

Anfrage für den Bauausschuss am 08.06.2017

Göttingen, 24.05.2017

"Verkehrskonzept für den Nikolausberger Weg und den Hohlweg „Am Klausberge“"

Da am Nikolausberger Weg demnächst eine bauliche Veränderung durch eine Verdichtung, Abriss von drei Wohnhäusern und Errichtung von neuen Gebäuden mit ca. 80 Wohneinheiten erfolgen wird, ist abzusehen, dass Arbeiten an der Kanalisation erfolgen werden. Dadurch steht auch eine bauliche Veränderung am Nikolausberger Weg in Aussicht. Die Asphaltdecke erlaubt derzeit keine hohen Geschwindigkeiten.

Auch der nördlich daran anschließende Hohlweg "Am Klausberge" kann von den Maßnahmen betroffen sein. Die Wegführung ist dort so eng, dass Schwerlastverkehr nicht hindurchfahren kann. Dadurch war der Schwerlastverkehr aus Richtung Gieboldehausen/Waake mit Zielrichtung Göttingen-Ost, -Mitte und -Süd bislang gezwungen, die B 27 bis zur Hannoverschen Straße zu fahren und erst dort nach Süden abzubiegen.

Hierzu fragen wir die Verwaltung:

1. Wie kann am Nikolausberger Weg der Straßenbelag verbessert werden, ohne dass sich die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit erhöht?
2. Welches langfristige Verkehrskonzept verfolgt die Stadt für den Schwerlastverkehr (Lkw > 3,5 t) aus Richtung Gieboldehausen/Waake mit Zielrichtung Göttingen-Ost, -Mitte und -Süd?
3.
 - a) Welches sind die Hauptrouten, auf denen dieser Schwerlastverkehr momentan durch die Stadt geführt wird?
 - b). Auf welchen Hauptrouten soll dieser Verkehr in Zukunft durch die Stadt rollen?

4. Steht eine Verbreiterung des Hohlwegs "Am Klausberge" in Aussicht, oder ist eine in Planung?

Wenn ja:

a) Beinhaltet die Planung den Ausbau eines Fahrradwegs, oder ist geplant, den östlich des Klausberg-Wohngebietes von unten zur Bushaltestelle verlaufenden Geh- und Radweg besser auszuschildern?

b). Auf welchen Strecken soll der Schwerlastverkehr, der dann (legal und erfahrungsgemäß auch illegal) durch die Wohngebiete der nördlichen Oststadt (Nikolausberger Weg, Nonnenstieg) fahren wird, von dort die weiteren Ziele insbesondere in Geismar, der Südstadt und der Innenstadt ansteuern, bzw. von dort zum Hohlweg gelangen?

5. Sind Verbindungsstraßen wie unterer Abschnitt Nikolausberger Weg, oberer Abschnitt Kreuzbergring, Düstere-Eichen-Weg, Dahlmannstraße, Merkelstraße, Friedländer Weg, Cal-sowstraße, Schildweg und Keplerstraße für eine spürbar höhere Nutzung durch Schwerlast-Begegnungsverkehr ausgelegt?

6. Welche Auswirkungen hätte eine höher frequentierte Nutzung durch Lkw auf dem Weg vom und zum Hohlweg auf die Radverkehrsnutzung in diesen Straßen?

7. Ließe sich die negative Auswirkung durch zunehmend schwereren Lkw-Verkehr auf die Radverkehrs-Nutzungsintensität durch eine Verbreiterung des Straßenraumes bei massivem Wegfall von Pkw-Stellplätzen neutralisieren?

Begründung:

Nikolausberger Weg:

Eine unvorsichtige Erneuerung der Asphaltdecke am oberen Nikolausberger Weg ohne begleitende wirklich effiziente Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (wirklich effizient wären Bodenwellen, Bodenrillen und Blitzgeräte, weniger effizient wären Tempo 30-Schilder) hätte eine Erhöhung der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit zur Folge.

Bei gleichzeitiger Wohnraumverdichtung (netto 65 neue Wohneinheiten) und angesichts einer zu erwartenden häufigeren Querung des Nikolausberger Weges zwischen der Wohnbebauung auf der Südostseite und den Waldspazierwegen auf der Nordwestseite würde eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit vermindern. Umso mehr, wenn zudem noch der Anteil des Lkw-Verkehrs zunehmen würde.

Hohlweg "Am Klausberge"

Vor einigen Jahren wurde das zulässige Höchstgewicht am Hohlweg von 2,8 t auf **3,5 t** erhöht. Dies hat dazu geführt, dass die Nutzung durch Lkw gestiegen ist.

Uns liegen glaubwürdige Berichte erfahrener Anwohner vor, welche nahelegen, dass (a) bereits heute sehr viel illegaler Lkw-Verkehr bis etwa 5 t durch den Hohlweg fährt, und (b) die noch schwereren Lkw nicht wegen des Verbotes den Hohlweg meiden, sondern weil der Hohlweg baulich bedingt tatsächlich nicht im Lkw-Begegnungsverkehr befahrbar ist.

Eine Verbreiterung des Hohlweges - egal ob mit oder ohne Lkw-Verbot - würde die Situation für schwere Lkw über 5 t schlagartig verbessern und hätte einschneidende Konsequenzen auf die Schwerlastverkehrsströme innerhalb der Stadt.

Zu befürchten sind neben der Lärmbelästigung der Anwohner auf den engen Straßen Konflikte mit dem **Radverkehr**, die sich erfahrungsgemäß in einer reduzierten Radverkehrsnutzungsdichte auswirken.

Ganz besonders problematisch ist in diesem Zusammenhang der vom Radverkehr stark genutzte **Friedländer Weg**, der jedoch in Punkto gefühlter Sicherheit als sehr problematisch identifiziert wurde (radvep-Befragung 2016, Frage 8), was streckenweise in der Unfallanalyse mit teils stark unfallauffälligen Bereichen übereinstimmt (Räumliche Unfallanalyse, AK radvep 13.9.2016).

Wenn Radfahrer im Berufsverkehr die Straßen als zu gefährlich empfinden, reagieren sie. In der Regel reichen wenige Erlebnisse mit Schwerlastverkehr-Begegnungen, um eine Strecke zu meiden und entweder auf eine andere Strecke auszuweichen - und wenn keine existiert, dann das Radfahren ganz aufzugeben. Der Friedländer Weg gehört zu diesen fast alternativlosen Nord-Süd-Verbindungsstrecken.

F. Welles-Saath