

Tobias Klein



Torsituation in der
Goßlerstraße in
Göttingen.
Bildquelle: Tobias Klein

Fahrradstraßen in Göttingen

Teile des bundesweit einmaligen eRadschnellweges in Göttingen wurden durch den Einsatz von Fahrradstraßen verwirklicht. Diese besitzen wie der Rest des Radschnellweges besondere Gestaltungselemente. Die restlichen Fahrradstraßen der Stadt sind hingegen eher schlicht gehalten.

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden sowie die Einschätzung der Autoren, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

1. Einleitung

In der Stadt Göttingen mit einem Radverkehrsanteil von 28 % gibt es drei Fahrradstraßenrouten, die sich aus 13 einzelnen Straßen zusammensetzen. Die erste Fahrradstraße entstand im Jahre 2005 in einem Abschnitt der Goßlerstraße. Hier in der Nähe der Zentralverwaltung der Universität war der Radverkehr schon immer die vorherrschende Verkehrsart und das Element Fahrradstraße sollte ausprobiert werden. Nach erfolgreicher Umsetzung wurde fünf Jahre später von der Politik eine weitere Fahrradstraßen-Route gefordert. Im Jahr 2012 wurde dann von der Verwaltungsspitze die 3. Fahrradstraßen-Route angestrebt.

Die Stadt erhofft sich durch die Einrichtung von Fahrradstraßen Komfortvorteile für die Radfahrenden. Zudem rückt der Radverkehr ins Bewusstsein der Autofahrenden und diese bekommen signalisiert, dass hier Fahrräder Vorrang haben.

Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Die Fahrradstraßen sind alle in das Radverkehrsnetz der Stadt eingebunden. Der bundesweit einmalige eRadschnellweg nutzt im Bereich der Goßlerstraße sowie im Christophorusweg ebenfalls das Element Fahrradstraße. Seit Anfang 2018 gibt es in Göttingen einen Radverkehrsentwicklungsplan (<https://bit.ly/2kInTAs>).



Der eRadschnellweg im Bereich der Goßlerstraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Modale Filter auf dem
Eichendorffplatz.
Bildquelle: Tobias Klein

Auf den meisten Fahrradstraßen sind Kfz zugelassen, an wenigen Stellen gibt es Beschränkungen. Auf den meisten Straßen war aber der Durchgangsverkehr schon vor Einrichtung der Fahrradstraße gering, zum Teil wurde dies auch durch das Errichten von Durchfahrtssperren, versetztem Parken oder der Rechts-vor-links-Regelung erreicht. Auf der Goßlerstraße existiert ein Linienverkehr, hier funktionieren ÖPNV und Radverkehr unproblematisch. Die Verkehrsbetriebe berücksichtigen die Verlustzeiten im Fahrplan.



Bushaltestelle an der
Goßlerstraße.
Bildquelle: Tobias Klein

Parken ist meist zugelassen, an manchen Stellen soll versetztes Parken die Geschwindigkeit des MIV bremsen. Auf Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr wird bisher verzichtet.

Die Fahrradstraßen im Bereich des eRadschnellweges (Goßlerstraße und Christophorusweg) sind bevorrechtigt, ansonsten gilt rechts vor links. Auf der Südroute soll dies in Zukunft geändert werden, dann aber nur mit begleitenden baulichen Maßnahmen wie Aufpflasterungen und Gehwegüberfahrten für die untergeordneten Straßen.

Trotz großem „Gewusel“ in manchen Fahrradstraßen gibt es wenig Konflikte und keine unfallauffälligen Stellen.

3. Gestaltung

Die Stadt besitzt keine Gestaltungshinweise für Fahrradstraßen, bei der Anlage von neuen Fahrradstraßen wird sich vielmehr an den schon bestehenden orientiert.

Am Anfang bzw. Ende der Fahrradstraße wird das besondere Element durch eine blaue Flächenmarkierung inklusive Piktogramm verdeutlicht. In der Goßlerstraße verschmälert zudem ein auf der Fahrbahn angebrachtes Fahrradstraßenschild (Zeichen 244.1) den Eingangsbereich und erzeugt somit eine Torsituation (s. dazu auch das Foto am Beginn des Textes).



Flächenmarkierung und Tempo-30-Markierung am Beginn der Elbinger Straße.

Bildquelle: Tobias Klein

Im Bereich des eRadschnellweges gibt es zusätzlich einen blauen Breitstrich als Randmarkierung. Dieses Element ist aber Teil des Radschnellwegkonzeptes und wurde bisher nicht in anderen Fahrradstraßen eingesetzt. Dies wird sich aber eventuell in Zukunft ändern.



Blauer Breitstrich im Bereich des eRadschnellweges, der auch gleichzeitig die Vorfahrtsstraße verdeutlicht.

Bildquelle: Tobias Klein

Zwischenknoten sind aktuell noch nicht besonders gestaltet, in Zukunft sollen diese aber im Zuge einer Vorfahrtregelung mit einer Aufpflasterung der untergeordneten Straße gestaltet werden.

Für Zu-Fuß-Gehende gibt es in der Goßlerstraße noch zwei Fußgängerüberwege aus dem Altbestand. Da das Radverkehrsaufkommen auf den meisten Fahrradstraßen noch überschaubar ist, sind keine weiteren Maßnahmen aktuell notwendig.

4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Die Politik ist Fahrradstraßen gegenüber positiv gestimmt und nimmt Vorschläge der Verwaltung zum Thema meist auf. Kritisch ist hingegen die Polizei eingestellt, sie betrachtet die Einrichtung von Fahrradstraßen mit Skepsis. Die Straßenverkehrsbehörde steht eher neutral zum Thema, setzt anstehende Maßnahmen aber um. Auch der Denkmalschutz war bisher kein Problem.

Bei Radfahrenden stoßen die Fahrradstraßen auf hohe Akzeptanz. Andere Verkehrsteilnehmende stehen ihnen neutral gegenüber, da die Einrichtung meist für niemanden Nachteile mit sich zieht.

Verkehrsregeln in Fahrradstraßen sind nur einem kleinen Teil der Bevölkerung bekannt. Daher hat die Stadt einen Flyer mit Informationen für Anwohnende entworfen und verteilt (<https://bit.ly/2IQy4U0>). Auch die Presse berichtet zum Thema, zum Teil gab es bei der Eröffnung von Fahrradstraßen auch schon Presseveranstaltungen mit dem Oberbürgermeister. Bisher gab es keine Infoveranstaltungen oder Bürgerbeteiligungsprozesse, bei zukünftigen Maßnahmen ist dies aber angedacht.

5. Fazit und Ausblick

Die Stadt Göttingen hat bisher bei der Anlage von Fahrradstraßen, abgesehen von den blauen Flächenmarkierungen inklusive Piktogrammen am Beginn einer Fahrradstraße, größtenteils keine besonderen Elemente eingesetzt oder bauliche Maßnahmen durchgeführt. Lediglich im Bereich des e-Radschnellweges sind auch zwei Fahrradstraßen umgestaltet und bevorrechtigt worden. Aktuell wird der 3. Bauabschnitt des Radschnellweges Richtung Rosdorf geplant, dieser wird auch durch Wohngebiete geführt und daher auch Fahrradstraßen als Element haben.



Aufgeweiteter
Radaufstellstreifen
(ARAS) am Knoten
Goßlerstraße/Kreuzberg
ring.
Bildquelle: Tobias Klein

Die „Premium“-Fahrradstraßen des Radschnellweges unterscheiden sich deutlich von den herkömmlichen Fahrradstraßen und sollten Vorbild für die Gestaltung zukünftiger Fahrradstraßen sein. Im Radverkehrsentwicklungsplan gibt es diverse Vorschläge für neue Fahrradstraßen, die aktuell aus Kapazitätsgründen nur verzögert umgesetzt werden können. Laut Stadt sollen

zukünftigen Maßnahmen nur noch mit baulichen Veränderungen umgesetzt werden, auch der Einsatz der blauen Randmarkierung des Radschnellweges ist denkbar.

Göttingen	
Modal-Split Radverkehr	28 %
Anzahl Fahrradstraßen	15
Gesamtlänge Fahrradstraßen	5,2 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	2005
Übersichtskarte Fahrradstraßen Göttingen	https://bit.ly/2mghtJr (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	Albrecht-Thaer-Weg Am Papenberg Christophorusweg Dahlmannstraße Elbinger Straße Goßlerstraße Groscurthstraße Hermann-Föge-Weg Leonard-Nelson-Straße Ortelsburger Straße Plesseweg Roedererstraße Sternstraße Von-Bar-Straße
Kontakt	Norman Krieger Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung Hiroshimaplatz 1-4 37083 Göttingen 0551/400-2588 planung@goettingen.de
Weitere Quellen	Radverkehrsentwicklungsplan Göttingen (https://bit.ly/2kInTAs) Fahrradstraßen in Göttingen (https://bit.ly/2lQy4U0)
Stand	16.09.2019