

Radverkehrsförderung in der Stadt Göttingen

Stadtbaurat Thomas Dienberg

Vortrag anlässlich der
1. Fahrradkommunalkonferenz

Göttingen, 21.11.2007



Übersicht

- Vorspann
- Allgemeines zum Radverkehr in Göttingen
- Verkehrsmittelwahl
- Radverkehrsförderung in Göttingen: Ziele
- Radverkehrsförderung in Göttingen: Netzplanung
- Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag
- Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation
- Ausblick

Vorspann

Auch in Göttingen...

- ... gibt es Radwege in miserablen Zustand,
- ... ist der Mittelansatz für Investitionen und die Unterhaltung z. T. unzureichend,
- ... ist es immer noch einfacher, sechstellige Planungsmittel für ein Straßenbauprojekt in den Haushalt zu bekommen als investive Mittel für den Radverkehr mit einem ungleich höheren Nutzen,
- ... gibt es nicht genügend Abstellanlagen,
- ... steht die Verkehrsdisziplin der Radfahrer im kritischen Fokus der Öffentlichkeit,
- ... beschwerten sich Fußgänger (häufig zu recht) über Radfahrer,
- ... funktioniert der Winterdienst auf Radwegen nicht so, wie man möchte,
- ... gibt es fahrradunfreundliche Ampelschaltungen...

Ist die Stadt trotzdem „fahrradfreundlich“?

Allgemeines zum Radverkehr in Göttingen



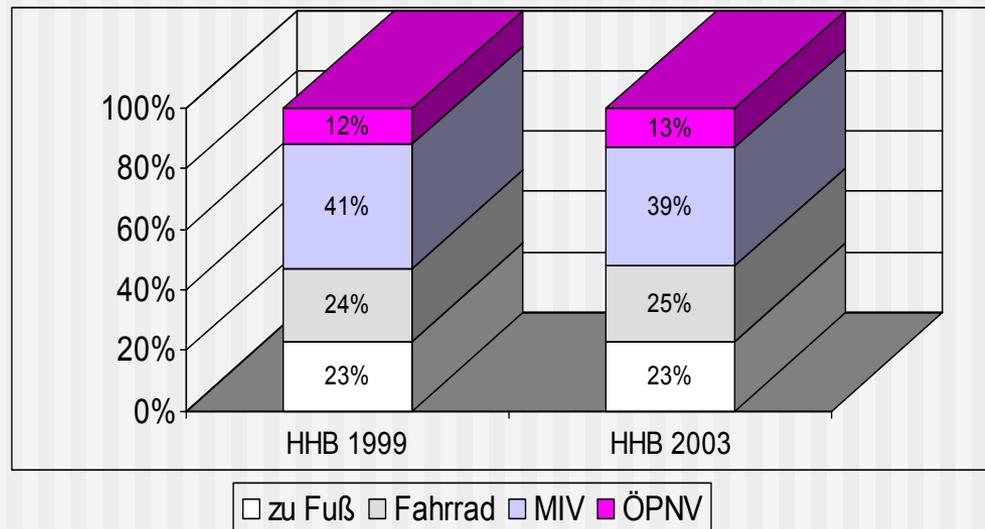
- Göttingen ist eine der Fahrradhochburgen Niedersachsens mit sehr hohem Anteil des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl.
- Das Fahrrad prägt das Stadtbild wesentlich, nicht zuletzt aufgrund der besonderen Bedeutung der Universität (ca. 27.000 Studierende). Dennoch schneidet die Stadt beim ADFC-Fahrradklimatest nur mäßig ab (allerdings in 2005 Verbesserung um 6 Plätze).
- Göttingen ist eine „Stadt der kurzen Wege“ und soll dies auch bleiben. Nachverdichtung, Nutzungsmischung und kompakte Siedlungsstrukturen bleiben wichtige Ziele der Stadtentwicklung (Beispiele: Otto-Hahn-Zentrum am Bahnhof mit Volkshochschule, Kultur- und Veranstaltungseinrichtungen, Medienhaus u. a.; städtebaulich integrierte neue Wohngebiete mit guter Radverkehrsanbindung in die Innenstadt).

Historie der Radverkehrsplanung in Göttingen

- Göttingen eine traditionelle „Fahrradhochburg“ mit hohen Nutzungsanteilen quer durch alle Bevölkerungsschichten, frühzeitig Ausstattung der klassifizierten Straßen mit Radwegen, Radwegenetzplanungen in den „klassischen“ Generalverkehrsplänen
- Relativ lange Beschränkung auf „traditionelles“ Planungsrepertoire für Radverkehrsanlagen
- Gewachsenes Straßennetz ohne große Spielräume für Flächenumverteilung
- Flächenhafte Ausweisung von Tempo 30-Zonen bereits 1990
- Umorientierung zur Entwicklung von Radroutennetzen und einem umfassenderen Begriff der Radverkehrsförderung ab 1995
- Anlaufschwierigkeiten bei der Akzeptanz neuer Planungsansätze

Verkehrsmittelwahl

- Ca. ein Viertel aller Wege der Göttinger Bevölkerung werden mit dem Rad zurückgelegt – deutlich mehr als in vergleichbaren Städten – mit weiter steigender Tendenz.
- Im Binnenverkehr liegt der Anteil sogar bei fast einem Drittel, bei Fahrten bis zu 3 km ist das Fahrrad das dominierende Verkehrsmittel.
- Studierende nutzen zu über 50% das Fahrrad für ihre Wege.
- Für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist das Fahrrad für die Göttinger Bevölkerung das wichtigste Verkehrsmittel (auch zum Einkaufen).



(Quelle: Haushaltsbefragungen 1999/2003)

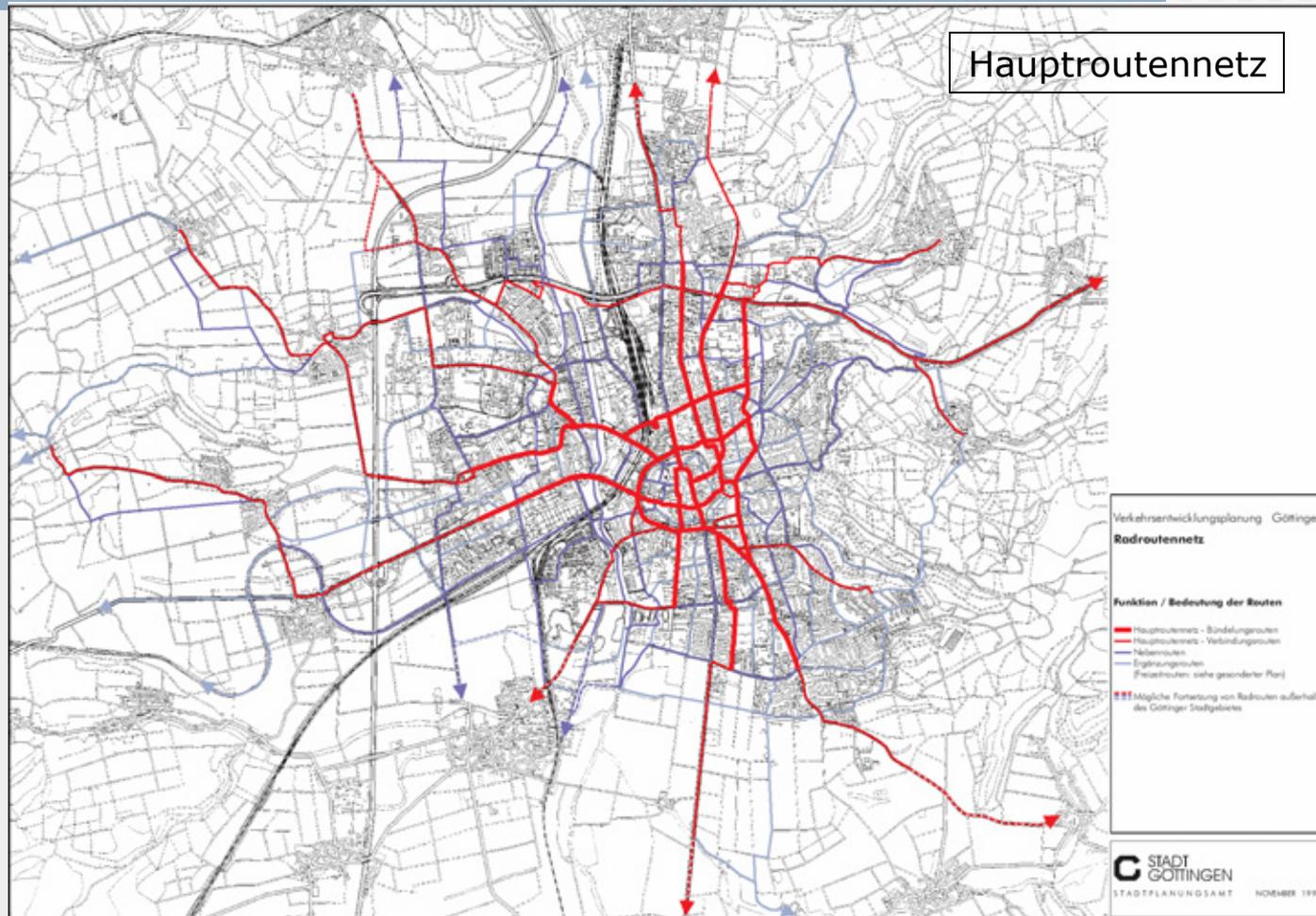
Radverkehrsförderung in Göttingen: Ziele

- Gewährleistung einer radverkehrsfreundlichen Gesamtsituation im Verkehrsgeschehen vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage
- Stärkung attraktiver Hauptrouten für den Alltagsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des gesamtstädtischen Radroutennetzes (teils bauliche, teils verkehrsorganisatorische Maßnahmen)
- Bereitstellung ausreichender Infrastruktur für das Fahrradparken
- Integration der Belange des Radverkehrs in alle relevanten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Planungen und Projekte
- Sinnvolle Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verknüpfung von Stadt und Umland (insbesondere im Bereich des Freizeitverkehrs)
- Verbesserung der Information (Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Internet etc.)
- Ausbau des Dialogs mit den Nutzer(inne)n

Radverkehrsförderung in Göttingen: Netzplanung

- Entwicklung eines gesamtstädtischen Radroutennetzes, differenziert nach Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten
- Entwicklung eines Freizeitroutennetzes
- Konzept zur Art der Radverkehrsführung im gesamten Routennetz (u. a. durch Einbeziehung des seit 1990 bestehenden flächendeckenden Tempo 30-Zonen-Netzes)
- Abgesichert durch Ratsbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan am 10.03.2000
- Kontinuierliche Weiterentwicklung (u. a. im Zuge anderer Rahmenplanungen, Integration der niedersächsischen Fernradwege)
- Gesonderte Betrachtung von Teilnetzen (Innenstadt, „Radroutennetz Universität“ u. a.)

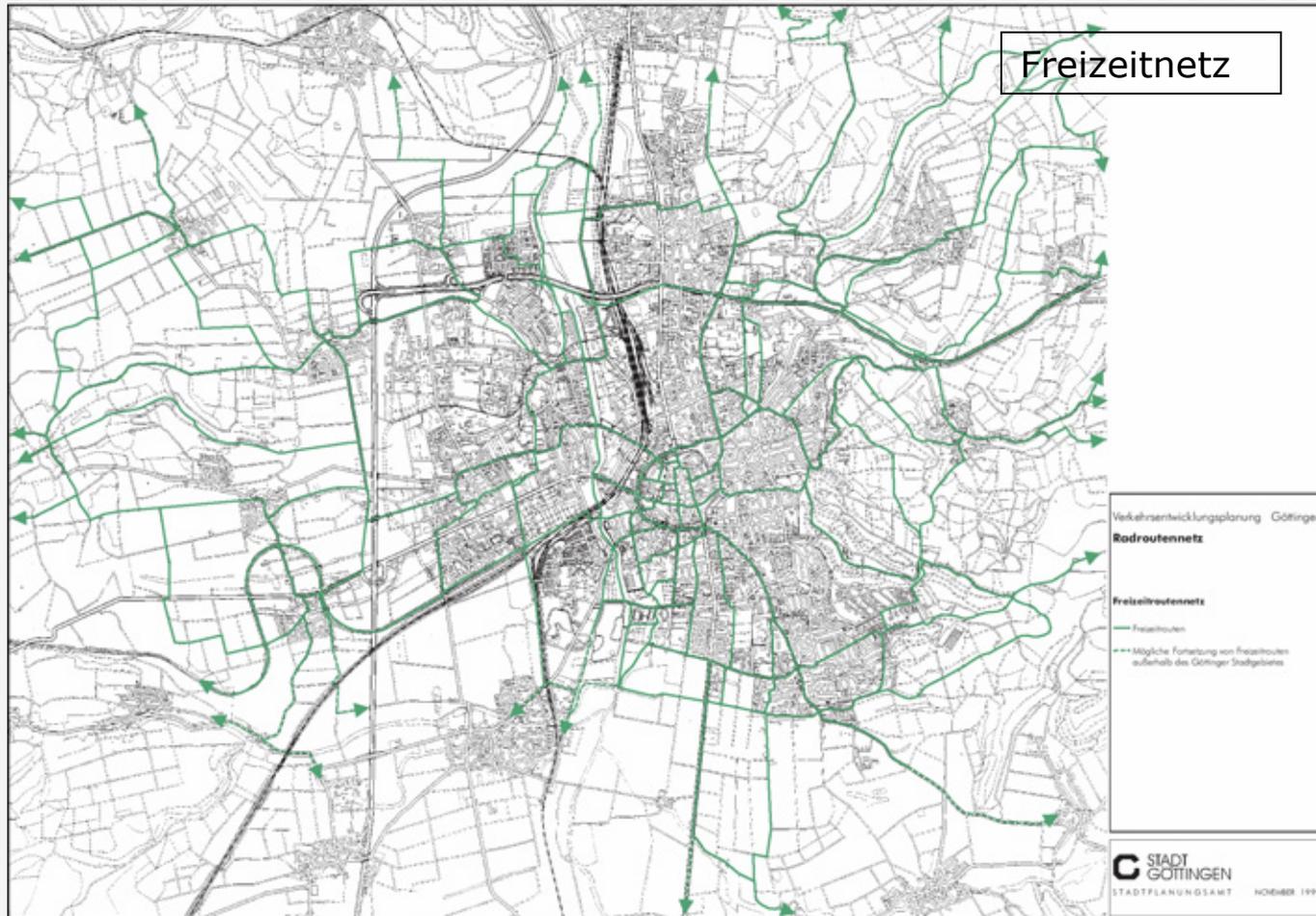
Radverkehrsförderung in Göttingen: Netzplanung



November 2007

Radverkehrsförderung in Göttingen

Radverkehrsförderung in Göttingen: Netzplanung

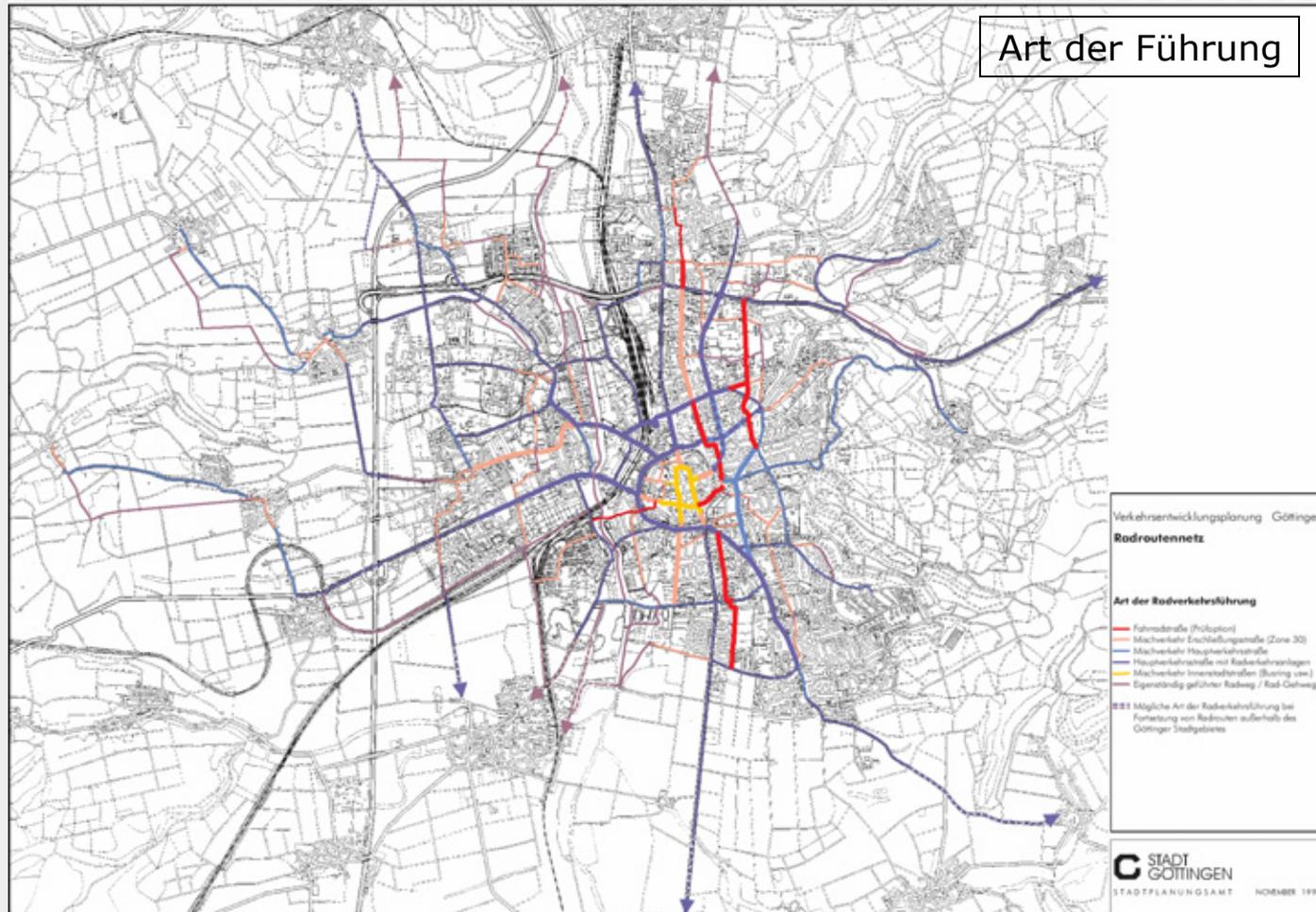


November 2007

Radverkehrsförderung in Göttingen

10

Radverkehrsförderung in Göttingen: Netzplanung



November 2007

Radverkehrsförderung in Göttingen

Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag (I)

- Göttingen praktiziert selbstverständlich das „klassische“ Repertoire der Radverkehrsförderung im Alltag, z. B.:
 - Einrichtung von „Fahrradstraßen“
 - Ausbau und Modernisierung von Abstellanlagen
 - Integration der Radverkehrsbelange bei Straßenbauvorhaben
 - Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
 - Ausbau der Wegweisung

Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag (II)

- ... z. B. Einrichtung von „Fahrradstraßen“:
 - Sommer 2005: Eröffnung der „Fahrradstraße“ in der Goßlerstraße im zentralen Universitätsbereich mit mehreren Tausend Radfahrer/-innen pro Tag (mit problemloser Integration des Busverkehrs einer Stadtbuslinie im 30-Minuten-Takt)



Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag (III)

- ... z. B. Ausbau und Modernisierung von Abstellanlagen:
 - Januar 2006: Errichtung neuer hochwertiger Abstellanlagen für Besucher/-innen des Neuen Rathauses unmittelbar am Eingangsbereich



Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag (IV)

- ... z. B. Integration der Radverkehrsbelange bei Straßenbauvorhaben:
 - 2004/05: Umbau des hochbelasteten Knotens „Geismartor“ am Innenstadtring unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs (ca. 6-8.000 Radfahrer/Tag)



Radverkehrsförderung in Göttingen: Alltag (V)

- ... z. B. Ausbau der Wegweisung:
 - Frühjahr 2005:
Ausweisung weiterer innerstädtischer Routen in den Göttinger Westen und Integration der neuen Wegweisung für die Fernradwege mit differenzierter Darstellung von Alltags- und Freizeitrouten



Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (I)

- Radverkehrsförderung in Göttingen mit dem Anspruch einer „Fahrradstadt“ bedarf aber vor allem neuer innovativer Ansätze, um weitere Potenziale zu erschließen und bestehende Defizite abzubauen. Dazu gehörten in den letzten Jahren u. a. folgende Themen:
 - Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad
 - Radverkehrsbelange beim „Innenstadtbauprogramm“
 - Neue Konzeption für das Fahrradparkhaus
 - Fahrradmitnahme im ÖPNV
 - Neue planerische Ideen (das „Doppel-Zebra“ und der „Fahrradlift“)
 - Städtebauliches Leitbild
 - Radverkehrsförderung im regionalen Kontext

Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (II)

- ... z. B. Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad:
 - Fahrradförderung als Teil der Strategie „Umweltfreundlicher Einkaufsverkehr“
 - Zahlreiche planerische Maßnahmen (möglichst durchlässiges Straßennetz in der City, Ausbau Fahrradparken, Wegweisung...)
 - Zusammenführen der Akteure: Durchführung einer bundesweiten Fachtagung „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ am 30.06.2005 in Göttingen
 - Initiierung eines Arbeitskreises in Göttingen
 - Programm zum Sponsoring von Abstellanlagen durch den Einzelhandel



Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (III)

- ... z. B. Radverkehrsbelange beim Innenstadtbauprogramm (Mehrjahresprogramm zur Neugestaltung von Fußgängerzone und Haupterschließungsstraßen):
 - Belagswahl unter Berücksichtigung des Fahrkomforts für den Radverkehr (auch in historischen Straßenräumen Asphaltbeläge, keine rauen Pflasterbeläge etc.)
 - Neue Abstellanlagen im Zuge von Straßenumgestaltungen
 - Wo möglich Schaffung der Voraussetzungen für Öffnung weiterer Einbahnstraßen



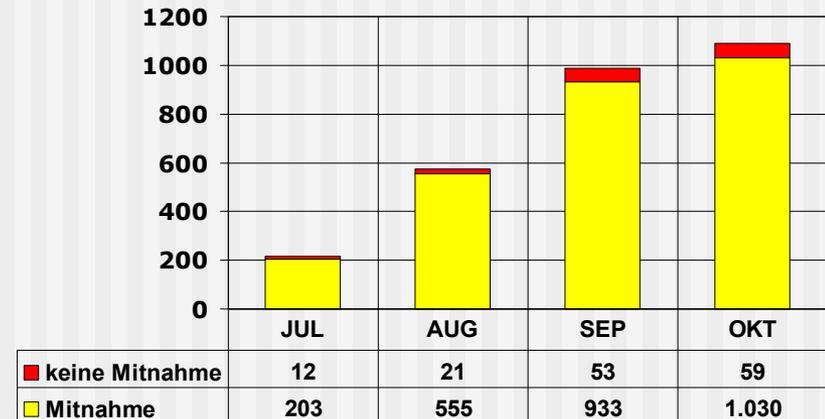
Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (IV)

- ... z. B. neue Konzeption für das Fahrradparkhaus:
 - Nach über 9 Jahren Betrieb (eines der ältesten und größten in Deutschland) Modernisierungsprogramm erforderlich (wird derzeit gemeinsam mit Betreiber erarbeitet)
 - Automatisierung des Zugangs
 - Einrichtung 24-h-Bereich
 - Erweiterung des Serviceangebots
 - Marketingkampagne (u. a. Kooperation mit ÖPNV-Betreibern)



Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (V)

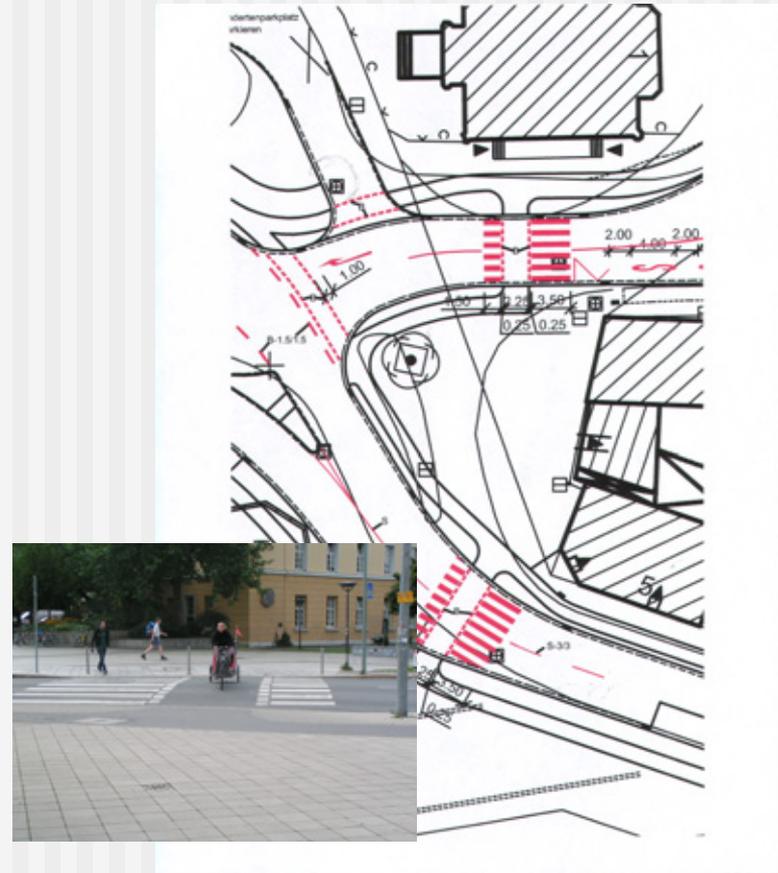
- ... z. B. Fahrradmitnahme im ÖPNV:
 - Pilotprojekt in Südniedersachsen: seit Sommer 2005 kostenlose Fahrradmitnahme im Stadtbus ohne zeitliche Einschränkungen (Finanzierung durch Stadt)
 - Anstieg von 200 auf bis zu 1.500 Mitnahmen/Monat
 - Hohe Nachfrage in topographisch schwierigen Bereichen
 - Keine Beschwerden, nur sehr wenige Radfahrer (max. 5% müssen abgewiesen werden)
 - Seit 01.01.2006 gleiche Regelung für alle Busse im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN), derzeit auch im SPNV



Entwicklung der Fahrradmitnahme in Göttingen 7-10/2005

Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (VI)

- ... z. B. neue planerische Ideen – das „Doppel-Zebra“:
 - Problem: Sicherheits- und Akzeptanzprobleme bei nicht signalisierten Querungen von Hauptverkehrsstraßen im Zuge stark frequentierter Radverkehrsrouten
 - Lösung: separate Furt für Radverkehr wird mittig in Fußgängerüberweg integriert (das „Doppel-Zebra“), mittlerweile auch außerhalb von Knotenpunkten
 - Hoher Akzeptanz- und Sicherheitsgewinn (nominiert für best-for-bike 2007)



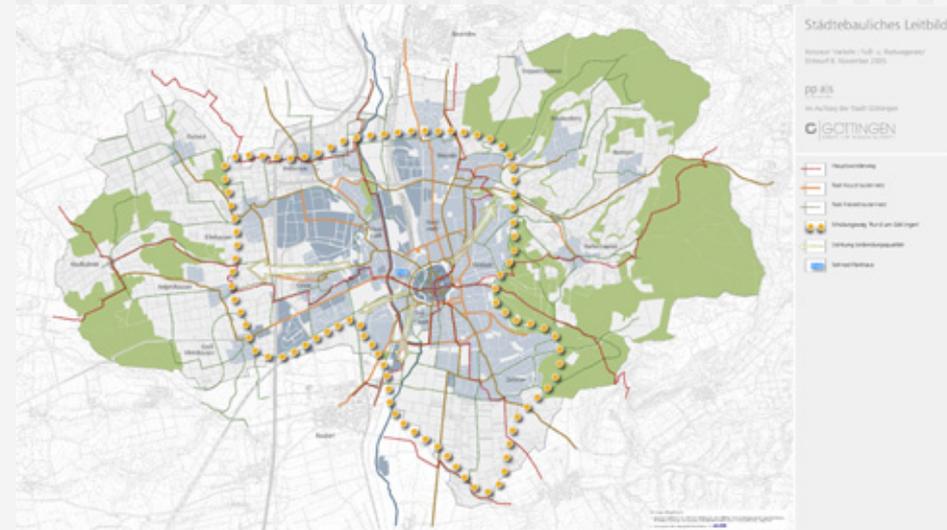
Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (VII)

- ... z. B. neue planerische Ideen – der „Fahrradlift“:
 - Keine Utopie, sondern konkretes Projekt: der topographisch ungünstig gelegene neue Stadtteil „Zietenterrassen“ (Konversionsfläche) soll nach einem in der norwegischen Stadt Trondheim realisierten Vorbild (s. Fotos) durch einen „Fahrradlift“ in einem Steilstück besser mit dem Fahrrad erreicht werden können.
 - Eine Machbarkeitsstudie liegt vor, derzeit werden Finanzierungs-, Rechts- und Betriebsfragen geklärt.



Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (VIII)

- ... z. B. das städtebauliche Leitbild:
 - Derzeit (als Vorstufe zu neuem Flächennutzungsplan) Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbilds für die Gesamtstadt
 - Separate und ausführliche Behandlung des Radverkehrs (aufgrund seiner Bedeutung auch als wichtiges Alleinstellungsmerkmal im interkommunalen Wettbewerb)



Radverkehrsförderung in Göttingen: Innovation (IX)

- ... z. B. Radverkehrsförderung im regionalen Kontext:
 - Starkes Engagement der Stadt Göttingen beim Projekt „Radverkehrsstrategie Metropolregion“ in der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen
 - Ziel: Umsetzung der Strategie „Radverkehr als System“ im regionalen Zusammenhang im Alltags- wie im Freizeitverkehr durch Definition und Umsetzung gemeinsamer Standards

Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen
Workshop, 24. April 2007 in Göttingen



Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen

**Workshop, 24. April 2007,
Neues Rathaus Göttingen**

Herzlich willkommen!



Ausblick

- Die Stadt Göttingen sieht sich mit ihrer Strategie zur Radverkehrsförderung auf einem guten Weg und erfährt dafür auch überregionale Anerkennung.
- Es bleibt eine Herausforderung, weiterhin trotz weitgehend leerer Kassen kontinuierlich Radverkehrsförderung zu betreiben.
- Dies betrifft die wichtigen Alltagsaufgaben der Qualitätssicherung im Bestand und der Erhöhung der Verkehrssicherheit ebenso wie die Notwendigkeit der Initiierung innovativer Projekte.
- Der Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen und die Einbindung in entsprechende Netzwerke ist aus Sicht der Stadt Göttingen ein wesentlicher Bestandteil effizienter Radverkehrsförderung.

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**



Fahrräder nur innerhalb der
Parkzone (Schotterfläche) abstellen.
Fahrräder, die an Bäumen oder
außerhalb der Parkzone abgestellt sind,
werden entfernt.

