

**Protokoll Radverkehrskonzept 2021 für die Stadt Gifhorn**

**1. Öffentlichkeitsbeteiligung „Innenstadtquerung“ am 02.03.2021, 16:30-18:00 Uhr**

Teilnehmer\*innen: 90 Personen mit Vertretern\*innen aus der Verwaltung, Politik, Schulen, Fridays for Futur Gifhorn, Senioren Union, BUND, Polizei, ADFC, Einzelhandel/Gastronomie und Bürger\*innen inklusive des Projektteams

**A) Erläuterungen zum Videokonferenzformat Zoom**

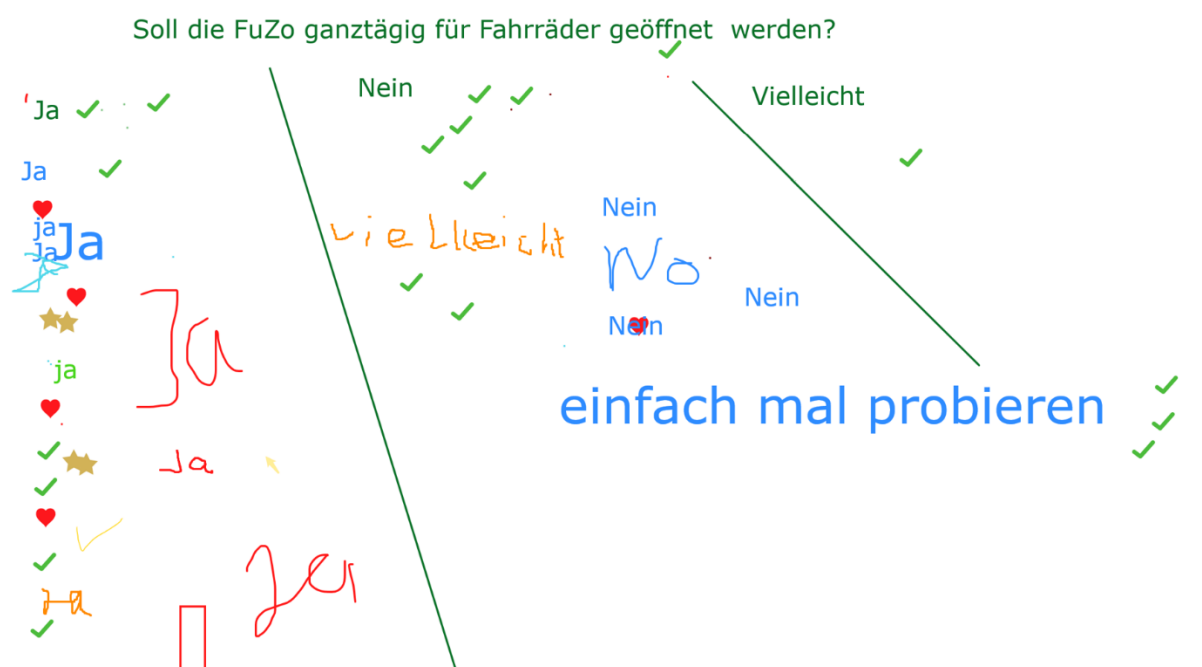
Herr Bley (Radverkehrsbeauftragter Stadt Gifhorn) begrüßte alle Anwesenden und erläuterte kurz die Funktionen von Zoom. Danach stellte er den geplanten Ablauf der Videokonferenz vor. Im Anschluss übergab er das Wort an Herrn Bürgermeister Nerlich.

**B) Begrüßung**

Herr Bürgermeister Nerlich begrüßte alle Anwesenden herzlich und freute sich über die zahlreiche Teilnahme an der Veranstaltung. Er hoffte auf einen produktiven Austausch.

**C) Einstiegsfrage mit Whiteboard Nutzung**

Während Frau Klesen (Fachbereichsleitung Stadtplanung) das Whiteboard vorbereitete, erklärte Herr Bley die Funktionen. Er bat alle Anwesenden, mit einem Stempel oder einem Textfeld (Ja/Nein/Vielleicht) ihre Meinung auf dem Whiteboard in die entsprechende Spalte einzutragen. Frau Klesen speicherte am Ende der Befragung das Ergebnis (siehe Grafik). Ein Großteil der antwortenden Teilnehmenden konnte sich eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr vorstellen.



**D) Präsentation**

Frau Ulbricht (Mitarbeiterin BÖREGIO) und Herr Dr. Mühl nickel (Geschäftsführer BÖREGIO) begrüßten ebenfalls alle Anwesenden und stellten das Büro für Stadt- und Regionalentwicklung aus Braunschweig vor. Die Ziele des Projektes sowie die Elemente des Radverkehrsnetzes für die Stadt Gifhorn 2021 wurden erläutert und die Themen „Untersuchung City-Ring“ und „Untersuchung Fußgängerzone“ erörtert. Abschließend wurde das geplante weitere Vorgehen präsentiert. Nach jedem Kapitel hatten die Teilnehmer\*innen die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen.

Die Fragen und Ergebnisse aus dem Chat der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Präsentation wurden wie folgt zusammengefasst:

## 1. Allgemeines

Fragen, die sich nicht direkt auf die Innenstadtquerung bezogen, z. B. Fragen zu Fahrradstraßen und zur Gestaltung der Braunschweiger Straße, wurden erläutert. Diese und noch offene Fragen wurden für die weitere Projektbearbeitung bzw. den weiteren Beteiligungsprozess erfasst und werden zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

## 2. Untersuchung City-Ring

### Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Celler Str.

Der Vorschlag zur Einrichtung eines Schutzstreifens auf der Celler Str. wurde durch die Teilnehmenden mehrfach im Rahmen der Präsentation thematisiert und kommentiert. Ein Schutzstreifen auf der Celler Str. bei 50 km/h wurde als sehr kritisch gesehen. Oftmals würden von den Autofahrern die vorgeschriebenen 1,5 m Abstand zum Fahrradfahrer beim Überholen nicht eingehalten, die Schutzstreifen würden zugeparkt und ältere Menschen lehnten die Schutzstreifen ab, weil sie sich unsicher fühlten. Des Weiteren seien die Schutzstreifen zu schmal für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern. Um die subjektive und objektive Sicherheit auf den Schutzstreifen zu erhöhen, wurden die folgenden Vorschläge unterbreitet:

- Die Schutzstreifen sollen farblich (rot) markiert werden.
- Eine bauliche Trennung des Radverkehrs zum Autoverkehr durch Poller oder Pfosten ist anzustreben.

**Fragen:** „Warum kann es nicht so bleiben wie es ist?“ und „Warum kann die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf dem City-Ring nicht reduziert werden?“

Beide Fragen sind durch Gesetze und Rechtsvorgaben zu beantworten. Die derzeitige Situation auf dem City-Ring stellt sich wie folgt dar:

Die Straßen des City-Rings sind die Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Gifhorn und sind somit wichtige Verkehrsachsen – nicht nur für den Radverkehr. In der StVO werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen nur unter besonderen örtlichen Verhältnissen und zur Abwehr einer Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt, angeordnet. Daher ist derzeit aufgrund der bestehenden StVO keine Geschwindigkeitsreduzierung möglich.

Aufgrund der für den Radverkehr anzuwendenden Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) sind die Verhältnisse auf der bestehenden Radverkehrsanlage allerdings nicht regelkonform. In der ERA wird für einen Einrichtungsradweg ein Regelmaß von 2,00 m (1,60 m bei geringen Verkehrsstärken) vorgegeben. Ein einseitiger Zweirichtungsradschwergeweg hat ein Regelmaß von 3,00 m (2,50 m bei geringen Verkehrsstärken). In der Celler Str. weist der gem. Geh- und Radweg max. eine Breite von 3 m auf und unterschreitet die vorgegebenen Breiten der Richtlinien. Hinsichtlich der geplanten Vorrangroute erfüllen die vorhandenen Geh- und Radwege ebenfalls nicht die Anforderungen (eine Vertiefung dieses Themas ist bei der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen). Daher besteht ein hoher Handlungsbedarf auf dem City-Ring.

**Frage:** „Wie wichtig ist der City-Ring, wenn man mit dem Fahrrad auch durch die Fußgängerzone fahren kann?“

Die Vorrangroute auf dem City-Ring für den Radverkehr bedeutet, dass der Radfahrer ganzjährig schnell, sicher und komfortabel auf den Radverkehrsanlagen fahren kann. Dazu gehört auch das richtungstreue (rechtsseitig auf oder neben der Fahrbahn) Fahren im Verkehr. Die Öffnung der

Fußgängerzone für den Radverkehr bietet die Wahl, ob Radfahrende schnell über den City-Ring oder eher langsam und rücksichtsvoll durch die Fußgängerzone fahren möchten. Die Öffnung der Fußgängerzone hat somit auch eine zu erwartende Entlastung des City-Rings hinsichtlich des Radverkehrs zur Folge.

**Frage: „Kann der ganze City-Ring zur Einbahnstraße werden?“**

Die Überlegung den City-Ring als Einbahnstraße auszuweisen wurde bereits intensiv mit dem Arbeitskreis Radverkehr und der Verkehrsbehörde der Stadt Gifhorn diskutiert. Würde der KFZ-Verkehr nur einen der heutigen zwei Fahrstreifen nutzen, böte dies Platz für den Radverkehr auf dem anderen Fahrstreifen. Diese Lösung ist jedoch nicht einfach umzusetzen. Um den City-Ring zur Einbahnstraße umzuwidmen sind im derzeitigen Ausbaustandard die Rechtsgrundlagen nicht gegeben. Dieses Konzept erfordert sehr aufwendige Umbaumaßnahmen, insb. auch der Kreuzungen. Besonders die Rettungswege der Feuerwehr, des Krankenwagens und der Polizei würden sich verändern und auch die Ampelschaltungen müssten neu programmiert werden. Auch die Auswirkungen auf den ÖPNV wären erheblich.

### **3. Untersuchung Fußgängerzone**

#### **Öffnung der Fußgängerzone**

Der Vorschlag zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone wurde im Vorfeld bereits mit Vertretern der innerstädtischen Wirtschaft, dem Seniorenbeirat und dem Runden Tisch der Jugendlichen besprochen und fand Zustimmung. Durch die Öffnung können auch Radreisende die gastronomischen Angebote der Innenstadt besser nutzen. Eine Beeinträchtigung durch Sitzmöglichkeiten der Gastronomie oder der Aufsteller des Einzelhandels ist nicht zu erwarten. Die Planungen berücksichtigen die im Sommer vorgesehenen nutzbaren Flächen des Einzelhandels und der Gastronomie.

Die Öffnung der Fußgängerzone ist als Modellprojekt für ein halbes Jahr angedacht. In diesem Zeitraum soll unter anderem der Bedarf einer geöffneten Fußgängerzone für den Radverkehr ermittelt werden. Durch zwei Befragungen (zu Beginn und zum Ende der Probephase) soll die Meinung der Bevölkerung erfasst werden. Je nach Ergebnis der Probephase kann die Öffnung beibehalten oder rückgängig gemacht werden.

Während der Probephase soll eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden, in der die Regeln für den Radverkehr vermittelt werden sollen. Dazu zählen unter anderem das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit und das Rücksichtnehmen auf den Fußverkehr. Der Öffentlichkeitsarbeit kommt eine große Bedeutung in der Probephase zu.

Die baulichen Veränderungen in der Fußgängerzone sind ohne großen Aufwand durchführbar. Hierzu gehören das Aufbringen der Markierungen im Bereich der Fußgängerzone und die Änderung der Parkflächen im Bereich der Allerbrücke. Auch die Demontage der 3 Bänke und des Mülleimers an der Ecke Bodemannstr. / Steinweg ist ohne großen Aufwand umsetzbar. Weitere Sitzmöglichkeiten werden nicht abgebaut.

**Frage: „Gibt es vergleichbare Städte mit geöffneter Fußgängerzone?“**

Vergleichbare Städte mit einer ganztägig geöffneten Fußgängerzone sind beispielsweise Soltau und Kirchheim unter Teck, in denen ein Miteinander gut funktioniert. Auf der Website der Radsam-Kampagne findet sich eine Übersicht der unterschiedlichen Regelungen vieler Städte: <https://radsam-kampagne.de/rad-frei-in-meiner-stadt/rad-frei/>

**Frage: „In welchem Zeitraum ist die Probezeit zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr geplant?“**

Die Probephase soll frühestens am 1. Mai und spätestens am 1. Juli 2021 starten. Der Zeitraum bezieht die Hauptnutzungszeit der Fahrrads in den Frühjahrs- bzw. Sommermonaten mit ein.

**Frage: „Wurde der Knickwall bei der Planung des Radverkehrsnetzes für die Stadt Gifhorn mit berücksichtigt?“**

Der Knickwall wurde bei der Planung des Radverkehrsnetzes als Alternative zum Steinweg geprüft. Die meisten Verbindungen des Knickwalls zu umliegenden Straßen wie Steinweg oder Torstraße verlaufen jedoch über private Grundstücke. Auf einzelnen dieser Grundstücke ist öffentlicher Fußgänger- und Radverkehr geduldet und daher möglich. Eine dauerhafte Sicherung des öffentlichen Radverkehrs besteht jedoch nicht. Ein ausgewiesenes Radverkehrsnetz mit durchgängiger Befahrbarkeit kann daher nicht umgesetzt werden.

**Frage: „Wird es in der Testphase auch schon eine Ad-Hoc-Lösung für den City-Ring geben?“**

Während der Testphase wird es noch keine Ad-Hoc-Lösungen für den City-Ring geben können. Um das zu schnelle Fahren in der Fußgängerzone zu vermeiden, soll zum einen eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit stattfinden, zum anderen werden Teams, bestehend aus Polizei und Ordnungsamt, Kontrollen in der Fußgängerzone durchführen.

**4. Weiteres Vorgehen**

Im Laufe des Projektes werden Themen wie Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für Pedelecs sowie Servicestationen bearbeitet.

Zur Erfassung des Stimmungsbildes der Gifhorer Bürger\*innen wird ab März eine Befragung zum Thema Radverkehr durchgeführt. Der Fragebogen wird wie sämtliche Informationen zum Projekt auf der Internetseite der Stadt Gifhorn verfügbar sein. Auch eine gedruckte Version des Fragebogens ist geplant. Wie und wo der gedruckte Fragebogen zur Verfügung gestellt wird, ist allerdings abschließend noch nicht geklärt.

Sobald das Modellprojekt „Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ vom Rat der Stadt Gifhorn beschlossen wurde, werden die Vorbereitungen getroffen.

**E) Weitere Zeitplanung**

Herr Bley erläuterte die Meilensteine in den Projekten Radverkehrskonzept und Verkehrssicherheitskonzept und welche weiteren Schritte geplant sind. Im März 2021 soll ein Beschluss zur Innenstadtquerung durch die Politik getroffen werden. Für das zweite Quartal 2021 ist der Beschluss zum Radverkehrsnetz und im vierten Quartal 2021 der Beschluss zu einer Maßnahmenliste vorgesehen.

Auf der Internetseite der Stadt Gifhorn werden die Präsentation, das Protokoll und alle künftigen Unterlagen für die Öffentlichkeit bereitgestellt. Am Ende seiner Ausführungen übergab er für die Verabschiedung erneut an Herrn Bürgermeister Nerlich.

**F) Verabschiedung**

Herr Bürgermeister Nerlich bedankte sich für die zahlreiche und lebhafte Teilnahme und hofft bei der nächsten öffentlichen Beteiligung, die Teilnehmer wieder begrüßen zu dürfen.