

Dr. Francisco Welter-Schultes

Mitglied im Rat der Stadt Göttingen
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



Göttingen, 24.01.2019

Antrag

für den Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke am 07.02.2019

"Gestaltung des westseitigen Fuß- und Radweg-Übergangs am Groner Tor"

Der Ausschuss möge dem Rat zum Beschluss vorlegen:

Der momentan im Bau befindliche Übergang des Fuß- und Radweges auf der Westseite des Knotenpunktes Groner Tor wird in einigen Punkten korrigiert.

1. Die bereits eingebauten 6 cm hohen Bordsteine an den Fußweg-Übergängen (Nord, Süd und Mittelinsel) werden entfernt und gegen die in Göttingen einheitlich verbauten 3 cm hohen runden Bordsteine ausgetauscht - und diese werden nur auf einer Breite von 2,00 m verlegt. Die momentan nur 1,00 m breiten barrierefreien Übergänge für die Gehbehinderten und Rollstuhlfahrer werden im Gegenzug etwas verbreitert.
2. Die Radschnellweg-Furt auf der Südseite wird nach Osten hin um mindestens 2 Meter verbreitert. Es wird mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h kalkuliert. Entsprechend wird die Kurve so eingepasst, dass nach Süden fahrende Fahrräder und E-Bikes nicht auf den Gehweg kommen.

Begründung:

Die derzeit bereits verbaute Ausführung weist einige Mängel auf, die teils den Richtlinien widersprechen und an dieser gefährlichen Kreuzung die Unfallrisiken erhöhen.

zu 1. Bordsteine einheitlicher Bauart sind am Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn für die Blinden und Sehbehinderten unter dem Gesichtspunkt der Verlässlichkeit extrem wichtig. Mehrere Gründe sprechen für einen Austausch:

A - In den Leitlinien (DIN 32984, nach Bamberger Leitfaden, Kapitel 4.4.2, Seite 29) werden zwar 6 cm hohe Bordsteine empfohlen, jedoch sind in Göttingen immer die 3 cm hohen abgerundeten Bordsteine verlegt worden und vom Beirat für Menschen mit Behinderungen immer ausdrücklich gefordert worden. Es ist gerade für Sehbehinderte wichtig, dass alle Fahrbahnübergänge in einer Stadt einheitlich gestaltet sind, und es kein heilloses Durcheinander aus lauter verschiedenen Bordsteinvarianten und Bodenindikatoren gibt.

Ein solcher 6 cm hoher Bordstein ist noch nie in Göttingen verlegt worden. Die bisherige Praxis, 3 cm und abgerundet, sollte beibehalten werden.

B - Viele Menschen, insbesondere ältere Menschen und Gehbehinderte, werden mit einem in Göttingen unüblichen 6 cm hohen Bordstein nicht rechnen und es ist abzusehen, dass Menschen über den hohen Bordstein stolpern und stürzen.

C - Die Übergänge für Blinde (westlicher Teilbereich des Gehweg-Übergangs) und Gehbehinderte bzw. Rollatoren- und Rollstuhlfahrer (östlicher Teilbereich) sollten etwa gleich breit bemessen sein. Der aktuell verlegte Übergang ist für Rollstuhlfahrer an allen vier Stellen mit 1,00 m sehr eng

bemessen. Rollstuhlfahrer sollen nicht den Radweg nutzen.

D - Radfahrer müssen genug Platz haben, um auszuweichen, wenn sich Pulk von Fußgängern auf dem Radweg aufhalten. Wenn Fußgänger auf dem Radweg gehen und der Gehweg nebenan frei ist, weichen Radfahrer auf den freien Gehweg aus.

Der mit 6 cm zu hohe und kaum abgerundete Bordstein wird von Radfahrern gescheut werden.

Diese werden dazu angehalten, wenn sich Fußgänger im Bereich der Radweg-Furt aufhalten, trotzdem die enge Radweg-Furt anzusteuern und dichter an den Fußgängern vorbeizufahren als sie es tun würden, wenn sie besser ausweichen könnten.

Ein 6 cm hoher Bordstein steigert auf dem Radweg die Unfallgefahr für Kollisionen Fahrrad-Fußgänger.

zu 2. Der südseitige Übergang zur Fahrbahn hat eine Breite von nur 4,00 m. Das ist aus mehreren Gründen hier viel tragischer als auf der Nordseite, wo die 4,00 m ausreichen.

A - Mehr Fußgänger als an der Nordseite werden die Radweg-Furt nutzen, insbesondere die, die von der Bürgerstraße kommen, sowie Rollstuhlfahrer und andere rollradgestützte Fußgänger.

Rad- und E-Bike-Fahrer brauchen Platz zum Ausweichen, wenn viel los ist. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der ostseitig noch reichlich vorhandene Platz (roter Pfeil in der Skizze, grüne Linie in Foto 2) nicht genutzt wird, um den Radfahrern eine breitere Furt und mehr Ausweichmöglichkeiten anzubieten.

B - Die Vorschrift wird nicht eingehalten. Radfahrer, die die enge Kurve nicht kriegen, laufen Gefahr, mit Fußgängern zu kollidieren. Je schneller sie fahren, desto gefährlicher ist es. Bei 30 km/h beträgt der vorgeschriebene Mindestkurvenradius 20 m (ERA 2010 Kapitel 2.2.1, Tabelle 6, Seite 17). Selbst wenn man nur 20 km/h ansetzt, wird der Mindestkurvenradius nicht eingehalten.

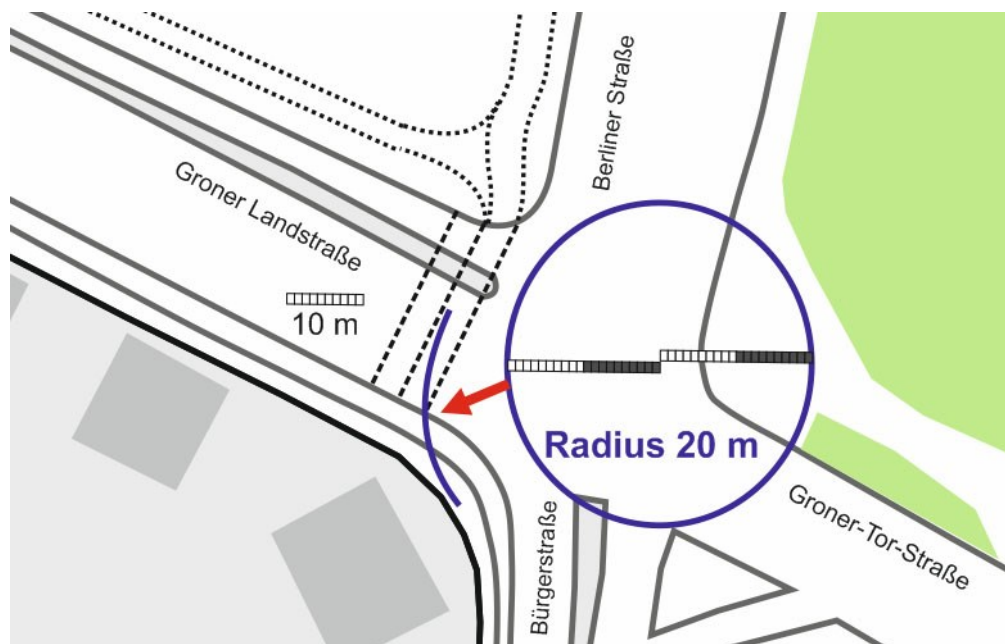


Illustration: 20 Meter-Kurvenradius für die Nord-Süd-Geradeausrichtung.

Die blaue Linie entspricht der Kurve, die Rad- und E-Bike-Fahrer mit 30 km/h fahren. Der 4,00 m breite Ausgang ist zu eng bemessen und reicht nicht aus, schnelle Rad- und E-Bike-Fahrer kommen über den Gehweg (unteres Ende der blauen Kurve).

Der Übergang muss an der mit dem roten Pfeil markierten Stelle um einige Meter verbreitert werden, wenn nicht riskiert werden soll, dass Radfahrer ständig auf den Gehweg kommen und Fußgänger gefährden.

C - Es liegt eine vom Rat bereits befürwortete Planung vor, in den kommenden Jahren die westliche Seite von Bürgerstraße und Rosdorfer Weg für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Die Strecken werden schon jetzt reichlich in Gegenrichtung befahren - nach einem solchen Umbau wird und soll der Gegenverkehr noch mehr zunehmen. Es ist gewünscht, dass der Radverkehr noch

mehr zunimmt. Es wäre sinnvoll, unter dem Gesichtspunkt vorausschauender Politik den Übergang schon jetzt ausreichend breit zu dimensionieren - sonst muss man - genau wie am Bahnhofplatz 2011/2014 - drei Jahre später dieselbe Stelle für teures Geld noch einmal umbauen.

Quellen:

Bamberger Leitfaden: Stadt Bamberg, Baudezernat (2014): Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Leitfaden zur praktischen Anwendung der DIN 32984. 1.Auflage Januar 2014. 40 Seiten.

ERA 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Köln (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Ausgabe 2010, 95 Seiten.

Abbildungen



Foto 1. Sehr hoher 6 cm-Bordstein an der Nordseite, wurde in Göttingen noch nie in dieser Form verlegt. Er sollte durch 3 cm hohe abgerundete Borsteine ersetzt werden.

Zudem ist die Verlegung der Bodenindikatoren zu bemängeln. Das Richtungsfeld (links, 3 Plattenreihen) ist mit 90 cm Breite (1 Platte = 30 cm) zu eng und müsste vor der vollen Breite des Bordsteins verlegt werden. Das Sperrfeld des Blindenleitsystems (halbrechts, drei Plattenreihen) müsste nach links folgend längs des gesamten abgesenkten Bereichs bis einschließlich des Übergangsbordsteins verlegt sein.



Foto 2. Südseitiger Übergang, derzeitige Baustelle. Der barrierefreie Übergang sollte um etwa 2 Meter (grüner Strich) nach Osten verbreitert werden.

F. Welcher-Schäfer