



Ratsgruppe Göttingen

PIRATENundPARTEI-Ratsgruppe, Hiroshimaplatz 1-4,
37083 Göttingen

PP-Ratsgruppe
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

Ansprechpartner:
Lisa Balkenhol
0551 / 400-3077

Antrag für den
Rat der Stadt Göttingen am 18.08.2017

Göttingen, 03.08.2017

Kein Ausbau des Hohlweges am Klausberg

Beschlussvorschlag:

1. Der Hohlweg am Klausberg wird nicht ausgebaut. Die Hohlweg-Struktur bleibt erhalten.
2. Die Stadt setzt keine weiteren Arbeitskapazitäten in diese Planungen.
3. Die Möglichkeit, den Hohlweg breit auszubauen und dann mit Durchfahrtsverboten für Lkw zu versehen, wird nicht als Option angesehen.
4. Dies gilt unabhängig davon, ob Fördermittel des Landes in Anspruch genommen werden können oder nicht.
5. Die Stadt verfolgt nicht weiter das Ziel einer autogerechten Stadt.

Begründung:

Der Hohlweg am Klausberg stellt ein Nadelöhr dar, welches bewirkt, dass breite Fahrzeuge, insbesondere Schwerlastverkehr, nicht von der B 27 direkt in die Oststadt von dort weiter bequem in die Südstadt gelangen. Die für den Hohlweg zu breiten Fahrzeuge mit Zielrichtung Oststadt und Südstadt sind durch die baulichen Gegebenheiten gezwungen, bis zur B 3 zu fahren und dort über die Hannoversche Straße Richtung Innenstadt weiterzufahren.

Dies soll weiterhin so beibehalten werden.

Derzeit ist der Hohlweg für Lkw gesperrt, allerdings halten sich nicht alle Lkws an das Verbot. Bis vor wenigen Jahren betrug das zulässige Höchstgewicht 2,8 Tonnen, und wurde dann auf 3,5 Tonnen hochgesetzt.

Seitdem wurde eine Zunahme von Klein-Lkws im Hohlweg beobachtet.

Lkw-Verkehr fährt momentan bis etwa 5 t durch den Hohlweg.

Gewichtskontrollen finden nicht statt. Fahrer größerer Lkws meiden den Hohlweg nicht deswegen, weil es verboten ist, sondern ausschließlich deswegen, weil der Straßenabschnitt bei Gegenverkehr schlichtweg zu eng ist.

Ein Ausbau des Hohlweges am Klausberg würde Straßenraum verbreitern und mehr Platz zu schaffen. Breitere und schwerere Fahrzeuge könnten dann durchfahren. Eine Verbreiterung des Hohlweges - egal ob mit oder ohne Lkw-Verbot - würde die Situation für schwere Lkw über 5 t verbessern und hätte einschneidende Konsequenzen auf die Schwerlastverkehrsströme innerhalb der Stadt. Es wäre nicht damit zu rechnen, dass sich bei ausreichend breiter Straße Schwerlastverkehr an ein Verbot halten würde.

Der Lastverkehr aus dem Eichsfeld mit Zielrichtung Oststadt und Südstadt würde dazu einfach viel zu viel Zeit sparen.

Dabei geht es nicht nur um das Gewicht, sondern auch um die Breite der Fahrzeuge. Insbesondere Lieferfahrzeuge sind in den letzten Jahren immer breiter geworden. Die Straßen einer dicht bebauten Stadt können nicht breiter werden. Es ist keine Option, der Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt nachzugeben und die Straßen so auszubauen, dass die immer breiteren Fahrzeuge bequem in die Stadt fahren können. Denn die nachfolgenden Straßen (in diesem Fall Düstere-Eichen-Weg, Merkelstraße und Friedländer Weg) sind für eine spürbar stärkere Nutzung durch breitere Fahrzeuge in beiden Richtungen nicht ausgelegt. Da diese Straßen intensiv vom Radverkehr genutzt werden, und insbesondere der Friedländer Weg eine alternativlose Nord-Süd-Verbindungsstrecke darstellt, hätte eine weitere Belastung mit breiten Fahrzeugen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Radverkehr.

Die autogerechte Stadt kann nicht Zielsetzung städtischer Verkehrspolitik sein. Weiter so zu verfahren wie bislang und die Stadt für den Autoverkehr immer attraktiver zu machen, zuletzt geschehen beim Bau der GVZ-Straße, verstopft die Straßen immer mehr, belastet die Luft mit immer mehr Abgasen, setzt den Radverkehr immer weiter unter Druck und torpediert Alternativen zum motorisierten Verkehr.#

F. Welles-Saath