

Dr. Francisco Welter-Schultes

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

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



Göttingen, 23.01.2019

Antrag

für den Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke am 07.02.2019

"Verbesserung der Verkehrssicherheit unter der Eisenbahnbrücke Godehardstraße"

Der Ausschuss möge dem Rat zum Beschluss vorlegen:

Die Verwaltung entschärft zeitnah durch geeignete Maßnahmen die Gefahrenlage unter der Eisenbahnbrücke Godehardstraße auf dem südseitigen Radfahrstreifen. Mehrere Optionen werden geprüft.

- 1 - Anbringen einer Leitschwelle über dem bestehenden Radfahrstreifen, anfangs verstärkt mit Leitbaken (Zeichen 605), sodass ein Überfahren des Radfahrstreifens nicht mehr möglich ist.
- 2 - Frühzeitigere Aufgabe der Zweispurigkeit der Kfz-Fahrbahn und frühzeitigerer Beginn des Radfahrstreifens (noch vor der Einbiegung Bahnhofsallee), Gesamtumbau der Straße mit Einpassung eines baulichen Radwegs oder Radfahrstreifens (RadVEP Bezirk 4 Maßnahme 39).
- 3 - Freigabe des südseitigen Gehweges unter der Brücke für den Radverkehr, falls Option 1 nicht sofort durchgeführt werden kann.

Begründung:

Stadteinwärts fahrende Kfz-Fahrer erkennen beim Einfahren unter die Eisenbahnbrücke Godehardstraße den abmarkierten Radfahrstreifen nicht immer und sehen Radfahrer nicht immer rechtzeitig, auch aufgrund der dunklen Lichtverhältnisse unter der Brücke. Die Fahrgeschwindigkeit der Kfz ist sehr hoch. Die durchschnittliche Breite der Kfz hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Der vorgeschriebene Abstand von 1,50 m zu Fahrrädern wird von den Kfz nicht eingehalten. Dass es durch zu knappes Überholen zu Unfällen kommt [1], ist nicht verwunderlich.

Die Eingangssituation an der Westseite der Unterführung unter die Bahnstrecke (und Straßenbrücke Bahnhofsallee) bedingt, dass Radfahrer, die vorher auf einem hochbordigen Radweg geführt wurden, plötzlich kurz vor der Brücke auf die Fahrbahn geleitet werden. Ab dort fahren sie innerhalb eines abmarkierten Radfahrstreifens auf der Fahrbahn unter der Brücke entlang.

Die Kfz-Führung vor der Brücke ist wenig eindeutig. Die Godehardstraße ist Richtung Osten (Innenstadt) zweispurig und wird vor der Brücke plötzlich einspurig. Das Schild dazu (Zeichen 531-10) kommt sehr spät und verliert sich zwischen Ampeln und anderen Schildern. Auch ist den von der Godehardstraße kommenden Fahrern nicht klar ersichtlich, dass das Schild sich nicht nur an den von rechts einbiegenden Verkehr richtet, da es unmittelbar an der Einbiegung angebracht ist. Die Leitbaken am Brückenpfeiler der Bahnhofsallee im Eingangsbereich der Unterführung sind missverständlich und signalisieren dem Kfz-Fahrer von weitem, dass die Kfz-Fahrspur sehr dicht am Brückenpfeiler vorbeiführt.

Das Problem beim Einfahren in die Unterführung besteht in der plötzlichen Änderung der Lichtverhältnisse. Radfahrer sind tagsüber nicht beleuchtet und werden unter der Brücke schlecht gesehen. Ihrerseits rechnen Radfahrer nicht immer nicht damit, dass ein Auto hinter ihnen den weißen Radfahrstreifen überfährt - und wenn doch, dann sind sie dennoch hilflos. Radfahrer haben im Moment des Wechsels auf die Fahrbahn kurz vor dem Brückenpfeiler zudem das Problem, dass die Bordsteinabsenkung keine ausreichende (und wahrscheinlich auch nicht die vorgeschriebene) Breite aufweist. Sie müssen genau darauf achten, die enge Bordsteinabsenkung zu treffen, und haben in diesem kritischen Moment den Blick nicht frei nach hinten.

Für Kfz-Fahrer in Richtung Innenstadt müssen Führung und Spurzahl klarer ersichtlich werden. Das Straßenbild muss den Wechsel auf die Einspurigkeit klarer verdeutlichen. Hier erscheinen bauliche Maßnahmen besser geeignet als nur Markierungen.

Die weiße Trennlinie alleine bewirkt diese Klarheit im dunklen Sichtraum der Unterführung nicht.

1 - Eine praktikable und kurzfristig durchführbare Lösung wären **Leitschwellen** als Fahrbahnteiler zwischen der Kfz-Fahrbahn und der Fahrbahn für den Radverkehr (dem Fahrrad-Schutzstreifen). Diese Leitschwellen ließen sich auf der weißen Trennlinie installieren und sollten zur frühzeitigen Sichtbarkeit mit Leitbaken (Zeichen 605) verstärkt sein. Dies würde auch dazu dienen, die hohen Fahrgeschwindigkeiten in der Unterführung zu reduzieren. Die Leitbaken müssten nicht auf der ganzen Länge der Unterführung angebracht werden.



Fahrbahnteiler mit Leitschwellen und Leitbaken (Zeichen 605).

2 - Es stellt sich die Frage, warum der Radverkehr nicht schon früher auf die Fahrbahn der Godehardstraße geleitet werden kann. Wenn der Verkehr Richtung Innenstadt sowieso einspurig wird, kann er das auch schon weiter westlich. Der Umbau der Godeardstraße ist im Radverkehrsentwicklungsplan ins Auge gefasst worden (Bezirk 4 Maßnahme 39). Die Einspurigkeit der Fahrbahn in beiden Richtungen wäre dabei herzustellen. Leitschwellen mit Leitbaken ließen sich vor dem Umbau schnell wieder abschrauben.

3 - Eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg sollte auch geprüft werden, wenn Option 1 nicht durchgeführt werden kann. Offenbar wurden beim Bau der Brücke der Bahnhofsallee schwere Fehler gemacht, sodass der ursprünglich rechts des Brückenpfeilers geführte Radverkehr später abgesperrt und auf die linke Seite verlegt werden musste.

F. Weicker-Schäfer

Quellen

[1] GT vom 14.01.2019
<http://www.goettinger-tageblatt.de/Die-Region/Goettingen/Unfall-in-der-Goettinger-Godehardstrasse>

Illustrationen der Gefahrenstelle



Blick aus der Unterführung Godehardstraße nach Westen mit Stellung des Straßenbrückenpfeilers. Dieser steht zwischen Radweg und Gehweg. Er steht sogar so dicht an der Straße, dass zur Warnung der Kfz-Fahrer Leitbaken am Pfeiler angebracht sind.



Blick auf den westseitigen Eingangsbereich der Unterführung, Radweg Richtung Innenstadt. Sehr enge Auffahrt auf die Fahrbahn vor dem Straßenbrückenpfeiler. Der ursprünglich geradeaus geführte Radweg (Bildmitte) ist mit einem Bügel abgesperrt.



Godehardstraße, Einmündung der Auffahrt auf die Bahnhofsallee, Blick auf die Brücke Richtung Innenstadt.

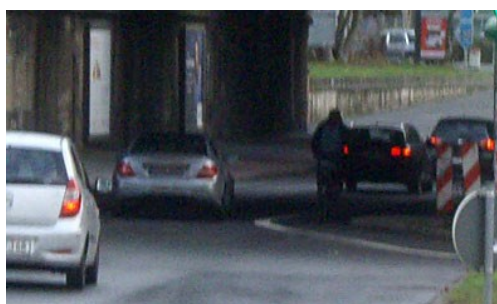
Ein **Fahrrad (rechts im Bild)** fährt von rechts kommend auf die Fahrbahn zu und ist für den Kfz-Verkehr auf der Godehardstraße hinter Schildern und Bäumen von weitem kaum zu erkennen.

Dieses Fahrrad kam von der Position des Fotografen, wurde in einem weiten Bogen über die Einmündung geführt und fährt nun nach links auf die Unterführung zu.

Der schwarze Wagen muss wenige Meter später auf die linke Fahrspur wechseln. Das dazugehörige Schild (Zeichen 531-10, Bildmitte) ist erst unmittelbar vor dem notwendigen Spurwechsel angebracht.



Situation wenige Sekunden später. Aus der Ferne ist die Notwendigkeit eines Spurwechsels für die Kfz-Fahrer baulich kaum erkennbar. Die angebrachten **Leitbaken am Brückenpfeiler** (Bildmitte) deuten an, dass die Kfz-Fahrspur sehr nah am Brückenpfeiler entlanggeführt. Das weiße Taxi wartet und versperrt zusätzlich die Sicht auf von rechts kommende Fahrräder.



Das Fahrrad ist in der dunklen Unterführung kaum erkennbar.