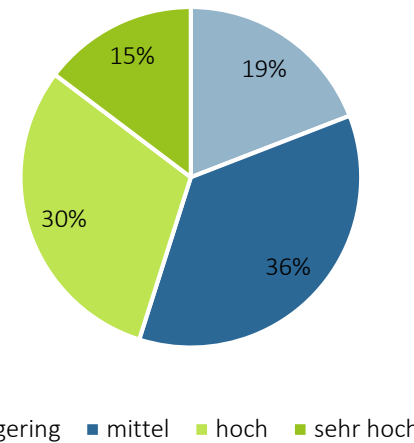
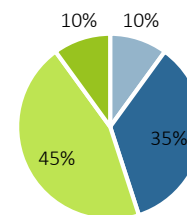
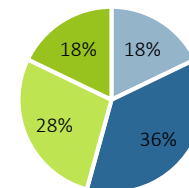


Abbildung 101: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die unterschiedlichen Prioritäten

Aufenthaltsqualität



Fußverkehr



Radverkehr

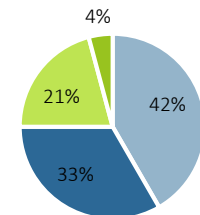


Abbildung 102: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die unterschiedlichen Prioritäten nach Handlungsschwerpunkt

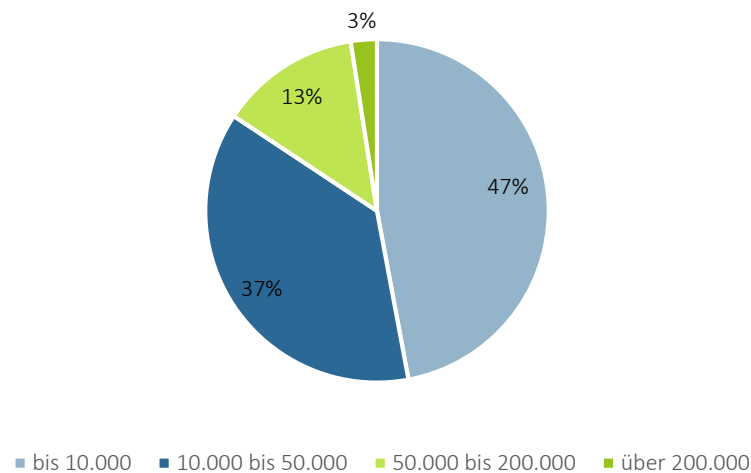


Abbildung 103: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen

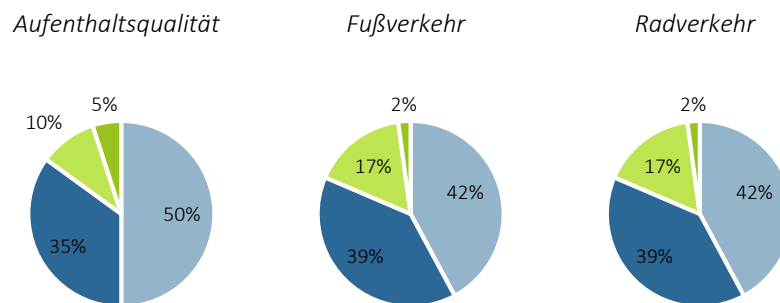


Abbildung 104: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen nach Handlungsschwerpunkt

Die Stadt Göttingen hat bereits ein jährliches Budget von 25.000 € in den Haushalt eingestellt, mit dem kleinere Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes in der Göttinger Südstadt umgesetzt werden können. Für umfassende Maßnahmen sind bestehende Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Die Kosten für die entwickelten Maßnahmen reichen von wenigen tausend Euro (Bau von kleinen Aufenthaltsorten) bis hin zu mehreren Hunderttausend Euro (z.B. Gestaltung eines zentralen Parks). Knapp die Hälfte der entwickelten Maßnahmen kosten geschätzt weniger als 10.000 €. Diese können mit dem vorhandenen jährlichen Budget bereits in Teilen kurzfristig umgesetzt werden. Kostengünstige Maßnahmen sind in allen drei Handlungsschwerpunkten zu finden.

Kommunikationsprozess

Bereits bei der Erstellung des Konzeptes – insbesondere im Rahmen des Nahmobilitätsbeirats – und im Zuge der durchgeführten Bürgerwerkstätten wurde ersichtlich, dass das Thema Klimaschutz und Verkehr durchaus auf Interesse in der Bürgerschaft und bei den Akteuren in Göttingen stößt. Gerade in der Umsetzung wird die Kommunikation besonders wichtig. Denn die hohe Bereitschaft der Unterstützung der Thematik und die Nutzung von Bürgerinnen und Bürgern sowie weiterer Akteure als Multiplikatoren bedarf einer gezielten und aufeinander abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit.

Hierbei sollte insbesondere auf bestehende Strukturen und Kanäle zurückgegriffen werden. Eine professionelle und effiziente Öffentlichkeitsarbeit

bedeutet vor allem für Kommunen personelle und zeitliche Ressourcen effizient miteinander zu verknüpfen, da diese Reserven häufig Mangelware sind. Um diese Ressourcen noch effektiver einsetzen zu können, benötigt man das Wissen darüber, welche Medien und Informationskanäle bisher genutzt wurden, welche darüber hinaus existieren und welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit für die eigenen Zwecke gezielt angewendet werden können.

Mit einer übergreifenden Konzeption der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit wird die Gestaltung bzw. Optimierung der Kommunikation sowohl für Akteure außerhalb der Verwaltung (Unternehmen, Institutionen, Privatpersonen, etc.) als auch der Kommunikation unter den Verwaltungsakteuren selbst verfolgt, um die zukünftige Fuß- und Radverkehrsförderung weiter bekannt zu machen, sie weiter voranzutreiben und dabei die begleitende Öffentlichkeitsarbeit möglichst effizient zu halten. Anzustreben ist hierbei, eine kontinuierliche Berichterstattung sowie die Förderung weiterer Aktivitäten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für die verschiedenen Zielgruppen im Rahmen der spezifischen Einflussmöglichkeiten.

6.3 Ausblick

Das Nahmobilitätskonzept für die Göttinger Südstadt stellt eine gute Grundlage dar, um zwei wichtige Verkehrsträger der Nahmobilität und damit den Klimaschutz aktiv weiter zu fördern. Durch die Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs können insbesondere kurze Autofahrten eingespart werden. Die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier

wird erhöht und die Göttinger Südstadt gewinnt weiter an Attraktivität für die Bewohnerinnen und Bewohner.

Vor diesem Hintergrund wurden zentrale Handlungsfelder und Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität, des Fußverkehrs sowie des Radverkehrs – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung sowie durch Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Bürgerwerkstätten – erarbeitet. Die entwickelten Maßnahmenpakete sind auf weitere Stadtteile Göttingens übertragbar. Die Südstadt dient somit als Blaupause.

Einige Themenfelder blieben im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes jedoch unbeantwortet. Hier gilt es im weiteren Prozess eine mögliche Vertiefung zu prüfen.

- Schulisches Mobilitätsmanagement: im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes wurde insbesondere aufgezeigt, wie die Schulwegsicherheit durch bauliche Maßnahmen – und am Beispiel einer Grundschule – verbessert werden kann. Schulisches Mobilitätsmanagement bietet jedoch vielfältige, auch weiche Maßnahmen, um das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer und Eltern im Sinne der Nahmobilität zu beeinflussen.

Neben Maßnahmen an Grundschulen sollten zusätzlich Maßnahmen an weiterführenden Schulen entwickelt werden. Im Rahmen der Jugendbeteiligung am Felix-Klein-Gymnasium konnte aufgezeigt werden, dass hier Handlungsbedarf besteht.

- Langfristige Ansätze zur Reduktion des Parkdrucks: der bestehende Parkdruck in der Göttinger Südstadt wurde im Rahmen der Bestandsanalysen abschnittsweise als sehr hoch eingeschätzt. Die

Ursachen hierfür scheinen vielseitig (Anwohnerinnen und Anwohner, Besucher sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Innenstadt). Zur Umsetzung vieler der entwickelten Maßnahmen (z.B. Umbau von Parkplätzen zu Aufenthaltsorten oder Radabstellanlagen, Umbau von Knotenpunkten, Verbreiterung von Gehwegen) ist eine langfristige Reduktion des Parkdrucks anzustreben. Aufgrund der Brisanz des Themas sollten die Möglichkeiten durch eine detaillierte Parkraumuntersuchung begleitet werden. Mögliche Maßnahmen zur Entlastung der Parksituation könnte beispielsweise die Ausweitung des Bewohnerparkens sowie der Parkraumbewirtschaftung sein.

- Umgang mit Anlieferverkehren: Lieferverkehre führen in Wohngebieten vermehrt zu Verkehrsproblemen, insbesondere dann, wenn unterschiedliche Lieferdienste zur gleichen Zeit im Straßenraum stehen. Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes sollte zusätzlich geprüft werden, ob beispielsweise das Einrichten von Anlieferbuchten möglich ist.



Abbildung 105: Anlieferungsverkehr in Wohnstraßen

- Geschwindigkeitsreduktion besonders auf den Hauptverkehrsstraßen und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten: Nach der flächendeckenden Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Nebennetz wenden nun immer mehr Kommunen Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen an. Gründe sind meist eine höhere Verkehrssicherheit, besserer Lärmschutz, Luftreinhaltung und auch häufig die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie eine höhere Aufenthaltsqualität. Da es sich bei einer Geschwindigkeitsreduktion um eine Verkehrsbeschränkung handelt, ist zur Anordnung eine Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes notwendig. Es wird zu prüfen sein, ob auf den bestehenden Straßenabschnitten aufgrund von Lärm, Abgasen oder eine besondere Gefahrenlage die Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommt. Zusätzlich sind die aktuellen Entwicklungen in Bezug auf

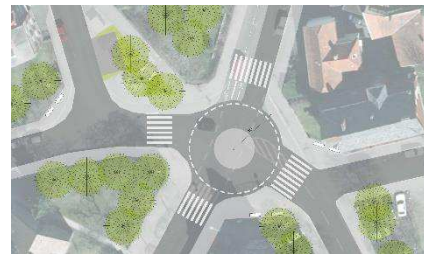
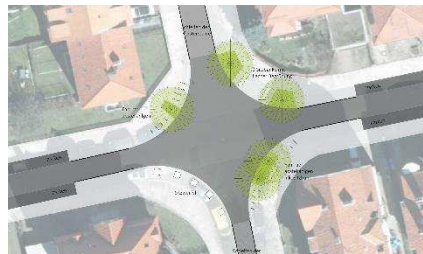
die Vereinfachung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen weiter zu beobachten.

- Verbesserung des Miteinanders der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sowie der Regelkenntnisse: Zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden entstehen vielfältige Konflikte: Radfahrende fahren auf Gehwegen, Autofahrende fühlen sich von Radfahrenden auf der Fahrbahn gestört. Im Rahmen einer gesamtstädtischen Öffentlichkeitsarbeit sollte das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel verbessert werden. Häufig ist die bestehende Unkenntnis von Regelungen ein Ausgangspunkt für Konflikte – beispielsweise auf Fahrradstraßen.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die der Schaffung einer neuen, nahmobilitätsfreundlichen Mobilitätskultur dienen, eine wichtige

Schlüsselrolle. Auch hier wurden mithilfe der Beteiligung der Bevölkerung erste Schritte unternommen. Und auch die Politik sowie Interessensvertreterinnen und -vertreter wurden und werden durch den Nahmobilitätsbeirat in der Nahmobilitätsförderung mitgenommen. Diese Arbeitsgrundlagen sollten durch die regelmäßige Fortsetzung weiter gefestigt und ausgebaut werden.

Die Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes wird schrittweise erfolgen. Insbesondere die Initialprojekte sowie kleinere Maßnahmen können zeitnah in die weitere Planung gehen – hierfür sind bereits Finanzmittel in den Haushalt eingestellt worden. Bei umfangreicheren Maßnahmen wird die Planung und Umsetzung jedoch erst nach den Ergebnissen von verwaltungsinternen Abstimmungsprozessen sowie der Abstimmung in den politischen Gremien erfolgen können.



7 Literatur

Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung) (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband. Bonn/Berlin

BertelsmannStiftung: Statistische Daten aus www.wegweiser-kommune.de. Datenquelle: Statistische Ämter der Länder, Deenst GmbH, ies

Konzepte/ Unterlagen der Stadt Göttingen

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (2013): Fortschreibung Nahverkehrsplan 2013 – 2017. Erarbeitet im Auftrag der Stadt Göttingen. Aachen

Junker+Kruse Stadtforschung, Planung (2013): Kommunales Einzelhandelskonzept Göttingen. Erarbeitet im Auftrag der Stadt Göttingen. Dortmund

LK Argus Kassel GmbH (2009): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2008/2009 in Göttingen/ Rosdorf/ Bovenden. Erarbeitet im Auftrag der Stadt Göttingen sowie des Zweckverbands Verkehrsverbund Südniedersachsen

LK Argus Kassel GmbH (2014): Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan – VEP. Erarbeitet im Auftrag der Stadt Göttingen

LK Argus Kassel GmbH (2017): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2015/2016 in Göttingen/ Rosdorf/ Bovenden. Bericht - Genderauswertungen Mai 2017. Erarbeitet im Auftrag der Stadt Göttingen sowie des Zweckverbands Verkehrsverbund Südniedersachsen

Stadt Göttingen (2016): GÖSIS – Göttinger Statistisches Informationssystem

Stadt Göttingen (2016): Unfalldaten 2013 bis 2015

Empfehlungen und Regelwerke

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2008): Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011a): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011b): Hinweise für die Lichtsignalsteuerung in Straßennetzen. Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2014)

Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln

HSV (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) (2006): Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik.

Gesetzestexte

PBefG (Personenbeförderungsgesetz): "Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist.

NGVFG (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz): Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Vom 27. März 2014

8 Anhang

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split in Abhängigkeit der Wegelänge in Deutschland	1
Abbildung 2: Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split in Abhängigkeit der Wegelänge in Göttingen	2
Abbildung 3: Abgrenzung des Projektraums.....	5
Abbildung 4: Formate der Beteiligung	6
Abbildung 5: Diskussionen im Rahmen des Planungsspaziergangs.....	8
Abbildung 6: Schülerinnen und Schüler berichten von ihren Fotostreifzügen (Quelle: Daniela Both)	8
Abbildung 7: Von Schülerinnen und Schülern gemachtes Foto im Rahmen des Fotostreifzugs (Jugendbeteiligung)	8
Abbildung 8: Schülerinnen und Schüler erläutern ihren Entwurf für die Fläche südlich des Felix-Klein-Gymnasiums (Quelle: Daniela Both)	8
Abbildung 9: Projektbausteine und Beteiligungsprozess	9
Abbildung 10: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote	11
Abbildung 11: Standards für Seitenraumbreiten und Sicherheitsabstände (bei geringem Verkehrsaufkommen sind 0,30 m ausreichend)	13
Abbildung 12: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen (Fahrbahnbreite <8,5m)	14
Abbildung 13: Beleuchtungselemente in Unterführungen	16
Abbildung 14: Gehwegnasen	17
Abbildung 15: abgesenkter Bordstein (3cm) an der Bürgerstraße (inkl. Nullabsenkung für den Radverkehr)	20
Abbildung 16: Fußnetz im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014)).....	23
Abbildung 17: Defizite im Fußverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))	23
Abbildung 18: Maßnahmenkonzeption Fußverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))	25
Abbildung 19: Netzdefinition Radverkehrsnetz im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))	25

Abbildung 20: Defizite im Radverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))	26
Abbildung 21: Maßnahmenvorschläge Radverkehr im ‚Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen‘ (Quelle: LK Argus (2014))	26
Abbildung 22: Tägliche Hauptwegestrecken der Teilnehmenden inkl. der angegebenen Gefahrenpunkte/-strecken (Quelle: Webseite Stadt Göttingen)	28
Abbildung 23: Netzkonzeption für den Radverkehr (Entwurf) (Quelle: Webseite Stadt Göttingen)	30
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der Göttinger Südstadt (Quelle: Stadt Göttingen (2016))	32
Abbildung 25: Modal Split nach Wegelängen in der Gesamtstadt Göttingen (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2009))	35
Abbildung 26: Alterspyramide der Stadt Göttingen im Jahr 2030 (2012 als Vergleichsjahr) (eigene Darstellung nach BertelsmannStiftung)	36
Abbildung 27: Vergleich der Modal Split Werte (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2009))	36
Abbildung 28: Wegebeziehungen nach Verkehrsmittel	37
Abbildung 29: Wegebeziehungen nach Wegezweck	38
Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht in der Göttinger Südstadt (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017)).....	39
Abbildung 31: Durchschnittliche Länge/Weg nach Geschlecht [km] (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))	40
Abbildung 32: Wegezwecke der Göttinger Bevölkerung nach Geschlecht (Quelle: Eigene Darstellung nach LK Argus (2017))	40
Abbildung 33: Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler auf Ebene der Kommunen	41
Abbildung 34: Wohnstandorte der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums auf kommunaler Ebene.....	42
Abbildung 35: Zufriedenheit der Jugendlichen mit dem Zufußgehen in Göttingen.....	43
Abbildung 36: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Zufußgehen in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen).....	43
Abbildung 37: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Zufußgehen in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen).....	43
Abbildung 38: Zufriedenheit der Jugendlichen mit dem Radfahren in Göttingen	44
Abbildung 39: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Radfahren in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen)	44
Abbildung 40: Gründe für die Unzufriedenheit mit dem Radfahren in Göttingen (Wohnhaft in Göttingen)	44
Abbildung 41: Links: Fahrradverfügbarkeit; Rechts: Verfügbarkeit einer Monatskarte für den ÖV	45
Abbildung 42: Modal Split der Schülerinnen und Schüler im Sommer	45
Abbildung 43: Kombinationen bei wechselnden Verkehrsmitteln.....	46
Abbildung 44: Modal Split in Bezug auf den Wohnstandort (Kommune)	46
Abbildung 45: Modal Split in Bezug auf den Wohnstandort (Stadtteile in Göttingen)	47
Abbildung 46: Modal Split nach Altersklassen und Jahreszeit (oben: Sommer; unten: Winter).....	47

Abbildung 47: Grund für das Zur-Schule-Bringen der Schülerinnen und Schüler mit dem Auto	48
Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler im Sommer - geschlechterspezifisch	48
Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler im Winter - geschlechterspezifisch	48
Abbildung 50: Infrastruktureinrichtungen	50
Abbildung 51: Modal Split der Schülerinnen und Schüler auf Freizeitwegen in der Südstadt	51
Abbildung 52: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler, die ihre Freizeit in der Südstadt verbringen, zur Erreichbarkeit der Einrichtungen	51
Abbildung 53: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler zur Erreichbarkeit der Einrichtungen	52
Abbildung 54: Schmale Fußwege	53
Abbildung 55: Angstraum: bestehende Unterführung an der Bürgerstraße	53
Abbildung 56: Barrieren durch den ruhenden Kfz- sowie Radverkehr	53
Abbildung 57: Bestehende Bänke im Projektgebiet - beide mit Möglichkeiten zur Verbesserung	54
Abbildung 58: Bestehende Spielplätze in der Göttinger Südstadt;	55
Abbildung 59: Bücherschrank an der Königsberger Straße	55
Abbildung 60: Bestehende Fußwegebreiten und Infrastrukturen/Barrieren für den Fußverkehr	56
Abbildung 61: Aufenthaltsqualität im Projektgebiet	57
Abbildung 62: Aufenthaltsorte von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern	58
Abbildung 63: Bürgerstraße	60
Abbildung 64: Geismar Landstraße	60
Abbildung 65: Fahrradstraße Ortelsburger Straße	60
Abbildung 66: Fahrradstraße Sternstraße	60
Abbildung 67: Stegemühlenweg	60
Abbildung 68: Weg parallel zur Leine	60
Abbildung 69: Bestehende Situation für den Radverkehr	61
Abbildung 70: Haltestelle Windausweg	62
Abbildung 71: Haltestelle Walkemühlenweg	62
Abbildung 72: Haltestelle Schillerstraße	62
Abbildung 73: Haltestelle Stettiner Straße	62

Abbildung 74: Anbindung und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs.....	63
Abbildung 75: Ausstattung der Haltestellen im Öffentlichen Verkehr.....	64
Abbildung 76: Verlängerung des Bremsweges durch die Erhöhung der Geschwindigkeit	65
Abbildung 77: Bestehende Situation für den ruhenden Kfz-Verkehr.....	66
Abbildung 78: Verteilung der Unfälle auf die Unfallbeteiligten sowie Unfallverursacher (2013-2015).....	67
Abbildung 79: Anzahl Getöteter, Schwerverletzter und Leichtverletzter (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))	68
Abbildung 80: Unfallursache bei den Radfahrerunfällen (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016)).....	68
Abbildung 81: Unfallursache bei den Fußgängerunfällen (2013-2015) (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016)).....	68
Abbildung 82: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))	69
Abbildung 83: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (eigene Darstellung nach Daten der Stadt Göttingen (2016))	70
Abbildung 84: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler zur Sicherheit ihres Schulweges	71
Abbildung 85: Ursache für das Gefühl der Unsicherheit auf dem Schulweg	71
Abbildung 86: Einschätzung der Schülerinnen und Schüler zur Sicherheit ihres Schulweges - geschlechterspezifisch.....	72
Abbildung 87: Ursache für das Gefühl der Unsicherheit auf dem Schulweg - geschlechterspezifisch	72
Abbildung 88: Schulwege der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums, die zu Fuß zurückgelegt werden	73
Abbildung 89: Schulwege der Schülerinnen und Schüler des Felix-Klein-Gymnasiums, die mit dem Rad oder mit dem Auto zurückgelegt werden	74
Abbildung 90: Sitzbank mit zusätzlicher Armlehne zum vereinfachten Hinsetzen und Aufstehen (Quelle: Dr. André Wolf)	78
Abbildung 91: Sitzmöglichkeit für Seniorinnen und Senioren mit ausreichend angrenzenden Raum für einen Rollstuhl/ Rollator	78
Abbildung 92: Prinzipdarstellung Handlungsschwerpunkte, Maßnahmenpakete, Einzelmaßnahmen sowie Initialprojekte	82
Abbildung 93: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung der Aufenthaltsqualität.....	109
Abbildung 94: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Fußverkehrs (Teil 1)	110
Abbildung 95: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Fußverkehrs (Teil 2)	111
Abbildung 96: Maßnahmenvorschläge für das Projektgebiet - Förderung des Radverkehrs.....	112
Abbildung 97: Bänke für Seniorinnen und Senioren mit bewegungsfördernden Elementen	118
Abbildung 98: Sitzmöglichkeiten für Jugendliche	118
Abbildung 99: Spezielle Spielgeräte für Kinder mit Behinderung	118
Abbildung 100: Spezielle Spielgeräte für Kleinkinder	118

Abbildung 101: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die unterschiedlichen Prioritäten	126
Abbildung 102: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die unterschiedlichen Prioritäten nach Handlungsschwerpunkt.....	126
Abbildung 103: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen	127
Abbildung 104: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf die Kostenrahmen nach Handlungsschwerpunkt.....	127
Abbildung 105: Anlieferungsverkehr in Wohnstraßen.....	129
Abbildung 106: Route des Planungsspaziergangs mit den entsprechenden Standorten.....	XXXVIII

8.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich wichtiger Kenngrößen des Projektraums mit der Südstadt und Göttingen (Quelle: Stadt Göttingen (2016)).....	5
Tabelle 2: Altersverteilung/ Bevölkerungsstruktur in der Göttinger Südstadt (Quelle: Stadt Göttingen (2016)).....	33
Tabelle 3 Mobilitätskennziffern und Wege der Göttinger Bevölkerung (Quelle: LK Agus (2017))	39
Tabelle 4: Parameter der Initialprojekte	113
Tabelle 5: Legende zu den Tabellen der empfohlenen Einzelmaßnahmen	VI

8.3 Zusammenstellung der empfohlenen Einzelmaßnahmen

Tabelle 5: Legende zu den Tabellen der empfohlenen Einzelmaßnahmen

Symbolik	Kosten (netto)	Priorisierung
	Bis 10.000 €	Gering
	10.000 bis 50.000 €	Mittel
	50.000 bis 200.000 €	Hoch
	Mehr als 200.000 €	Sehr hoch

Maßnahmenpaket A1 | Schaffen von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A1.01	Rosdorfer Weg	Höhe Nahkauf	Umwandlung von zwei Pkw-Stellplätzen in Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht) sowie Radabstellanlagen		↗		
A1.02	Rosdorfer Weg	Knotenpunkt Rosdorfer Weg/ Schieferweg/ Marienstraße	Umbau des überdimensionierten Knotenpunktes; Schaffen eines einseitigen Zweirichtungsradwegs im Einbahnstraßenbereich (Rücknahme der Stellplätze notwendig); Einrichtung von Sitzmöglichkeiten auf den zurückgewonnenen Flächen		↗	 (siehe zusätzliche Kosten F5.12 und F6.13)	
A1.03 (Teil des Initialprojekts I6)	Rosdorfer Weg	Knotenpunkt Rosdorfer Weg/ Wiesenstraße/ Brauweg	Einrichtung von Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht) auf den zurückgewonnenen Flächen im Rahmen des Umbaus des Knotenpunktes		↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.12)	
A1.04	Wiesenstraße	Höhe Bushaltestelle 'Cramerstraße'	Gestaltung eines kleinen Platzbereiches mit Rückbau des Nebenastes und barrierefreiem Ausbau der Haltestelle				
A1.05 (Initialprojekt I3)	Brauweg	Höhe Senioreneinrichtung	Umwandlung von zwei Pkw-Stellplätzen in Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht) sowie Radabstellanlagen		↗		
A1.06	Jahnstraße	im Bereich der Sackgasse	Einrichtung von zwei Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht)		↗		
A1.07	Weg zwischen der Leine und dem Brauweg	entlang der Kleingartenanlage	Anlegen von Terrassen und Schaffen von Sitzmöglichkeiten (ggf. größere Stufen aus Holz sowie seniorengerechte Sitzmöglichkeiten)		↗		

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A1.08	Windausweg	Im Bereich der Bushaltestelle	Einrichtung von zwei Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht) (ggf. Bau von einzelnen Radabstellanlagen als Ergänzung zur bestehenden Bushaltestelle)		↗		
A1.09 (Teil des Initia- lprojekts I5)	Stegemühlenweg	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Zeppe- linstraße	Ergänzung der bestehenden Bank um eine (seniorengerechte) Sitzmöglichkeit		↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.03)	
A1.10 (Teil des Initia- lprojekts I2)	Stegemühlenweg	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Schillerstraße	Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen auf den zurückgewonnenen Flächen (im Rahmen des Umbaus des Knotenpunktes)	↗	↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.06)	
A1.11	Dürrstraße		Umwandlung von zwei Pkw-Stellplätzen in Sitzmöglichkeiten sowie Radabstellanlagen				
A1.12	Stegemühlenweg	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Walkemühlenweg	Integration einer Sitzmöglichkeit in den bestehenden Grünbereich im Knotenpunkt (Ergänzende Sitzmöglichkeit im Bereich des Bücherschranks)		↗		
A1.13	Schillerstraße	Knotenpunkt Sternstraße/ Schillerstraße	Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen auf den zurückgewonnenen Flächen im Rahmen des Umbaus des Knotenpunktes	↗	↗		
A1.14	Immanuel-Kant-Straße		Schaffen von Sitzmöglichkeiten (und Spielmöglichkeiten) durch die neu entstehenden Flächen im Rahmen der Fahr- bahnreduzierung (Maßnahme F1.12); Einbeziehen des bestehenden Grünstreifens sowie der bestehenden Bäume	↗	↗		
A1.15	Klinkerfuesstraße		Umwandlung von einem/ zwei Pkw-Stellplätzen in einen kleinen Aufenthaltsbereich mit Sitzmöglichkeiten und Flächen für die Parkscheinautomaten				

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A1.16	Königsberger Straße	Höhe Bücher- schrank	Umwandlung von 2 Pkw-Stellplätzen in einen begrünten Bereich mit Sitzmöglichkeit sowie Radabstellanlagen (Ergänzende Sitzmöglichkeit im Bereich des Bücherschranks)				
A1.17	Leinestraße		Umwandlung von 2 Pkw-Stellplätzen in einen begrünten Bereich mit Sitzmöglichkeit sowie Radabstellanlagen (Maßnahmen kann aufgrund der Länge der Straße auch an mehreren Stellen umgesetzt werden)				
A1.18	Wiesenstraße (Einbahnstraße)	zwischen Bürger- straße und Wiesen- straße	Einrichtungen eines kleinen Aufenthaltsortes, um das Straßenbild optisch aufzuwerten und Möglichkeiten zum Ausruhen zu bieten. (im Rahmen der Maßnahme F1.04)				
A1.19	Königsberger Straße	Nördlich der Danzi- ger Straße	Umbau des Straßenquerschnitts (insbesondere im Bereich der Parkplätze) und Schaffen von einem neuen Aufent- haltsort auf den zurückgewonnenen Flächen				
A1.20	Danziger Straße	Höhe Ortelsburger Straße	Umwandlung von einem Pkw-Stellplatz in Sitzmöglichkei- ten (seniorengerecht)				

Maßnahmenpaket A2 | Schaffen von Zugängen zum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A2.01 (Teil des Initia- lprojekts I4)	Leinekanal	Höhe Kleingartenanlagen	Schaffen von Terrassen zum Leinekanal (Holz)				
A2.02	Leinekanal	Höhe Sackgasse Brauweg	Schaffen von Terrassen zum Leinekanal (Holz)				
A2.03	Leine	Höhe Carl-Mahr-Straße	Regelmäßiger Rückschnitt der Begrünung zur Schaffung von Aufenthaltsorten; Prüfen der Umsetzbarkeit von Treppen, Stegen oder Schwimminseln, die beim Überschwemmungsfall nicht zerstört werden; Installation von Asche- tonne				
A2.04	Leine	Höhe Park am Gartetalbahnhof	Regelmäßiger Rückschnitt der Begrünung zur Schaffung von Aufenthaltsorten; Prüfen der Umsetzbarkeit von Treppen, Stegen oder Schwimminseln, die beim Überschwemmungsfall nicht zerstört werden; Installation von Asche- tonne				

Maßnahmenpaket A3 | Schaffen von größeren, öffentlichen Aufenthaltsorten

Maßnahmen-nummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A3.01 (Teil des Initia- lprojekts I4)	Südpark	In der Göttinger Südstadt soll eine Parkanlage entstehen, in der Aktivitäten für alle Generationen angeboten werden. Wichtige Ideen hierfür wurden gemeinsam mit den Jugendlichen des Felix-Klein-Gymnasiums entwickelt. Prinzipiell sollten die bestehenden Wege ausgebaut werden (Breite und Oberflächenbelag). Folgende Elemente sollen im neuen „Südpark“ entstehen: ▪ Für die Kinder sollte ein Spielplatz entstehen, der sowohl Spielgeräte für Kleinkinder als auch für ältere Kinder bereitstellt. Auch Spielgeräte für Kinder mit Behinderung sollten hier integriert werden. ▪ Für die Jugendlichen soll ein separater Sitzplatz (z. B. große Sitz- und Liegeflächen aus Holz) gebaut werden. Hier soll die Kommunikation im Vordergrund stehen. Geschützt werden kann das Ganze mithilfe eines Sonnensegels oder einer natürlichen Begrünung. Diese Maßnahme wurde insbesondere im Rahmen der Beteiligung der Schülerinnen und Schüler entwickelt. ▪ Auch die Zugänge zum Leine-Kanal werden zu Aufenthaltsorten im neuen „Südpark“. ▪ Für die Seniorinnen und Senioren sollen neben den geplanten Sitzmöglichkeiten auch Sportgeräte für die körperliche Fitness eingerichtet werden. ▪ Auch ein Barfuß-Pfad mit unterschiedlichen Wegeoberflächen soll insbesondere für Kinder sowie Seniorinnen und Senioren errichtet werden. ▪ Insgesamt sollte der Park im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit den Bürgerinnen und Bürgern näher entwickelt werden. ▪ Zugänge zur Leine sowie eine neue Querung der Leine sind zu schaffen (siehe Maßnahme A2.01 sowie W1.02)			 (siehe zusätzliche Kosten A4.04 sowie W1.02)	
A3.02	Hiroshimaplatz	Der Hiroshimaplatz ist der zentrale Platz am Neuen Rathaus und hat somit neben seiner Aufenthaltsfunktion auch einen repräsentativen Charakter. Eine Vielzahl von Aufenthaltsmöglichkeiten ist bereits vorhanden (Elemente für Skater, Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, Brunnen), das Miteinander der unterschiedlichen				

Maßnahmen- nummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
		Gruppen funktioniert nach Einschätzung der Bürgerinnen und Bürger sehr gut. Trotzdem sollte der Platz durch folgende Maßnahmen für die Nahmobilität weiter gestärkt werden: ▪ Der bestehende Bodenbelag wird als sehr rutschig empfunden und aufgrund des Natursteinpflasters als Barriere gesehen. Die Pflastersteine sollten abschnittsweise auf den Hauptverbindungen abgeschliffen (oder ausgetauscht) werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Steinplatten aufgeraut werden können. Insbesondere die Verwendung des bestehenden Pflasters führt zu hohen Kosten, sodass auch das Verlegen von neuen Steinen zu prüfen ist. ▪ Die bestehenden Mauern um das technische Rathaus eignen sich sehr gut als Sitzgelegenheit. Diese sollten deswegen mit Sitzflächen aus Holz attraktiver gemacht und regelmäßig freigeschnitten werden. Hierfür können fertige Mauerauflagen genutzt werden. ▪ Weitere Sitzmöglichkeiten sollten im Schatten geschaffen werden. Zusätzlich sollte im Bereich der Fahrradabstellanlagen – als repräsentativer Standort – vor dem Gebäude weiterer Schatten mithilfe von Begrünung entstehen. ▪ Um die Aufenthaltsqualität auf dem Platz weiter zu erhöhen, sollten die negativen Einflüsse der angrenzenden Hauptverkehrsstraße reduziert werden. Deswegen sollte abschnittsweise neue Begrünung gepflanzt werden. Jedoch sollte darauf geachtet werden, dass die soziale Kontrolle, die von dem Radweg sowie der Straße ausgeht, möglichst erhalten bleibt. ▪ Abschließend sollten weitere Radabstellanlagen auf dem Platz integriert werden. Die bestehenden Anlagen sind häufig ausgelastet. Beispielsweise kann das bestehende Rondell für weitere Abstellanlagen genutzt werden.				

Maßnahmenpaket A4 | Schaffen von Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A4.01	Schillerstraße	Baumallee	Anlegen von Spielmöglichkeiten für Kinder; ggf. sollte die Fahrbahn auf beiden Seiten farbig markiert werden, um die Aufmerksamkeit der Auto- und Radfahrenden zu erhöhen (ggf. Ergänzung durch Beschilderung); Bei der Entwicklung der Fläche sowie der Spielmöglichkeiten könnten die Kinder der Grundschule/ der KiTa beteiligt werden				
A4.02	Immanuel-Kant-Straße	Grünbereich zur Straße hin	Anlegen von Spielmöglichkeiten für Kinder; ggf. sollte die Fahrbahn auf beiden Seiten farbig markiert werden, um die Aufmerksamkeit der Auto- und Radfahrenden zu erhöhen (ggf. Ergänzung durch Beschilderung); Bei der Entwicklung der Fläche sowie der Spielmöglichkeiten könnten die Kinder der Grundschule/ der KiTa beteiligt werden				
A4.03	Weg zwischen der Leine und dem Brauweg	entlang der Kleingartenanlage	Anlegen von Spielmöglichkeiten für Kinder (Hanglage beachten; z. B. Rutsche, etc.)				
A4.04	Leinekanal	Höhe Kleingartenanlagen	Bau von Spielmöglichkeiten (Integration in den neu zu schaffenden Park)			 (siehe zusätzliche Kosten A3.01)	
A4.05	Leinekanal	zwischen Brauweg und Sandweg	Anlegen von Spielmöglichkeiten entlang des Gehweges (Spiellinie)				

Maßnahmenpaket A5 | Abbau von Angsträumen

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
A5.01	Bürgerstraße	Unterführung Kasinoweg	Prüfen der Umsetzbarkeit einer barrierefreien Kreuzungssituation (z. B. Lichtsignalanlage)				
A5.02	Kasinoweg		Beleuchtung des Weges				
A5.03	Weg westlich des Leinekanals		Beleuchtung des Weges		↗		
A5.04	Weg zwischen Greifswalder Weg und Stralsunder Weg		Beleuchtung des Weges (Einschränkungen der Wohnbevölkerung sind möglichst gering zu halten)	↗			
A5.05	Weg zwischen Geismar Landstraße und Danziger Straße (entlang des Spielplatzes)		Beleuchtung des Weges	↗			
A5.06	Weg zwischen Elbinger Straße und Leibnizstraße		Beleuchtung des Weges (Einschränkungen der Wohnbevölkerung sind möglichst gering zu halten)	↗			
A5.07	Weg zwischen Kolberger Weg/ Stargar-der Weg und Reinhäuser Landstraße		Beleuchtung des Weges (Einschränkungen der Wohnbevölkerung sind möglichst gering zu halten)	↗			
A5.08	Weg zwischen Groner Landstraße und Gartetalbahnhof		Grünschnitt (Verbesserung der Einsehbarkeit auch von den Straßen aus); Verbesserung der Beleuchtung (auch vor dem Hintergrund des Verlaufs des Radschnellwegs); Verbreiterung des Weges (auch vor dem Hintergrund des Verlaufs des Radschnellwegs)				
A5.09	Memeler Weg	zwischen Geismar Landstraße und Danziger Straße	Beleuchtung des Weges	↗			

Maßnahmenpaket F1 | Bauliche Verbreiterung von schmalen Gehwegen

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F1.01	Leinestraße	zwischen Rosdorfer Weg und Parkplatz ALDI	Bauliche Verbreiterung des Weges durch eine Verschmälerung der Fahrbahn und ggf. einer Umorganisation des Parkens. (Maßnahme ist auch in Zusammenhang mit den sich verändernden Verhältnissen auf dem Grundstück des Discounter's näher zu betrachten)		↗		
F1.02	Leinestraße	zwischen Rosdorfer Weg Schiefer Weg	Reduktion des Straßenquerschnitts und Verbreiterung der Gehwege; Organisation des Parkens; zusätzlich: Aufwertung durch das Schaffen von einzelnen Aufenthaltsflächen sowie Begrünung				
F1.03	Wiesenstraße	zwischen Rosdorfer Weg und Bürgerstraße	Rückbau des anderen Radwegs und Zuschlag dessen zum Gehweg Eine weitere, bauliche Verbreiterung erscheint aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht möglich - ausgenommen die bestehenden Stellplätze würden reduziert.		↗		
F1.04	Wiesenstraße (Einbahnstraße)	zwischen Bürgerstraße und Wiesenstraße	Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung des östlichen Gehwegs. Zusätzlich: Einrichtungen eines kleinen Aufenthaltsortes, um das Straßenbild optisch aufzuwerten und Möglichkeiten zum Ausruhen zu bieten.				
F1.05	Weg nördlich der Carl-Mahr-Straße	zwischen Brauweg und Leine	Asphaltierung des bestehenden Weges (eine mögliche Verbreiterung sollte zusätzlich geprüft werden) als wichtige Verbindung für Seniorinnen und Senioren zur Leine		↗		
F1.06	Brauweg	zwischen Carl-Mahr-Straße und Leinekanal	Verbreiterung und Asphaltierung des Gehwegs auf der östlichen Straßenseite		↗		

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Lafroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F1.07	Weg westlich des Leinekanals	von Brauweg bis Böttingerstraße/ Windausweg	Asphaltierung des bestehenden Weges (eine mögliche Verbreiterung sollte zusätzlich geprüft werden) als wichtige Verbindung des Stadtteils/ der Innenstadt mit den Freizeiteinrichtungen. Verbreiterung des bestehenden Gehwegs auf der östlichen Straßenseite der Jahnstraße durch die Rücknahme der Stellplätze im Straßenraum und einer offiziellen Ausweisung/Anlegung von Stellplätzen auf der westlichen Straßenseite. Schaffen von einer abschnittswisen Verschmälerung der Fahrbahn, um die bestehenden Pforten und Parkscheinautomaten als Engstellen vom Gehweg zu verlagern.		↗		
F1.08	Sandweg	zwischen Leine und Rosdorfer Weg	Verbreiterung des Fußweges; die Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplans (in der Erstellung) zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr entwickelt werden, sind zu berücksichtigen				
F1.09	Hugo-Junkers-Straße	zwischen Zeppe linstraße und Schillerstraße	Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgängerinnen und Fußgänger können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗			
F1.10	Kapitän-Lehmann-Straße	zwischen Zeppe linstraße und Schillerstraße	Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgängerinnen und Fußgänger können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗			
F1.11	Greifswalder Weg/ Kolberger Weg/ Stargarder Weg		Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgängerinnen und Fußgänger können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗			

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F1.12	Herbartweg		Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgängerinnen und Fußgänger können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F1.13	Immanuel- Kant-Straße	zwischen Reinhäu- ser Landstraße und Königsberger Straße	Reduzierung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Gehwege (siehe auch Maßnahmen A1.14; A4.02)	↗	↗	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F1.14	Tilsiter Straße	zwischen Elbinger Straße und Durch- gang Schule	Bau eines neuen Gehwegs auf der nördlichen Straßenseite (insb. zur Sicherung der Schülerinnen und Schüler)	↗		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F1.15	Geismar Land- straße	zwischen Danziger Straße und Gus- tav-Freytag-Weg	Verbreiterung des Weges; die Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplans (in der Erstellung) zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr entwickelt werden, sind zu berücksichtigen, da eine Verbreiterung nur mithilfe des Umbaus des Radwegs möglich ist)	↗		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F1.16	Insterburger Weg		Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgängerinnen und Fußgänger können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F1.17	Marienburger Weg		Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereiches Ebenerdiger Belag; keine Bordsteine; Fußgänger und Fuß- gängerinnen können überall laufen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist ansonsten nicht möglich	↗		■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

Maßnahmenpaket F2 | Reduzieren des Gehwegparkens (Kfz)

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F2.01	Riemannstraße	zwischen Stegemühlenweg und Reinhäuser Landstraße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert	↗			
F2.02	Stegemühlenweg	zwischen Riemannstraße und Reinholdstraße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert (siehe auch Maßnahme F6.03 und F6.04)	↗	↗		
F2.03	Reinholdstraße	zwischen Stegemühlenweg und Reinhäuser Landstraße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert (siehe auch Maßnahme F6.04)	↗	↗		
F2.04	Dürrstraße	zwischen Stegemühlenweg und Reinhäuser Landstraße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert (siehe auch Maßnahme F6.05)	↗			
F2.05	Geismar Landstraße	östliche Straßenseite Höhe des Südstadt Cafés	Rücknahme des privaten Parkplatzes, der durchgängig auf den Gehweg ragt	↗			
F2.06	Leibnizstraße	zwischen Schillerstraße und Immanuel-Kant-Straße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert	↗	↗		

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F2.07	Rastenburger Weg	zwischen Leibniz- straße und Königs- berger Straße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt.	↗			
F2.08	Marienstraße	zwischen Wiesen- straße und Sack- gasse Marienst- raße	Markieren von Stellplätzen, sodass eine ausreichende Breite für den Gehweg erhalten bleibt. Ggf. wird die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert				
F2.09	Schillerstraße	Durchgang Rie- mannstraße	Markieren eines Halteverbotes auf der Fahrbahn im Bereich des abgesenkten Bordsteins	↗			

Maßnahmenpaket F3 | Reduzierung von Hindernissen auf Gehwegen

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F3.01	Am Feuerschanzengraben	Zwischen Reinhäuser Landstraße und Geismar Landstraße	Eine bauliche Verbreiterung des Weges durch die durchgängige Reduzierung der Fahrbahnbreite ist nicht möglich. Vielmehr sollten Kfz-Stellplätze in Abstellanlagen für den Radverkehr sowie Krafträder umgestaltet werden.	↗	↗		
F3.02	Klinkerfuesstraße	zwischen Schiefer Weg und Rosdorfer Weg	Eine bauliche Verbreiterung des Weges durch die durchgängige Reduzierung der Fahrbahnbreite erscheint nicht möglich. Vielmehr sollten kleine Aufenthaltsorte geschaffen werden, um das Straßenbild optisch aufzuwerten und Möglichkeiten zum Ausruhen zu bieten. Die bestehenden Engstellen in Form von Masten und Parkscheinautomaten sollten durch die punktuelle Reduzierung der Fahrbahnbreite zurückgenommen werden. Auch der Wegebelag sollte an vielen Stellen erneuert werden.				
F3.03	Eisenbahnstraße	zwischen Leinestraße und Rosdorfer Weg	Eine bauliche Verbreiterung des Weges durch die durchgängige Reduzierung der Fahrbahnbreite erscheint nicht möglich. Die bestehenden Engstellen in Form von Masten und Parkscheinautomaten sollten durch die punktuelle Reduzierung der Fahrbahnbreite zurückgenommen werden. Auch der Wegebelag sollte an vielen Stellen erneuert werden.				
F3.04	Am Hasengraben	zwischen Spielplatz und Schiefer Weg	Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Straßenseite (aktuell etwa 1,20 m Breite) an den Engstellen durch eine Fahrbahnverengung (dies führt zusätzlich zur Verkehrsberuhigung); im Rahmen der Fahrbahnverengungen können (wenn es die Platzverhältnisse zulassen) auch Abstellanla-				

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
			gen für Fahrräder integriert werden. Engstelle im Knoten- punktbereich sollte zurückgenommen und der Gehweg hier verbreitert werden.				
F3.05	Stargarder Weg	Gehweg am Sack- gassenende	bauliche Anpassung der Umlaufsperre an die Anforderun- gen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen				
F3.06	Geismar Land- straße	Höhe der Histori- schen Sternwarte	Versetzen des Mastes				
F3.07	Windausweg	Höhe Weg von der Südlichen Brücke über den Leineka- nal	Rückbau des mittigen Pollers und Versetzen der beiden Steinblöcke am Rand, um das Einfahren der Autos zu ver- hindern				
F3.08	Am Gartetal- bahnhof	Ausgang des sepa- raten Fuß- und Radwegs zur Gro- ner Landstraße	Rückbau einzelner Poller/ Versetzen der Poller, sodass zwi- schen diesen eine Mindestbreite von 2,00 m besteht				
F3.09	Brauweg	Höhe Rosdorfer Weg	Bau von drei Baumscheiben, damit die heute wassergebun- dene Decke besser überfahrbar wird		↗		
F3.10	Lotzestraße	Gehweg zum Pommerneck	Prüfung des Rückbaus des Pollers				
F3.11	Sandweg	Höhe Leinekanal	bauliche Anpassung der Umlaufsperre an die Anforderun- gen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen				
F3.12	Verbindungsweg Akazienweg - Stet- tiner Straße		bauliche Anpassung der Umlaufsperre an die Anforderun- gen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen; ggf. Bau von Pollern				

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F3.13	Verbindungsweg vom Marienburger Weg zur Danziger Straße		Prüfung des Rückbaus der Poller				
F3.14	Immanuel- Kant-Straße	Höhe Leibniz- straße	Versetzen der Container				

Maßnahmenpaket F4 | Barrierefreier (Aus-)Bau von Wegen und Querungsstellen

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F4.01	Knotenpunkt Bürgerstraße/ Wiesenstraße		Absenkung des Bordsteins für die zu Fuß Gehenden am Zebrastrifen (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.02	Knotenpunkt Am Gartetalbahnhof/ Durchgangsweg zur Groner Landstraße		Absenkung des Bordsteins auf der östlichen Straßenseite (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.03	Böttingerstraße	Höhe Schule	Absenkung des Bordsteins auf beiden Straßenseiten (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.04	Knotenpunkt Böttingerstraße/ Lotzestraße		Absenkung des Bordsteins in auf der Lotzestraße (westlich) (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.05	Knotenpunkt Walkemühlenweg/ Felix-Klein-Straße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.06	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Reinholdstraße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)		↗		
F4.07	Greifswalder Weg	Ende der Sackgasse	Absenkung des Bordsteins (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.08	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Stralsunder Weg		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.09	Knotenpunkt Pommerneck/ Pommerneck		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.10	Knotenpunkt Pommerneck/ Akazienweg		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F4.11	Akazienweg	Zugang Kleingartenanlage	Absenkung des Bordsteins zum Zugang der Kleingartenanlage (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.12	Knotenpunkt Ortelsburger Straße/ Lötzer Weg		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.13	Knotenpunkt Ortelsburger Straße/ Goldaper Weg		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.14	Knotenpunkt Ortelsburger Straße/ Neidenburger Weg		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.15	Elbinger Straße	Südlich Alleinstei- ner Weg	Absenkung der Bordsteine zum Queren der Fahrbahn (auf 3cm mit gerundeten Kanten) zwischen den Parkständen				
F4.16	Elbinger Straße	Südlich Alleinstei- ner Weg	Absenkung der Bordsteine zum Queren der Fahrbahn (auf 3cm mit gerundeten Kanten) zwischen den Parkständen				
F4.17	Knotenpunkt Sternstraße/ Oester- leystraße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)		↗		
F4.18	Knotenpunkt Sternstraße/ Gauß- straße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				
F4.19	Am Feuerschanzengraben		Absenkung der Bordsteine zum Queren der Fahrbahn (auf 3cm mit gerundeten Kanten)		↗		
F4.20	Knotenpunkt Schillerstraße/ Leibniz- straße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)		↗		
F4.21	Knotenpunkt Rastenburger Weg/ Königsberger Straße		Absenkung der Bordsteine (auf 3cm mit gerundeten Kanten)				

Maßnahmenpaket F5 | (Um-) Bau von Zebrastreifen und Mittelinseln

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F5.01	Knotenpunkt Lotzestraße/ Böttingerstraße		Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit) und Prüfung des Baus eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im nördlichen Knotenpunktarm	↗			
F5.02	Knotenpunkt Lotzestraße/ Riemannstraße		Prüfung des Baus eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im südlichen Knotenpunktarm	↗			
F5.03	Knotenpunkt Lotzestraße/ Schillerstraße		Prüfung des Baus eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im südlichen Knotenpunktarm	↗			
F5.04	Knotenpunkt Lotzestraße/ Windausweg		Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit)	↗	↗		
F5.05	Sandweg	Höhe Leinekanal	Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit); Grünschnitt, damit Fußgängerinnen und Fußgänger für Autofahrende früher sichtbar werden				
F5.06	Rosdorfer Weg	Höhe Leinekanal	Prüfung des Baus eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im südlichen Knotenpunktarm		↗		
F5.07	Immanuel-Kant-Straße	Höhe Leibnizstraße	Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit)	↗	↗		
F5.08	Danziger Straße	Höhe Haltestelle Ortelsburger Straße	Prüfung eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im südlichen Knotenpunktarm	↗			

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- icherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F5.09	Danziger Straße	Höhe Haltestelle Ortelsburger Straße	Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit) mit Verbesserung der Sichtbeziehun- gen	↗			
F5.10	Danziger Straße	Höhe Memeler Weg	Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung und Barrierefreiheit) mit Verbesserung der Sichtbeziehun- gen	↗			
F5.12 (Teil des Initia- lprojekts I1)	Knotenpunkt Schiefer Weg/ Rosdor- fer Weg/ Marienstraße		Anlegen von Zebrastreifen; Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens im Rahmen des Umbaus des Knotenpunktes		↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.13)	
F5.13	Stettiner Straße	Höhe Haltestelle Stettiner Straße	Prüfung eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens im südli- chen Knotenpunktarm	↗	↗		
F5.14	Schillerstraße	Höhe Kindertages- stätte	Prüfung eines neuen, barrierefreien Zebrastreifens zum Er- reichen der Kindertagesstätte	↗	↗		
F5.15	Immanuel- Kant-Straße	Höhe Leibniz- straße	Prüfung von zwei neuen, barrierefreien Zebrastreifen; An- heben des Knotenpunktbereiches	↗	↗		
F5.16	Stettiner Straße/ Stegemühlenweg		Erneuerung des bestehenden Zebrastreifens (Markierung, Barrierefreiheit)	↗	↗		
F5.17	Königsberger Straße/ Immanuel- Kant-Straße		Prüfung von neuen Zebrastreifen; Anheben des Knoten- punktbereiches (gleichzeitiger Beitrag zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs)	↗			

Maßnahmenpaket F6 | Bau von Gehwegnasen

Maßnahmennummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F6.01	Knotenpunkt Walkemühlenweg/ Felix-Klein-Straße	Bau von Gehwegnasen	↗			
F6.02	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Riemannstraße	Bau von Gehwegnasen	↗			
F6.03 (Initialprojekt I2)	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Schillerstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗		
F6.04 (Teil des Initialprojekts I5)	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Reinholdstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.05 und F6.06)	
F6.05 (Teil des Initialprojekts I5)	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Dürrstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.04 und F6.06)	
F6.06 (Teil des Initialprojekts I5)	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Zeppelinstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.04 und F6.05)	
F6.07	Knotenpunkt Sternstraße/ Schillerstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗		
F6.08	Knotenpunkt Schillerstraße/ Leibnizstraße	Bau von Gehwegnasen	↗	↗		

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- cherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F6.09	Knotenpunkt Immanuel-Kant- Straße/ Elbinger Straße		Bau von Gehwegnasen	↗	↗		
F6.10	Knotenpunkt Immanuel-Kant- Straße/ Leibnizstraße		Bau von Gehwegnasen (siehe auch die Maßnahme F5.15)	↗	↗		
F6.11	Königsberger Straße/ Immanuel- Kant-Straße		Bau von Gehwegnasen (siehe auch die Maßnahme F5.17)	↗			
F6.12 (Teil des Initia- lprojekts I6)	Rosdorfer Weg	Knotenpunkt Ros- dorfer Weg/ Wie- senstraße/ Brau- weg	Prüfung des Rückbaus des freien Rechtsabbiegers sowie weiterer Umbau des Knotenpunktes vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit sowie Verkehrssicherheit; Einrichtung von Sitzmöglichkeiten (seniorengerecht) auf den zurückge- wonnenen Flächen (Führung des Radverkehrs ist mit dem Rad-VEP abzustimmen)		↗	 (siehe zusätzliche Kosten A1.03)	
F6.13 (Teil des Initia- lprojekts I1)	Rosdorfer Weg	Knotenpunkt Ros- dorfer Weg/ Schieferweg/ Ma- rienstraße	Umbau des überdimensionierten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr; Schaffen eines einseitigen Zweirichtungsrad- wegs im Einbahnstraßenbereich (Rücknahme der Stell- plätze notwendig); Einrichtung von Sitzmöglichkeiten auf den zurückgewonnenen Flächen		↗	 (siehe zusätzliche Kosten F5.12)	

Maßnahmenpaket F7 | Schleifen von Pflastersteinen in Knotenpunktbereichen

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F7.01	Knotenpunkt Klinkerfuesstraße/ Schiefer Weg		Schleifen des Pflasters im Knotenpunktbereich und Markieren der Übergangsfläche				
F7.02	Knotenpunkt Riemannstraße/ Felix-Klein-Straße		Schleifen des Pflasters im Knotenpunktbereich und Markieren der Übergangsfläche				
F7.03	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Riemannstraße		Schleifen des Pflasters im Knotenpunktbereich und Markieren der Übergangsfläche				
F7.04	Knotenpunkt Stegemühlenweg/ Schillerstraße		Schleifen des Pflasters im Knotenpunktbereich und Markieren der Übergangsfläche		↗		
F7.05	Stegemühlenweg	Höhe Dürrstraße	Schleifen des Pflasters im Knotenpunktbereich (nördlicher Ast) und Markieren der Übergangsfläche		↗		
F7.06	Badeparadies Eiswiese	Vorplatz	Schleifen des Pflasters auf einer Wegestrecke zum Eingang und Markieren der Fläche				
F7.07	Neues Rathaus		Schleifen des Pflasterwegs hinter dem neuen Rathaus/ Austausch der Platten				

Maßnahmenpaket F8 | Anpassung von Lichtsignalanlagen an die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern

Maßnahmennummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F8.01	Bürgerstraße/ Groner Landstraße	Überprüfung und ggf. Anpassung der Lichtsignalanlage vor dem Hintergrund der Förderung des Fuß- und Radverkehrs (ist in einer Gesamtkonzeption für die Bürgerstraße zu betrachten); Barrierefreier Ausbau der Zugänge inkl. Leitsystem und Auffindeton				
F8.02	Bürgerstraße/ Marienstraße			↗		
F8.03	Bürgerstraße/ Wiesenstraße					
F8.04	Bürgerstraße/ Wiesenstraße					
F8.05	Bürgerstraße/ Lotzestraße					
F8.06	Bürgerstraße/ Reinhäuser Landstraße					
F8.07	Geismar Landstraße/ Am Steinsgraben	Überprüfung und ggf. Anpassung der Lichtsignalanlage vor dem Hintergrund der Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Barrierefreier Ausbau der Zugänge inkl. Leitsystem und Auffindeton; zusätzliche Sicherung des Fußverkehrs mithilfe einer blinkenden Warnleuchte (für Autofahrende aus dem Steinsgrabens kommend in Fahrtrichtung Innenstadt)	↗	↗		
F8.08	Geismar Landstraße/ Friedländer Weg/ Königsberger Straße	Überprüfung und ggf. Anpassung der Lichtsignalanlage vor dem Hintergrund der Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Barrierefreier Ausbau der Zugänge inkl. Leitsystem und Auffindeton	↗			
F8.09	Geismar Landstraße/ Danziger Straße		↗			
F8.10	Geismar Landstraße/ Memeler Weg		↗			

Maßnahmen- nummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- cherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F8.11	Reinhäuser Landstraße/ Schiller- straße		↗	↗		
F8.12	Reinhäuser Landstraße/ Immanuel- Kant-Straße		↗	↗		
F8.13	Reinhäuser Landstraße/ Danziger Straße		↗	↗		
F8.14	Stettiner Straße/ Lotzestraße		↗			

Maßnahmenpaket F11 | Barrierefreier Aus-/ Umbau von Haltestellen

Maßnahmennummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F11.01	Am Hasengraben	Barrierefreier Ausbau (Barrierefreier Einstieg; Leitelemente)				
F11.02	Marienstraße	Barrierefreier Ausbau (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz; Leitelemente)				
F11.03	Jahnstadion					
F11.04	Stettiner Straße			↗		
F11.05	Cramerstraße					
F11.06	Wiesenstraße			↗		
F11.07	Walkemühlenweg	Ausbau (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz)		↗		
F11.08	Windausweg			↗		
F11.09	Lotzestraße	Barrierefreier Ausbau (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz; Leitelemente; Barrierefreier Einstieg)				
F11.10	Ortelsburger Straße	Ausbau (Witterungsschutz)		↗		
F11.11	Badeparadies Eiswiese	Barrierefreier Ausbau (Leitelemente)				
F11.12	Bunsenstraße					
F11.13	Pommerneck					
F11.14	Reinholdstraße			↗		

Maßnahmen- nummer	Lage	Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- cherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
F11.15	Schillerstraße			↗	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.16	Hiroshimaplatz			↗	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.17	Bürgerstraße				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.18	Neues Rathaus				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.19	Leibnizstraße			↗	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.20	Gothaer Platz				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.21	Danziger Straße				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
F11.22	Magdeburger Weg				■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

Maßnahmenpaket R1 | Bau von wohnungsnahen Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Maßnahmennummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
R1.01	Marienstraße	zwischen Rosdorfer Weg und Wiesenstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr				
R1.02	Felix-Klein-Straße	zwischen Walkemühlenweg und Riemannstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr	↗			
R1.03	Riemannstraße	zwischen Stegemühlenweg und Reinhäuser Landstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr	↗			
R1.04 (Teil des Initia- projektes I2)	Stegemühlenweg	zwischen Riemannstraße und Reinholdstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr Schaffen von Abstellanlagen im umgebauten Knotenpunkt mit der Schillerstraße	↗	↗	 (siehe zusätzliche Kosten F6.03)	
R1.05	Am Feuerschanzengraben	Zwischen Reinhäuser Landstraße und Geismar Landstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr	↗	↗		
R1.06	Schillerstraße	zwischen Reinhäuser Landstraße und Leibnizstraße	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr	↗	↗		
R1.07	Königsberger Straße	Höhe Bücherschrank	Rücknahme eines Stellplatzes und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr				

Maßnahmenpaket R2 | Bau von Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
R2.01	Bürgerstraße	Höhe Evangelische-Freikirchliche Gem. Baptisten	Einrichten von öffentlichen Radabstellanlagen				
R2.02	Hiroshimaplatz		Einrichten von öffentlichen Radabstellanlagen (gemeinsam mit der Platzgestaltung)				
R2.03	Böttingerstraße	DLR	Einrichten von öffentlichen Radabstellanlagen				
R2.04	Böttingerstraße	Felix-Klein-Gymnasium	Austausch/ Ergänzung der bestehenden Radabstellanlagen durch witterungsgeschützte Anlehnbügel				
R2.05	Brauweg	Freibad	Austausch/ Ergänzung der bestehenden Radabstellanlagen durch Anlehnbügel				
R2.06	Geismar Landstraße	Höhe Jugendhilfe	Austausch/ Ergänzung der bestehenden Radabstellanlagen durch witterungsgeschützte Anlehnbügel				
R2.07	Schillerstraße	Kindertagesstätte	Rücknahme von Stellplätzen und Einrichten von Abstellanlagen für den Radverkehr (kindergerecht) inkl. Begrünung				
R2.08	Jahnstation	Bestehende Abstellanlagen	Austausch/ Ergänzung der bestehenden Radabstellanlagen durch witterungsgeschützte Anlehnbügel				

Maßnahmenpaket R3 | Ausbau von Abstellanlagen an Bushaltestellen

Maßnahmen- nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegs- cherung	Laufroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
R3.01	Bürgerstraße	Haltestelle	Bau von Radabstellanlagen zur Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr; Prüfen der möglichen Anzahl				
R3.02	Lotzestraße	Haltestelle					
R3.03	Stettiner Straße	Haltestelle					
R3.04	Ortelsburger Straße	Haltestelle					
R3.05	Pommerneck	Haltestelle					
R3.06	Gothaer Platz	Haltestelle					
R3.07	Danziger Straße	Haltestelle					
R3.08	Magdeburger Weg	Haltestelle					
R3.09	Leipnizstraße	Haltestelle					

Maßnahmenpaket W1 | Sicherung und Bau von Brückenbauwerken

Maßnahmen-nummer	Lage		Maßnahmenbeschreibung	Schulwegsicherung	Lafroute SeniorInnen	Baukosten (netto)	Priorität
W1.01	Bötttingerstraße	Querung Leinekanal	Aufbringen eines rutschfesten Belags auf die Brücke (z. B. Harz-Splitt-Paste)				
W1.02 (Teil des Initia- lprojektes I4)	Jahnstraße	Querung Leinekanal	Neubau einer rutschfesten Brücke (Breite: mind. 4,00 m)		↗	 (siehe zusätzliche Kosten A3.01)	
W1.03	Jahnstraße (Höhe Badepa- radies)	Querung Leinekanal	Aufbringen eines rutschfesten Belags auf die Brücke (z. B. Harz-Splitt-Paste)		↗		
W1.04	Verbindungs- weg Brauweg/ Sandweg	Querung Leinekanal	Aufbringen eines rutschfesten Belags auf die Brücke (z. B. Harz-Splitt-Paste)				
W1.05	Weg entlang der Leine	Querung Leine	Neubau einer rutschfesten Brücke (Breite: mind. 4,00 m)				
W1.06	Rosdorfer Weg	Querung Leine	Aufbringen eines rutschfesten Belags auf der separat ver- laufenden Brücke (z. B. Harz-Splitt-Paste)		↗		

8.4 Protokoll der ersten Bürgerwerkstatt sowie des Planungsspaziergangs

Der Planungsspaziergang fand am Samstag, den 03. September 2016 statt. Insgesamt nahmen 33 Personen an dem Planungsspaziergang teil. Seitens der Stadtverwaltung nahmen 8 Personen teil.

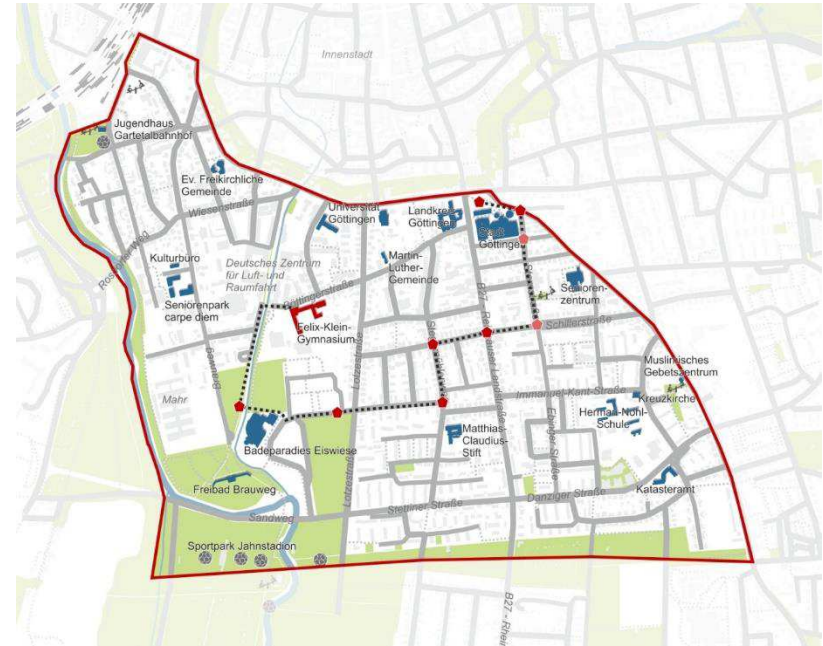


Abbildung 106: Route des Planungsspaziergangs mit den entsprechenden Standorten

Ergebnisse des Planungsspaziergangs

Standort 1 | Platz vor dem neuen Rathaus

- Mehr Bänke/ Sitzgelegenheiten sollten auf dem Platz geschaffen werden. Insbesondere im Schatten soll dies geschehen. Die bestehenden Mauern sollen genutzt werden, das Grün zurückgeschnitten und aus Holz Sitzflächen installiert werden. So kann auf einfache Weise mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
- Die bestehenden Mauern um das Rathaus sollen freigeschnitten werden. So können die Mauern auch zum Spielen von Kindern genutzt werden.
- Die Aufenthaltsqualität auf dem Platz am Eingang zum Rathaus wird als schlecht eingeschätzt, da er unbegrünt ist und dort viele Fahrradständer stehen. Wünschenswert ist eine zusätzliche Begrünung (z. B. einen großen Baum in das „Rondell“ in der Mitte des Platzes oder Pflanzkübel²⁰)
- Das Miteinander der unterschiedlichen Nutzergruppen wird als gut eingeschätzt. Die Skater sind im Zuge der neuen Skateranlage zwar weniger geworden, sind jedoch immer höflich und rücksichtsvoll (gewesen).
- Das Kopfsteinpflaster um das Rathaus herum sowie die querliegenden Reihen von Kopfsteinpflastern werden zwar gestalterisch als gut eingeschätzt, sind aber insbesondere für Menschen mit Blindenstock, Rollator oder auch Kinderwagen nur sehr schlecht nutzbar.
- Das bestehende Pflaster auf dem Platz ist im Winter sehr glatt.
- Der Brunnen wird grundsätzlich als gut eingeschätzt. Die Teilnehmenden wünschen sich um den Brunnen herum mehr Sitzgelegenheiten sowie eine Abgrenzung zur Straße (z.B. durch eine flache Hecke/ Begrünung), sodass das Sicherheitsgefühl insbesondere bei Eltern erhöht wird.
- Im Bereich der Bushaltestelle kommt es häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, die den Bus verlassen. Die Teilnehmenden können sich hier mehrere Maßnahmen vorstellen, um diese Situation zu entschärfen.

²⁰ Das Pflanzen eines Baumes wird seitens der Stadt aufgrund bestehender Leitungen als nicht möglich eingeschätzt

Erstens könnten der Fahrgastunterstand näher zur Straße hin versetzt werden, sodass der Radweg hinter dem Fahrgastunterstand verlaufen kann. Zweitens könnte im Bus bereits darauf hingewiesen werden, dass an der nächsten Haltestelle beim Aussteigen auf Radfahrende auf dem Radweg geachtet werden soll. Dies müsste natürlich auf die jeweiligen Haltestellen angepasst sein.

Drittens sollten Radwege an Bushaltestellen deutlicher markiert werden und auch Radfahrende auf zu Fuß Gehende aufmerksam gemacht werden.

Nachträgliche Anmerkung der Behindertenkoordination: Zusätzliche Konflikte entstehen durch die bestehende Kopfsteinpflasterung auf dem Gehweg, da Menschen mit Rollatoren auf den Radweg ausweichen, um das Kopfsteinpflaster zu meiden.

- Das bestehende „Doppelzebra“ stellt insbesondere für auswärtige Autofahrende eine Unsicherheit dar.

Standort 2 | Knotenpunkt Geismar Landstraße/ Sternstraße

Frau Lesch schildert, dass Radfahrende in Göttingen häufig auf Radwegen entgegen der Fahrtrichtung fahren. Dies führt zu Gefahren und Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, aber auch zwischen Radfahrenden selbst. Die bestehende Querungshilfe für den Radverkehr (abgesenkte Bordsteine) wird nur selten genutzt, Radfahrende fahren bis zum „Doppelzebra“ entgegen der Fahrtrichtung auf der Seite des Neuen Rathauses weiter, wenn sie aus der Sternstraße kommen.

- Die Polizei berichtet, dass es auf der Geismar Landstraße zu teilweise schweren Unfällen mit Radfahrenden im Begegnungsfall kommt.
- Für Radfahrende ist die Querung der Geismar Landstraße aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig. Deswegen ist eine weitere Hilfe zur Querung wünschenswert (Ampel, Mittelinsel), aber aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nur schwer umsetzbar. Alternativ sollte darüber nachgedacht werden, den Radweg zwischen der Sternstraße und dem „Doppelzebra“ zu verbreitern und den Radweg im Zweirichtungsverkehr freizugeben.

- Ein politischer Antrag schlägt den Ausbau des Radwegs entlang der Bürgerstraße auf der südlichen Straßenseite zu einem Zweirichtungsradweg zwischen dem Bahnhof und der Lotzestraße vor. Diese Idee soll, so die Meinung einiger Teilnehmenden, bis zur Sternstraße weitergeführt werden²¹.
Es wird gewünscht, dass bei Zweirichtungsradwegen einheitliche Markierungen angewendet werden, um die Führung für die Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen.
- Die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden muss erhöht werden.
- Eine weitere Idee zur Entschärfung der Situation ist, die Fahrradstraße, die heute an der Gaußstraße endet, hinter dem Rathaus über die Gaußstraße weiter zu führen und Radfahrende so über die Reinhäuser Landstraße zu führen.
Zunächst sollte jedoch durch Verkehrszählungen und Befragungen geklärt werden, wo die Radfahrende ihre Ziele haben, um konkrete Maßnahmen entwickelt zu können.

Standort 3 | Knotenpunkt Sternstraße/ Gaußstraße

Dieser Punkt wurde durch die Teilnehmenden in die bestehende Tour ergänzt, da er als Problempunkt wahrgenommen wird.

- Die Regelung des Rechts-vor-Links wird als nicht eindeutig eingeschätzt, sodass es an diesem Punkt häufig zu brenzlichen Situationen kommt. Radfahrende nehmen sich die Vorfahrt raus.
- Die Beschilderung für die Fahrradstraße ist sehr klein und nur schlecht wahrzunehmen.
- Die Idee eines Kreisverkehrs sollte geprüft werden.

Standort 4 | Knotenpunkt Sternstraße/ Schillerstraße

²¹ Anmerkung Verwaltung: Die Diskussion ist verwaltungsintern abgeschlossen. Die Planungen eines Zweirichtungsradweges in diesem Bereich werden nicht weiter verfolgt.

Das Thema der Fahrradstraße wurde durch die Teilnehmenden angesprochen und so in den Planungsspaziergang integriert.

- Die Schilder an der Fahrradstraße werden als zu klein eingeschätzt. Hier sollten größere Schilder installiert werden.
- Autofahrenden ist das Prinzip einer Fahrradstraße oft nicht bewusst. Hier sollte durch einen weiteren Flyer für mehr Information gesorgt werden.
- In einigen Kreuzungsbereichen entlang der Fahrradstraße liegt noch Kopfsteinpflaster, welches für Radfahrende sehr unangenehm zu befahren ist.
- Für zu Fuß Gehende besteht an der Fahrradstraße häufig ein Problem zu queren.
- Autofahrende fahren auf der Fahrradstraße oft zu schnell und rücksichtslos. Hier könnte durch eine digitale Geschwindigkeitsanzeige die gefahrene Geschwindigkeit verdeutlicht werden.
- Der Knotenpunkt an der Schillerstraße wird zudem als überdimensioniert wahrgenommen.

Standort 5 | Knotenpunkt Reinhäuser Landstraße/ Schillerstraße

Frau Lesch verdeutlicht die Problematik an der Reinhäuser Landstraße. Diese stellt eine gewisse Barriere im Gebiet dar, sodass Maßnahmen ergriffen werden sollten, die die Aufenthaltsqualität erhöhen.

- Die Stadt setzt sich an der Reinhäuser Landstraße bereits ein, dass wegen des Lärmschutzes die Geschwindigkeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr auf 30 km/h reduziert wird. Diese Maßnahme musste auf Anordnung des Ministeriums wieder aufgehoben werden. Die Stadt ist bestrebt, die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder zu erwirken. Gespräche mit dem Ministerium laufen.
- Die Stadt verdeutlicht, dass es in Göttingen eine Einigung über die barrierefreie Ausgestaltung von Knotenpunkten gibt. Demnach wird eine Absenkung der Bordsteine für Rollatoren und Menschen mit Blindenstock von 3 cm angestrebt. Dies stellt einen Kompromiss dar.

- Zwischen Radwegen und Fußwegen ist es insbesondere für Menschen mit Seheinschränkungen wichtig, dass ein Trennstreifen besteht, der auch mit einem Blindenstock ertastet werden kann.
- Auch im Bereich der Reinhäuser Landstraße wird der Radverkehr zwischen Fahrgastunterstand und Einstiegsbereich geführt.
- Die Nebenstraßen haben zur Reinhäuser Landstraße hin einen abgesenkten Bordstein. Dieser stellt für Radfahrende eine Gefahr dar, wenn diese in einem spitzen Winkel in die Nebenstraße einbiegen. Insbesondere bei Schneefall sind die Kanten kaum noch sichtbar.
- Die parkenden Fahrzeuge (insbesondere hohe/ mit getönten Scheiben) versperren häufig den Blick an Knotenpunkten. Kinder können so nur schlecht sehen und gesehen werden.
- Parkplätze an der Reinhäuser Landstraße sollen rückgebaut und die Flächen für den Fußverkehr genutzt werden.

Standort 6 | Stegemühlenweg/ Schillerstraße

Frau Lesch verdeutlicht die Problematik. Der Knotenpunkt ist überdimensioniert, viele Pkws parken aufgrund des hohen Parkdrucks im Knotenpunkt und blockieren so teilweise auch abgesenkte Bordsteine. Idee sollte es sein, die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen und den Knotenpunkt durch Umgestaltung in einen Platz zum Aufhalten und Verweilen umzuwandeln.

- Um mehr Platz für zu Fuß Gehende zu schaffen, muss der ruhende Kfz-Verkehr reduziert werden. Hierfür müssen Alternativen geschaffen werden, sodass es sich lohnt, das Auto abzuschaffen.
- Bei der Planung von Maßnahmen sollte berücksichtigt werden, dass die Parkplätze notwendig sind, da in dem Gebiet keine Möglichkeiten bestehen, das Auto auf dem Grundstück abzustellen. Dieses Problem sollte ernst genommen werden.
Es sollten alternative Mobilitätsangebote integriert werden. Wünschenswert ist die Ausweitung des bestehenden CarSharings in Göttingen. Hierfür sollten die Anbieter eingebunden und gewonnen werden.
Das CarSharing sollte ausprobiert werden können. So kann langfristig der eigene Pkw abgeschafft und der Parkdruck reduziert werden.

- Für Leute aus dem Quartier, die denselben Arbeitsweg haben, sollten „Sammeltaxen“ eingerichtet werden. Es wird auf das Projekt „EcoBus“ der Göttinger Max-Planck-Gesellschaft verwiesen. Mithilfe einer APP können Fahrgäste ihren Fahrtwunsch in das System eingeben, welches dann die Fahrten organisiert. Die Anfrage wird in die aktuelle Route des nächsten Wagens eingebaut und lenkt ihn spontan um. Die App teilt dann mit, wann und wo der Wagen eintreffen wird und wie viel es kosten wird.
- Die bestehenden Kopfsteinpflaster im Stegemühlenweg stellen für Radfahrende und querende Fußgängerinnen und Fußgänger ein Problem dar. Hier sollte geprüft werden, ob diese abgeschliffen werden können (ggf. nur in den notwendigen Querungsbereichen und auf zwei „Fahrspuren“ für Radfahrende), da sie ein gestalterisches Element darstellen und prinzipiell zu erhalten sind.
- Das Kfz-Parken sollte aus dem Knotenpunkt rausgehalten werden.
- Die Räder müssen häufig im Keller abgestellt werden. Dies ist meist eine unattraktive Lösung (insbesondere bei engen Kelleraufgängen oder schweren Rädern). Deswegen sollten attraktive Alternativen im öffentlichen Raum angeboten werden.
- Es wird daran appelliert, dass für eine Veränderung der Situation ein offenes Denken von Möglichkeiten notwendig ist.

Standort 7 | Stegemühlenweg/ Zeppelinstraße

Frau Lesch macht die Teilnehmenden auf die bestehende Bank aufmerksam und fragt nach der tatsächlichen Aufenthaltsqualität an dieser Kreuzung.

- Die Bank wird häufig genutzt. Sowohl durch alte Leute als auch durch Kinder, die einen kleinen Flohmarkt veranstalten.
- Trotzdem könnte der Ort durch mehr Sitzgelegenheiten oder auch bespielbare Elemente besser genutzt werden.
- Insgesamt wünschen sich die Teilnehmenden, dass es im Quartier viele dezentrale Aufenthaltsorte und Orte zur Kommunikation und zum Austausch angeboten werden. Die Idee, Kfz-Stellplätze in Aufenthaltsorte umzuwandeln kommt hierbei besonders gut an.

- Die bestehenden Grünstreifen werden häufig als Hundetoilette genutzt.
- Abschnittsweise werden Gehwege durch Früchte von Bäumen von Privatgeländen verschmutzt, sodass diese über eine lange Zeit nicht genutzt werden können. Die Stadt macht darauf aufmerksam, dass für die Reinigung der Gehwege durch Verschmutzungen vom privaten Grundstück die Privatperson selbst zuständig ist.

Standort 8 | Windausweg

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass im Rahmen des Neubaus der damals bestehende Radweg abgeschafft wurde und Radfahrende nun die Fahrbahn nutzen müssen. Die Benutzung der Fahrbahn erscheint aufgrund der Fahrbahnbreite bei entgegenkommendem Busverkehr nicht mehr möglich.
Wenn das Parken aus dem Straßenabschnitt herausgenommen würde, wäre eine Entspannung der Situation geschaffen. Es soll geprüft werden, ob Parkplätze auf dem Parkplatz der Eiswiese (heute nur für Kunden) genutzt werden können.
- Die neue Situation sei vielen Radfahrenden nicht bewusst. Diese fahren von der Straße über den Zebrastreifen nun auf den Gehweg. Hier sollte durch Piktogramme verdeutlicht werden, dass dies nun ein Gehweg sei.
Auch Radfahrende, die aus dem Weg nördlich des Schwimmbades kommen, sollte verdeutlicht werden, dass sie auf der Straße weiterfahren müssen.
- An der Bushaltestelle ist das System der Barrierefreiheit nicht zu Ende gedacht worden. An der Haltestelle fehlt ein Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit, die abgesenkten Bordsteine wirken zu hoch.
- Der Zebrastreifen über die Lotzestraße ist nicht barrierefrei und insbesondere für den Blindenstock schlecht geeignet. Er ist zudem nicht auffindbar.
- Der öffentliche Raum ist da (breiter Grünstreifen). Dieser ist aber nicht nutzbar. Wünschenswert sind deshalb mehr Sitzgelegenheiten und auch Spielmöglichkeiten in diesem Bereich.

Standort 9 | Jahnstraße am Leinekanal

Frau Lesch verdeutlicht, dass das Element des Wassers ein großes Potenzial für mehr Aufenthaltsorte im Stadtteil darstellt und fragt die Teilnehmenden, wie sie sich diese vorstellen würden.

- Es wird begrüßt, dass an der Leine durch das Mähen der Uferbereiche bereits viele Flächen geschaffen wurden. Diese werden rege genutzt.
- Auch am Leinekanal ist es vorstellbar kleine Orte für den Aufenthalt zu schaffen. Die Gefahr für Kinder wird gesehen. Neben gestalteten Bereichen sollen auch manche Orte nicht beplant werden, um ein freies Spielen von Kindern zu ermöglichen.
Es sollten kleine Orte mit natürlichen Elementen entstehen (Stufen, Steine).
- Der Wunsch besteht, den Weg entlang des Leinekanals weiter zu führen. Insbesondere das Gelände der DLR stellt hierbei ein Problem dar. Es sollte geprüft werden, inwieweit ein Durchqueren möglich ist (beispielweise auch mit einer Brücke).
- Der Weg hinter dem Schwimmbad sollte besser ausgeschildert werden.
- Der bestehende Wegebelag (Schotter) ist für Blinde schlecht zu gehen.
- Die kleinen Wege im Stadtteil sollten mit Wegweisschildern besser aufzufinden sein, da insbesondere Ortsfremde schnell die Orientierung verlieren.
- Der Weg entlang des Leinekanals sollte aufgrund der regen Nutzung durch Kinder (Freizeitverkehr) beleuchtet werden.
- An der Kleingartenanlage wurde zu dem Neubaugebiet hin ein Tor nun eingezäunt. Somit wird die Durchlässigkeit der Kleingartenanlage stark reduziert.

- Die bestehende Bank am Brauweg/ Leinekanal ist für Leute mit Rollator aufgrund des bestehenden Gefälles nicht nutzbar. Hier würde ein Versetzen der Bank Abhilfe schaffen.
- *Nachträgliche Anmerkung der Behindertenkoordination: Das bestehende Kopfsteinpflaster vor dem Badeparadies Eiswiese stellt für Rollstuhl- und Rollatorfahrer ein Ärgernis dar.*

Ergebnisse der Bürgerwerkstatt

Die Planersocietät gibt einen kurzen Input zum Quartier und mögliche Lösungsansätze zur Förderung der Nahmobilität. Im Anschluss diskutieren die Teilnehmenden die Problempunkte und mögliche Ansätze an den drei vorbereiteten Thementischen:

- *Aufenthaltsqualität*
- *Fußverkehr*
- *Radverkehr und Öffentlicher Verkehr*

Themenstand Aufenthaltsqualität

- Querung des Sandwegs/der Danziger Straße und der Geismar Landstraße ist problematisch
- Kein Zentrum/ kein zentraler Platz im Quartier
- Reinigung von Straßen und Gehwegen sollte häufiger stattfinden
- In den Bereichen um die zwei bestehenden Bücherschränke sollten Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.
- Die Wohnungsgenossenschaften sollten eingebunden werden, um auf ihren Grundstücken Aufenthaltsorte zu schaffen.
- Initiativen aus Straßengemeinschaften nutzen: z. B. ParkingDay; Straßenfeste vereinfachen (Behördliches „Rundum-Sorglos-Paket“)
- Ingeborg-Nahnsen-Platz: Bänke für Anwohnerinnen und Anwohner des Altenheims aufstellen, die hier ihre Spaziergänge machen
- Sonntags-Parkverbot

- Bänke und Aufenthaltsorte für das betreute Wohnen an der Danziger Straße
- Spielplatz Stralsunder Weg als Potenzialfläche
- Um den Matthias-Claudius-Stift gibt es zwar viele Wege, aber keine Orte zum Verweilen / Hinsetzen
- Kleine Orte im Straßenraum schaffen: Kombination zwischen Grün, Sitzen, Fahrradparken
- Platz am Nahkauf am Rosdorfer Weg ausgestalten
- Zur Pflege von Bänken Patenschaften anbieten
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum schaffen, um Stolperfallen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch wild abgestellte Räder zu verhindern
- Sommerferien für Aktionen (z. B. Spielstraße auf Zeit) nutzen, da in dieser Zeit der Parkdruck geringer ist.
- Rathausplatz hat Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität
- Kleine Flächen im Quartier stellen eine große Chance dar
- Schaffen eines Parks am Leinekanal: Aufenthaltsqualität und Zugänge schaffen
- Südumgehung zur Entlastung der Reinhäuser Landstraße
- Sitzgelegenheiten am Rondell am Freibad
- Fußweg zwischen Brauweg und Leine umgestalten: Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten; Hanglage nutzen

- Grünbereich Schillerstraße nutzbar machen
- Park am Gartetalbahnhof weiter aufwerten
- Aufenthaltsqualität am Gartetalbahnhof und im Umfeld weiter erhöhen
- Potenzialfläche Lotzestraße/ Riemannstraße

Themenstand Fußverkehr

- Radfahrende nutzen Gehwege (insbesondere in Bereichen, wo Kopfsteinpflaster auf der Straße liegt)
- Müll wird auf Gehwegen abgeladen
- Unterführung an der Bürgerstraße ist ein Angstraum: Beleuchtung defekt, wird nicht gereinigt
- Querung der Hauptverkehrsstraße ist ein Problem (Lichtsignalanlagen sind für Blinde nicht aufzufinden)
- Fußgängerampel Am Steinsgraben/ Geismar Landstraße schlecht einzusehen; ggf. Verbesserung der Situation durch ein Blinksignal
- Zebrastreifen sollen mit Blindenleitlinien besser gekennzeichnet werden
- Radfahrende sollen keine Gehwege nutzen
- Schulwege sichern
- Beleuchtung auf der Zeppelinstraße verbessern; entweder durch Rückschnitt des Grüns oder durch das Anbringen von neuer Beleuchtung (ggf. flach zur Beleuchtungselemente, die den Gehweg beleuchten und die Wohnungen der Anwohnerinnen und Anwohner nicht weiter erhellen)

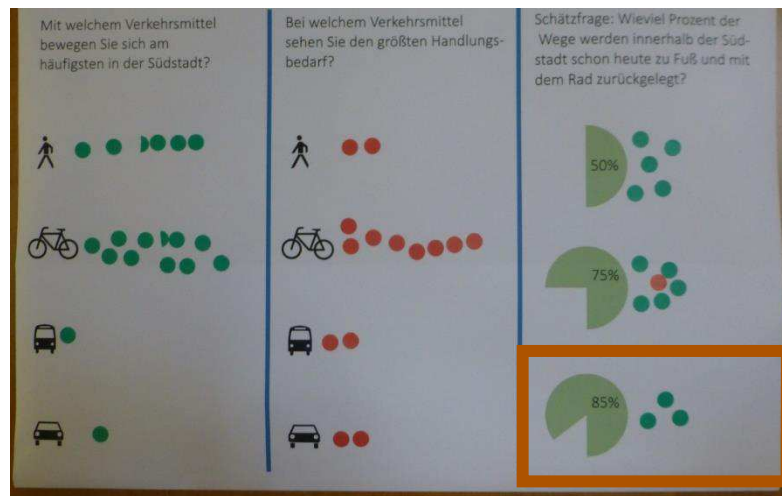
- Verbesserung der Wegweisung
- Beleuchtungskonzept
- Querungshilfe Danziger Straße/ Ortelsburger Straße
- Neue Gestaltung des Zebrastreifens am Windausweg
- *Nachträgliche Anmerkung der Behindertenkoordination: Am Steinsgraben zwischen Haus Phönix und Friedländer Weg ist die Neigung des Bürgersteigs Richtung Straße sehr stark.*

Themenstand Radverkehr und öffentlicher Verkehr

- Knotenpunkt Walkemühlenweg/ Reinhäuser Landstraße schwer verständlich: kleines Stück auf der Reinhäuser Landstraße bis zur Mittelinsel sollte freigegeben/ eine Markierung für Radfahrende integriert werden
- Knotenpunkt Nikolaistraße/ Bürgerstraße/ Lotzestraße für Radfahrende und auch für Autofahrende schwer verständlich: Radfurt auf die Straße zum Linksabbiegen; Fußweg sollte gemieden werden
- Umgang mit Kopfsteinpflaster ist zu diskutieren
- Geschwindigkeitsreduktion auf der Stettiner Straße bis zur Reinhäuser Landstraße
- Taktung des ÖVs an der Danziger Straße schlecht; Karte führt hier in die Irre
- Anbindung des Brauwegs an den öffentlichen Verkehr verbessern

- Parkdruck durch Einpendler in die Südstadt reduzieren: Umsteigen zwischen Auto und Bus/ Auto und Rad sollte ermöglicht werden; jedoch lieber weiter südlich im Stadtgebiet; im Gebiet könnte z. B. der Parkplatz am Sandweg, auf dem auch die Schützenfeste stattfinden, genutzt werden
- Übergang Bürgerstraße/ Gartenstraße: Anpassung der Ampelphasen notwendig

Auswertung der Anfangsfragen



- Mit welchem Verkehrsmittel bewegen Sie sich am häufigsten in der Südstadt?
Fuß = 5,5 Nennungen Rad = 10,5 Nennungen
Auto = 1 Nennung Bus = 1 Nennung
- Bei welchem Verkehrsmittel sehen Sie den größten Handlungsbedarf?
Fuß = 2 Nennungen Rad = 8 Nennungen
Auto = 2 Nennungen Bus = 2 Nennungen

8.5 Protokoll der zweiten Bürgerwerkstatt

Am 09.05.2017 fand die zweite Bürgerwerkstatt im Rahmen der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes statt. In diesem Projektstadium sollten die empfohlenen Maßnahmen durch die Bürgerinnen und Bürger und weiteren Akteure bewertet und ergänzt werden. Insgesamt nahmen in etwa 35 Personen an der Veranstaltung teil.

Nachdem Stadtbaurat Herr Thomas Dienberg die Teilnehmenden begrüßt und in den Hintergrund des Projektes eingeführt hat, präsentierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Gutachterbüros die wichtigsten Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die wichtigsten entwickelten Maßnahmen. Im Anschluss daran diskutierten die Teilnehmenden an drei Themenständen die entwickelten Maßnahmen und geben weitere Hinweise. Abschließend konnten sie ihre Lieblingsmaßnahme hervorheben.

Ergebnisse der Bürgerwerkstatt

Thementisch 1 | Aufenthaltsqualität

- Neues Brückenbauwerk im Bereich des Sandwegs über die Leine **(5 Punkte)**
- Freihalten von Flächen, wo das Führen von Hunden nicht erlaubt ist (in der Leineau), ähnlich Schillerwiese **(3 Punkte)**
- Spielmöglichkeiten im „Südpark“ **(3 Punkte)**
- Aufenthaltsorte an der Wiesenstraße **(2 Punkte)**
- Maßnahme an der Unterführung Bürgerstraße **(2 Punkte)**
- Tempo 30 auf der Danziger Straße/ Stettiner Straße **(1 Punkt)**
- Spielmöglichkeiten und Aufenthaltsorte am Weg zwischen Brauweg und Leine (nördlich der Kleingartenanlagen) **(1 Punkt)**
- Aufenthaltsorte am Stegemühlenweg **(1 Punkt)**
- Neues Brückenbauwerk über den Leinekanal **(1 Punkt)**
- Aufenthaltsort Walkemühlenweg/ Stegemühlenweg **(1 Punkt)**
- Spielmöglichkeiten und Aufenthaltsorte an der Immanuel-Kant-Straße **(1 Punkt)**
- Park: Beachtung der Wege = Verbindung der alten Gartetalbahn als Standort einer neuen Brücke nutzen; Wege möglichst direkt führen

- Betrachtung des Umfeldes der Stettiner Straße (Grün, Erholung)
- Grillascher an ausgewählten Plätzen (entlang der Leine)
- Parkraumbewirtschaftung südlich der Schillerstraße (Fremdparker raus)
- Kontaktaufnahme z.B. mit Mahr (Parkplatzsituation; Perspektive) -> Gewinn neuer Flächen
- Flyer mit den angedachten Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit)
- Bank Danziger Straße Ecke Ortelsburger Straße
- Schaffen eines Aufenthaltsortes an der Königsberger Straße (Parkplätze am südlichen Straßenabschnitt)

Thementisch 2 | Fußverkehr

- Gehwegnasen zur Schulwegsicherung am Stegemühlenweg **(4 Punkte)**
- Umbau des Knotenpunktes Immanuel-Kant-Straße/ Leipzigstraße **(3 Punkte)**
- Zebrastreifen am Sandweg besser sichtbar machen (z.B. durch Beschilderung) und Grünschnitt, damit zu Fuß Gehende, die zum Zebrastreifen gehen, besser sichtbar werden **(3 Punkte)**
- LSA oder Zebrastreifen an der Bürgerstraße anstelle der Unterführung **(2 Punkte)**
- Überprüfung und Anpassung der LSA Reinhäuser Landstraße/ Schillerstraße **(2 Punkte)**
- Ausbau des Gehwegs- und Radwegs am Sandweg **(2 Punkte)**
- Ausbau des Weges entlang des Leinekanals **(2 Punkt)**
- Verhinderung von Durchgangsverkehr und Geschwindigkeitseinhaltung an der Königsberger Straße (wird als Abkürzung genutzt) **(1 Punkt)**
- Gehwege sind teilweise sehr schräg seitlich abfallend **(1 Punkt)**
- Knotenpunkt Bürgerstraße/ Marienstraße: Hier gibt es aktuell eine schmale Mittelinsel und zum Queren der Bürgerstraße sind zwei Umläufe notwendig **(1 Punkt)**
- Neuer Zebrastreifen am Rosdorfer Weg entlang der Leine **(1 Punkt)**
- Schillerstraße: abgesenkte Bordsteine sind häufig zugeparkt. Hier sollte mithilfe von Markierungen die Absenkung freigehalten werden (z.B. Durchstich Riemannstraße) **(1 Punkt)**
- Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden entschärfen **(1 Punkt)**
- Barrierefreier Umbau der Haltestelle „Wiesenstraße“ am Rosdorfer Weg ist dringend notwendig **(1 Punkt)**
- Geschwindigkeitsreduktion am Rosdorfer Weg (Kurvenbereich zwischen Brauweg und Leine)

- Weg zwischen Brauweg und Leine (Nähe Carpe diem) hat sehr groben Schotter
- Knotenpunkt Geismar Landstraße/ Am Steinsgraben: Autofahrende aus dem Steinsgraben (in Fahrtrichtung Stadtmitte) sollten eine gelbe Warnleuchte bekommen, damit sie die Fußgängerinnen und Fußgänger auf dem Überweg besser wahrnehmen
- Zebrastreifen sollten auch an der Königsberger Straße/ Immanuel-Kant-Straße angelegt werden
- Längere Grünphasen für zu Fuß Gehende
- Hol- und Bringverkehr an Herman-Nohl-Schule entschärfen: Eltern parken auf Gehwegen
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Etablierung von mehr CarSharing in Wohngebieten (stationäre Standorte mit größeren Fahrzeugen, damit möglichst lange Wege mit dem eigenen Pkw ersetzt werden und keine Wege mit dem Rad)
- Anlieferbuchten in Wohnstraßen (Beispiel Hamburg)
- Hundekot auf Gehwegen sollte verhindert werden
- Neue Vorgaben für das Ordnungsamt zum Ahnden von ruhendem Verkehr auf Gehwegen (Mindestbreiten)

Thementisch 3 | Radverkehr

- Fahrradfreundlicher Umbau des Knotenpunktes Bürgerstraße/ Lotzestraße/ Nikolaistraße **(9 Punkte)**
- Die Abbiegesituation aus der Sternstraße in die Geismar Landstraße in Fahrtrichtung Innenstadt ist zu verbessern **(3 Punkte)**
- Die Abbiegesituation aus dem Walkemühlenweg in die Reinhäuser Landstraße in Fahrtrichtung Innenstadt (Mittelinsel) ist zu verbessern **(2 Punkte)**
- Fehlverhalten von Radfahrenden verhindern (z.B. Fahren auf dem Gehweg am Windausweg) **(1 Punkt)**
- Überweg/ Unterführung an der Bürgerstraße **(1 Punkt)**
- Der Knotenpunkt der Sternstraße mit der Gaußstraße ist sicherer zu gestalten **(1 Punkt)**
- Abstellanlagen für die Kita an der Schillerstraße **(1 Punkt)**
- Verbreiterung des Wegs entlang des Leinekanals (westliche Seite) sowie Verbesserung des Belags **(1 Punkt)**
- Tempo 30 auf der Stettiner Straße
- Entlang des Leinekanals führt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung von Rosdorf. Auf Göttinger Stadtgebiet sollte die bestehende Treppenanlage (südlich des Kiessees) zu einer Rampe umgebaut werden.
- Geschwindigkeitskontrollen von Tempo 30 sollten im Gebiet durchgeführt und Tempo 30 somit auch durchgesetzt werden (z.B. auf der Königsberger Straße, der Elbinger Straße, der Lotzestraße)

- Der andere Radweg auf der Wiesenstraße sollte zurückgenommen und die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt werden
- Belag auf der Zeppelinstraße sollte erneuert werden
- Belag auf der Leipnizstraße sollte erneuert werden
- Moblie Geschwindigkeitsanzeiger
- Vorfahrt für Radfahrende entlang der Elbinger Straße (Fahrradstraße)
- Fahrradpiktogramme auf der Geismar Landstraße
- Radfahrende sollen auf die Straße
- Zweistöckige Fahrradständer
- Casinoweg – für Radfahrende ausbauen
- Kommunikation von Regeln in der Fahrradstraße!
- Beheben von Belagsschäden auf der Sternstraße
- Wassergebundene Decke (Leinekanal) als Problem
- Problem: Radfahrende fahren häufig über Zebrastreifen

8.6 Protokoll der Jugendbeteiligung

Die Werkstatt mit einer Gruppe von insgesamt 23 Schülerinnen und Schülern fand am 03.11.2016 (7:50 bis 11:10 Uhr) am Felix-Klein-Gymnasium (Böttlingerstraße) statt und wurde durch die Lehrerin Frau Kruse betreut, welche das Thema Mobilität am Felix-Klein-Gymnasium vertiefend behandelt. Die Schülerinnen und Schüler wurden für die Werkstatt vom Unterricht freigestellt und stammten aus den Jahrgangsstufen 7 bis 10.

Neben Frau Lesch von der Planersocietät, die durch die Veranstaltung führte, nahmen Frau Both von der Stadt Göttingen sowie Herr Kofler (Mitglied des Nahmobilitätsbeirates) an der Veranstaltung teil.

Die Veranstaltung wurde grundsätzlich in 2 Blöcke aufteilt: zunächst hatten die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, das Schulumfeld und die Südstadt zu erkunden und die wichtigsten Pros und Contras im Themenfeld Nahmobilität zu dokumentieren (Fotostreifzug), zu präsentieren und zu diskutieren.

In einem zweiten Block konnten dann Maßnahmenideen entwickelt und diskutiert werden. Dabei ging es sowohl um konkrete Maßnahmen, als auch um grundsätzliche Wünsche und Anforderungen von Jugendlichen.

Ergebnisse der Fotostreifzüge

Die Ergebnisse der jeweiligen Gruppen werden dargestellt. In kursiv sind die Themen dargestellt, die in der gesamten Teilnehmergruppe diskutiert wurden.

Gruppe 1:

- Knotenpunkt Böttinger Straße/ Lotzestraße: Zebrastreifen ist für sich grundsätzlich gut, aber die Autos halten hier häufig doch nicht
- Unterführung Bürgerstraße: diese ist dunkel, dreckig und es riecht häufig auch nicht gut. Bei Dunkelheit würden sie hier nicht durchlaufen. Auch gefragte Passanten gaben an, dass sie die Unterführung schlecht gestaltet fänden.
Auch die anderen Schülerinnen und Schüler schildern, dass sie früher Angst hatten, die Unterführung zu nutzen.
- Querungshilfe Reinhäuser Landstraße am Rathaus: gut, dass es diese Querungshilfe gibt, aber es kommt teilweise zu langen Wartezeiten
- Radweg Reinhäuser Landstraße: Gut, dass es diesen Radweg gibt. Gefragte Passanten gaben jedoch an, dass es zu wenige Radwege in Göttingen geben würde.



Gruppe 2:

- Brücke über den Leinekanal ist im Winter und bei Nässe häufig sehr rutschig.
- *Breymannstraße ist sehr schmal, sodass es hier zu Nutzungskonflikten kommt, wenn sich zum Beispiel zwei Autos entgegen kommen. Auch Radfahrende müssen dann hier warten und es kann zu Gefahren mit Leuten kommen, die ihre Autotüren öffnen, da Radfahrende teilweise eng an den Autos vorbeifahren.*
- *Die Sackgasse in der Jahnstraße kann ebenfalls ein Problem darstellen, da dort viele Eltern ihre Kinder absetzen. Einige Teilnehmenden schätzen die Problematik an der Jahnstraße jedoch besser ein als an anderen Straßen um die Schule herum.*
- *An der Jahnstraße gibt es keinen Bürgersteig, die Bereiche, die man als Fußgängerin und Fußgänger nutzen kann, werden häufig zusätzlich von Autos zugeparkt.*
- *Auf die Frage hin, ob die Einrichtung einer Elternhaltestelle (Möglichkeit für Eltern, ihre Kinder weiter entfernt an einem besser erreichbaren Ort mit weniger Konflikten aussteigen zu lassen) sinnvoll sei, wird diese Lösung eher schwierig eingeschätzt. Die meisten Schülerinnen und Schüler würden insbesondere bei schlechtem Wetter mit dem Auto gebracht werden. An diesen Tagen würden Schülerinnen und Schüler dann auch keine weiten Strecken laufen wollen. Da jedoch alle Straßen im Gebiet als eng eingeschätzt werden, wird auch kein Standort gesehen, wo die Einrichtung einer Elternhaltestelle möglich sein könnte.*
- Bänke als Lieblingsort: Hier kann man sich gut aufhalten. Hiervon hätte die Gruppe gerne mehr!
- Eiswiese gut, weil man sich hier mit seinen Freunden treffen kann, auch direkt nach der Schule. Der Vorplatz ist aber eher ein Ort, an dem man sich trifft, um dann gemeinsam ins Freibad zu gehen, weniger ein Ort, wo man sich dann länger aufhält.
- Müllsäcke/ Laubsäcke: Müll in den Grünflächen wird grundsätzlich als schlecht angesehen.



Gruppe 3:

- Wege im Windausweg: die neuen Wege werden gut eingeschätzt, weil diese breit sind und man hier auch nebeneinander gehen kann. Zusätzlich gibt es hier Sitzmöglichkeiten und einen Bäcker.
- Sportmöglichkeiten werden als gut angesehen. Zusätzlich findet die Gruppe es wichtig, dass Informationsschilder im öffentlichen Raum stehen.
- Schmale Wege am Sandweg werden als Problem gesehen, da Gruppen nicht nebeneinander laufen können.
- Bushaltestelle an der Lotzestraße (Walkemühlenweg) ist zu schmal. Insbesondere nach der Schule kommt es hier zu Gedränge. Zusätzlich fehlen Sitzmöglichkeiten und ein Witterungsschutz.

Insgesamt schätzen die Schüleinnen und Schüler die Situation an den Bushaltestellen sowie der Busanbindung als problematisch ein. Busse sind häufig zu voll, insbesondere, wenn Schülerinnen und Schüler, die morgens mit dem Rad zur Schule gekommen sind, für den Rückweg das Fahrrad mit in den Bus nehmen wollen. Hier kommt es im Bus dann häufig zu Gedränge.

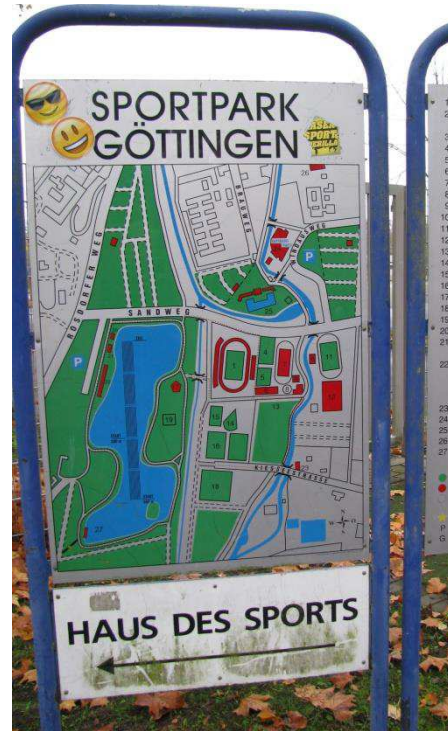
Wenn die Busse zu voll sind, kann es auch mal vorkommen, dass Schülerinnen und Schüler nicht rechtzeitig aussteigen können, oder dass der Busfahrer niemanden mehr mitnimmt. So kommt es teilweise auch zur Verspätung der Schülerinnen und Schüler im Unterricht.

Zusätzlich kommen viele Busse zu spät, sodass beispielsweise der Umstieg am Bahnhof nicht pünktlich erreicht wird (z.B. 130er). Auch so entstehen Verspätungen an der Schule.

Die Busse kommen teilweise nur alle 30 oder 60 Minuten, sodass es auch nicht möglich ist, auf den nächsten Bus zu warten, wenn der eine voll ist. Dies würde bei einer 10- oder 15-Minuten-Taktung besser möglich sein. Die Einsatzfahrzeuge, die aktuell bereits eingesetzt werden, reichen leider nicht aus.

Wenn zu Fuß Gehende an der vollen Haltestelle vorbei wollen (Walkemühlenweg), müssen sie oft auf die Straße ausweichen. Dies kann insbesondere bei viel Verkehr gefährlich werden.

Es gibt zu selten einen Bus nach Rosdorf. Die direkte Busverbindung von Bovenden nach Rosdorf wurde im Rahmen der Fahrplanänderung aufgehoben, jetzt müssen Fahrgäste in der Innenstadt umsteigen/ von dort aus laufen.



Gruppe 4:

- Weg zwischen Schule und Eiswiese (östlich des Kanals): dieser ist häufig sehr schlammig und eng, weil hier insbesondere auch viele Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind.
Beleuchtung fehlt den Schülerinnen und Schülern wenn überhaupt im Winter.
- Spielplatz und Sportanlagen Jahnstadion: gut, da man hier viele Möglichkeiten hat, etwas zu unternehmen
- Asphaltierter Weg am Jahnstadion: gut, da er eine feste Oberfläche hat. So sollten alle Wege in die Nachbarkommunen aussehen, dann würden sicher auch mehr Leute Rad fahren. Anschließend an den dargestellten Abschnitt gibt es jedoch einen schlechteren Weg, der nur aus Schotter besteht und viele Schlaglöcher hat.
-
- *Die Radwege/ Geh- und Radwege sollten breiter werden, da vermehrt auch Räder mit Anhänger entgegenkommen, die mehr Platz benötigen.*



Gruppe 5:

- Lotzestraße: ist insbesondere bei viel Verkehr schwer zu queren. Die Busse verstopfen dann noch zusätzlich die Straßen. Hier würde ein weiterer Zebrastreifen helfen. Heute kommt man eigentlich nur am Zebrastreifen rüber, hier würden die Autos nach Einschätzung der Gruppe jedoch regelkonform warten.
- Spielplatz Windausweg: Spielgeräte gut. Außerdem gibt es hier auch Bänke und einen Bäcker.
- Schwimmbad Eiswiese: gut, um sich hier mit Freunden zu treffen.
- Weg am Jahnstadion: sehr dunkel, da man auch den Boden nicht gut erkennen kann (wenig Reflexion).
- Zebrastreifen Sandweg: gut, dass er da ist.

Entlang der Stettiner Straße sind die Knotenpunkte teilweise sehr gefährlich. Hier kam auch schon mal ein Radfahrender ums Leben (Stegemühlenweg). Hier würden Radfahrende schnell hinfallen können, wenn man den drängelnden Autos ausweichen möchte (Kante ohne Nullabsenkung). Der Knotenpunkt der Stettiner Straße mit der Lotzestraße ist nach Einschätzung der Schülerinnen und Schüler auch ein Problem, da es hier zwar eine Ampel gibt, diese aber nicht in allen Richtungen vorhanden ist.

Der Cheltenham-Park nördlich des Rathauses wird als gutes Beispiel eingeschätzt, weil hier bereits viele Möglichkeiten zur Nutzung bestehen und er schön gestaltet ist.

Bürgerstraße/ Groner Landstraße: Ampelschaltung ist schlecht, weil zu Fuß Gehende nicht in einem Zug queren können. Außerdem müsse immer wieder auf die Autos achtet werden, weil diese aus unterschiedlichen Fahrtrichtungen kommen können.

Insgesamt schätzen die Schülerinnen und Schüler die Ampelschaltungen entlang der Bürgerstraße als fußgänger- und radfahrerunfreundlich ein.

Das Doppelzebra wird als unübersichtlich und gefährlich eingeschätzt. Eine Möglichkeit zur Verbesserung wird jedoch nicht gesehen.

Sandweg: Am Ende gibt es keinen Radweg mehr. Dies wird als schlecht eingeschätzt.

Der Weg zwischen Freibad und Sandweg (Lovebridge) wird als gut eingeschätzt, weil dieser sehr breit und beleuchtet ist. Außerdem hat der Weg eine ebene Oberfläche.



Weitere Punkte, die verbessert werden sollen

- Bürgerstraße: An der Wiesenstraße darf - aus der Wiesenstraße kommend - nur rechts gefahren werden und Radfahrende müssen dann, um zum Bahnhof zu kommen noch ein zweites Mal die Bürgerstraße queren. Hier wäre es schön, wenn der Abschnitt auf der südlichen Straßenseite in beide Fahrtrichtungen von Radfahrenden genutzt werden dürfte.
- Bürgerstraße/ Reinhäuser Landstraße: Ampelschaltung ist sehr ungünstig und es entstehen teilweise sehr lange Wartezeiten.
- Rosdorfer Weg: An der Leine fehlt ein Zebrastreifen, damit die Radwege entlang der Leine verbunden werden; an der Ausfahrt am ALDI werden Radfahrende vermehrt übersehen

Ideen für die Flächen im direkten Schulumfeld

Gruppe 1:

- Massagestühle
- VIP-Bereich mit Playstation, etc. inkl. Pool
- Klettergerüst mit dem Thema Weltall und Ufo
- Seilbahn entlang des Leinekanals
- Sitzecke im Bereich des Schulgartens



Gruppe 2:

- Spielplatz, der aber für ältere Kinder geeignet ist, mit vielen Sitzmöglichkeiten und Abstellanlagen für das Fahrrad
- Bäume entlang des Leinekanals (am liebsten Obstbäume)
- Bänke mit Steg und Fahrradständern
- Sitzecke (eher ein Kreis, wo man sich gut unterhalten kann)
- Brücke über den Leinekanal am nördlichen Ende der Kleingärten
- Rundweg im Schulgarten erneuern
- Neues Tor zur Lotzestraße; Tor zum Windausweg auch in der Mittagspause öffnen
- Teich im Schulgarten sauber machen
- Sitzecke im Schulgarten



Gruppe 3:

- Tram übers Schulgelände mit unterschiedlichen Haltestellen
- Trampoline auf dem Dach der Sporthalle
- Bänke mit Mülleimern über das ganze Gebiet verstreut
- Kiosk auf dem Schulgelände
- Liegen am Leinekanal mit Brücken über den Leinekanal



Gruppe 4:

- Schaffen/ Ausbauen der Wege (entlang der Sporthalle, an den Kleingärten)
- Wand der Sporthalle verschönern und neu gestalten (bunt)
- Trimm-Dich-Pfad
- Bänke und neue Begrünung am Leinekanal (auch Blumen)
- Sitzmöglichkeit auf dem Schulhof, da diese meist nur von den Oberstufenschülerinnen und -schülern genutzt werden
- Sportplatz (fester Platz) mit Sandbereich für den Weitsprung, etc. (wie am kleinen Felix)
- Sitzecke in Form eines kleinen Kolosseums



Gruppe 5:

- Weg entlang des Leinekanals verbreitern
- Bäume mit Bänken und Mülleimern entlang des Leinekanals
- Becken für die Füße am Leinekanal
- Treppe zum Leinekanal
- Bello-Tüten-Spender
- Bänke mit Überdachung und Tischtennisplatte
- Bessere Radwege an der Lotzestraße
- Breite Bushaltestellen mit der Möglichkeit zum Unterstellen an der Lotzestraße



Was macht für die Schülerinnen und Schüler ein guter Aufenthaltsort aus?

- Spaß und Spielgeräte
- Ruhe und Entspannung
- Attraktiver Standort mit guten Zugangsmöglichkeiten
- Sicher (auch vor unschönen Nutzergruppen)
- Freies WLAN
- Vandalismus verhindern
- Ggf. bei Dunkelheit abschließen
- Bunt!
- Ausgefallene Bänke
- Gepflegt
- Beleuchtet