

Dr. Francisco Welter-Schultes

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

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



Eing.: 21.03.2019

Göttingen, 20.03.2019

Antrag

für den Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke am 04.04.2019

"Zielorientierte Radverkehrsplanung an der Robert-Koch-Straße"

Der Ausschuss möge dem Rat zum Beschluss vorlegen:

Beim geplanten Umbau der beiden Knotenpunkte im oberen Teil der Robert-Koch-Straße werden zusätzliche Aspekte berücksichtigt und in die Planung eingearbeitet. Es handelt sich technisch vor allem um Markierungsarbeiten. Sie können anfangs testweise auch gelb sein.

Die Kreiselösung wird nicht weiter verfolgt.

1. Auf der bergab führenden Westseite der Robert-Koch-Straße wird von Beginn an (von der Einbiegung Stumpfe Eiche, Abzweigung Otto-Hahn-Straße) bis zum Christophorusweg eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr entwidmet und mittels Markierung und Beschilderung für den Radverkehr ausgewiesen.

Die Benutzungspflicht für den bergab fahrenden Radverkehr auf dem Radschnellweg wird aufgehoben, er bleibt jedoch ein Zweirichtungsradweg.

2. Der Radverkehr, der vom Nordcampus der Universität die Robert-Koch-Straße bergab fährt und Ziele westlich davon erreichen will, bekommt bereits frühzeitig an jeder der beiden geplanten Knotenpunkte eine attraktiv gestaltete Querung der Robert-Koch-Straße angeboten.

3. Diese Markierungs- und Beschilderungsarbeiten werden zuerst ausgeführt. Die Entwicklung wird zwei weitere Jahre bezüglich des Unfallgeschehens beobachtet. Danach wird neu beurteilt.

4. Wenn die Knotenpunkte beampelt werden, dann nur so, dass der Radverkehr durch induktive Schaltungen individuell bevorrechtigt wird, nicht nur in Pulks.

An beiden Knotenpunkten muss die Induktion für die Grüngabe bereits bei einem einzelnen die Robert-Koch-Straße entlang kommenden Fahrrad ausgelöst werden, wenn es sich auf die Ampel zubewegt. Wenn es die Ampel erreicht, muss die Ampel bereits auf Grün umgesprungen sein, um Wartezeiten nicht zu erzeugen.

Dem einbiegenden Kfz-Verkehr aus den Nebenstraßen wird zwingend eine niedrigere Priorität eingeräumt als jedem einzelnen geradeaus an der Robert-Koch-Straße fahrenden Fahrrad.

Begründung:

Man sollte diese beiden Kreuzungen nicht isoliert betrachten, sondern sollte mit einplanen, was sich durch die Veränderungen im Gesamtgefüge des betroffenen Radverkehrsnetzes ändert.

Der Radschnellweg erzeugt durch sein Aussehen vor allem für die bergab fahrenden Radfahrer eine Pseudosicherheit, die nicht gegeben ist. Deswegen wäre es überlegenswert, den Radverkehr auch

auf der westseitigen Straße ein attraktives Angebot bereitzustellen, bergab zu fahren. Dies wäre sicherer, und die Radfahrer Richtung Innenstadt wären zudem schneller als auf dem Radschnellweg.

zu 1. Die Robert-Koch-Straße muss bergab keine zwei Spuren für den Kfz-Verkehr bereithalten. Eine Kfz-Fahrspur genügt.

Die Gefahren, welche zu vielen Unfällen führen, werden dadurch verursacht, dass der gesamte Radverkehr aus dem Helleweg und dem Wohngebiet Stumpfe Eiche auf den Radschnellweg geführt wird, und in schneller Geschwindigkeit die "falsche" Seite befährt. Einbiegende Autofahrer schauen häufig nur nach links (sie haben ihre Sicherungszone links und schauen nicht nach rechts), und die von rechts kommenden Fahrräder sind sehr schnell.

Wenn man das vermeidet, indem man den Radfahrern mit Zielrichtung Innenstadt eine alternative Streckenwahl anbietet, reduziert man das Unfallrisiko.

zu 2. Radverkehr wäre schneller.

Für Radfahrer vom Nordcampus, die sowieso irgendwann die Robert-Koch-Straße überqueren wollen (Zielrichtungen Zentralcampus, Innenstadt, Bahnhof), würde es die Reisegeschwindigkeit erhöhen, wenn sie diese Querung bereits frühzeitig bewerkstelligen könnten bzw. dürften.

Diese bergab fahrenden Radfahrer würden zwar genauso oft an roten Ampeln stehen wie die auf der linken Seite am Radschnellweg. Sie bekämen durch die zusätzliche Quermöglichkeit bei grüner Ampel oben jedoch eine Möglichkeit mehr, ohne Wartezeit die Straße zu queren.

Radfahrer fahren dort entlang, wo die Ampel zuerst grün ist.

Fahrräder könnten bergab auf der rechten Seite der Robert-Koch-Straße fahren und sofort am Christophorusweg (auch bei roter Ampel) rechts abbiegen, hätten also weniger Wartezeit. Die Installation eines Fahrrad-Grünpeils an dieser Stelle kann dabei eingeplant werden, weil absehbar ist, dass dieser bis dahin bundesweit eingeführt ist.

Die Reisegeschwindigkeit ist das entscheidende Kriterium in der Verkehrsmittelwahl. Ziel ist, das Rad in der Verkehrsmittelwahl besseren Bedingungen zu unterwerfen. Eine Planung, die toleriert, dass Radverkehr durch noch mehr Wartezeiten an Ampeln ausgebremst wird, entspricht nicht den beschlossenen Zielvorgaben der Verkehrspolitik.

zu 3. Wenn die Unfallzahlen zurückgehen, muss man die Knotenpunkte nicht umbauen.

zu 4. Die bisher praktizierte Art der Bevorrechtigung des Radverkehrs am Radschnellweg (Zimmermannstraße und Einfahrt Klinikum) läuft so, dass nur Fahrrad-Pulks eine Grünschalung induzieren. Einzelne Radfahrer induzieren dort nicht Grün.

Im oberen Bereich wäre das nicht praktikabel, weil die Pulks sich vor allem deswegen ergeben, dass Vorlesungen gleichzeitig beendet sind und viele Radfahrer dann gleichzeitig Richtung Innenstadt die Robert-Koch-Straße bergab fahren. Diese fahren vom Nordcampus kommend Goldschmidtstraße - und dann ampelfrei gleich nach rechts auf den Radschnellweg.

Bergauf (nördlich) davon entstehen keine Pulks, dort ist der Radverkehr individuell, also es kommen immer einzelne Fahrräder. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs kann dort nur so umgesetzt werden, dass jedes einzelne Fahrrad eine Grüngabe induziert.

So wie ein einzelnes wartendes Kfz an der induktiv beampelten Nebenstraße einer Bundesstraße umgehend die Grüngabe induziert.

Originalunterschrift lag vor