

# **VERKEHRSUNTERSUCHUNG**

## **EVALUATION DES MODELLVERSUCHS**

### **IM MASCH-STRÄßEN-VIERTEL, GÖTTINGEN**

Auftraggeber: **Stadt Göttingen**  
**Hiroshimaplatz 1-4**  
**37083 Göttingen**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH**  
**Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover**  
**Telefon: 0511 / 38 39 40**  
**Telefax: 0511 / 38 39 450**  
**E-Mail: post@pgt-hannover.de**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. H. MAZUR**  
**M. KUNZE**

Grafik: **M. KUNZE**  
**G. HERNER**

Hannover, 12. Juni 2023

P3385\_T\_230614\_Göttingen Evaluation Masch-Straßen-Viertel(fv).docx

**INHALTSVERZEICHNIS:**

|          |                                              |           |
|----------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Ausgangslage .....</b>                    | <b>7</b>  |
| <b>2</b> | <b>Vorgehen und Entscheidungswege .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>3</b> | <b>Verkehrssituation .....</b>               | <b>8</b>  |
| 3.1      | Vorher-Situation .....                       | 8         |
| 3.2      | Situation während des Verkehrsversuchs ..... | 8         |
| 3.3      | Verkehrserhebungen .....                     | 11        |
| 3.4      | Verkehrsanalyse .....                        | 12        |
| 3.5      | Verkehrsanalyse im Vorher-Zeitraum .....     | 13        |
| 3.6      | Verkehrsanalyse im Während-Zeitraum .....    | 16        |
| <b>4</b> | <b>Bewertung .....</b>                       | <b>18</b> |
| <b>5</b> | <b>Empfehlung .....</b>                      | <b>18</b> |
| <b>6</b> | <b>Anhang .....</b>                          | <b>21</b> |

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

|          |                                                                                            |    |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 3.1 | Modellversuch Masch-Straßen-Viertel .....                                                  | 9  |
| Abb. 3.2 | Sitzmöblierung und Radabstellanlagen im Bereich der<br>Diagonal Sperre .....               | 10 |
| Abb. 3.3 | Lage der erhobenen Knotenpunkte .....                                                      | 11 |
| Abb. 3.4 | Zufahrtswege zum Untersuchungsraum .....                                                   | 13 |
| Abb. 3.5 | Verkehrsmengen im Vorher-Zeitraum, Do., 19.05.2022 .....                                   | 15 |
| Abb. 3.6 | Verkehrsmengen im Vorher-Zeitraum, Sa., 21.05.2022 .....                                   | 15 |
| Abb. 3.7 | Verkehrsmengen im Während-Zeitraum, Do., 15.09.2022 .....                                  | 17 |
| Abb. 3.8 | Verkehrsmengen im Während-Zeitraum, Sa. 17.09.2022 .....                                   | 17 |
| Abb. 5.1 | Verbesserungsvorschlag an der Einmündung der Goethe-Allee<br>auf die Berliner Straße ..... | 19 |
| Abb. 5.2 | Mögliche dauerhafte Umgestaltung Platz der Synagoge .....                                  | 20 |

**Anhang:**

|           |                                                                                              |    |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 6.1  | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022<br>21                             |    |
| Abb. 6.2  | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – morgendliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 .....    | 22 |
| Abb. 6.3  | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 ..... | 23 |
| Abb. 6.4  | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022<br>24                             |    |
| Abb. 6.5  | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – morgendliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 .....    | 25 |
| Abb. 6.6  | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 ..... | 26 |
| Abb. 6.7  | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022<br>27                             |    |
| Abb. 6.8  | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – morgendliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 .....    | 28 |
| Abb. 6.9  | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 ..... | 29 |
| Abb. 6.10 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022<br>30                             |    |
| Abb. 6.11 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – morgendliche<br>Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 .....    | 31 |

|           |                                                                                            |    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 6.12 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022 .....  | 32 |
| Abb. 6.13 | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022<br>33                           |    |
| Abb. 6.14 | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....     | 34 |
| Abb. 6.15 | Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....  | 35 |
| Abb. 6.16 | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022<br>36                           |    |
| Abb. 6.17 | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....     | 37 |
| Abb. 6.18 | Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....  | 38 |
| Abb. 6.19 | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022<br>39                           |    |
| Abb. 6.20 | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....     | 40 |
| Abb. 6.21 | Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....  | 41 |
| Abb. 6.22 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022<br>42                           |    |
| Abb. 6.23 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....     | 43 |
| Abb. 6.24 | Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022 .....  | 44 |
| Abb. 6.25 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022<br>45                          |    |
| Abb. 6.26 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 .....    | 46 |
| Abb. 6.27 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 ..... | 47 |
| Abb. 6.28 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022<br>48                          |    |
| Abb. 6.29 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 .....    | 49 |



|           |                                                                                            |    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 6.30 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 ..... | 50 |
| Abb. 6.31 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022<br>51                          |    |
| Abb. 6.32 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 .....    | 52 |
| Abb. 6.33 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 ..... | 53 |
| Abb. 6.34 | Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022<br>54                          |    |
| Abb. 6.35 | Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 .....    | 55 |
| Abb. 6.36 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022 ..... | 56 |
| Abb. 6.37 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022<br>57                          |    |
| Abb. 6.38 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 .....    | 58 |
| Abb. 6.39 | Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 ..... | 59 |
| Abb. 6.40 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022<br>60                          |    |
| Abb. 6.41 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 .....    | 61 |
| Abb. 6.42 | Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 ..... | 62 |
| Abb. 6.43 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022<br>63                          |    |
| Abb. 6.44 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 .....    | 64 |
| Abb. 6.45 | Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 ..... | 65 |
| Abb. 6.46 | Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022<br>66                          |    |
| Abb. 6.47 | Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 .....    | 67 |

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 6.48 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – nachmittägliche<br>Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022 ..... | 68 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## **TABELLENVERZEICHNIS:**

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Tab. 3.1: Vergleich der Erhebungszeiträume ..... | 12 |
|--------------------------------------------------|----|

**LITERATURVERZEICHNIS:**

|    |                                                                                                                                                                                           |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015                                                      |
| 2  | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006                                                            |
| 3  | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010                                                                       |
| 4  | BOSSERHOFF: Ver_Bau – Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg, 2012                                                                |
| 5  | BPS GmbH: Programm KREISEL, Version 8, Karlsruhe 2013                                                                                                                                     |
| 6  | BPS GmbH: Programm KNOBEL, Version 7.1.7, Karlsruhe 2021                                                                                                                                  |
| 7  | BPS GmbH: Signalprogramm AMPEL, Version 6, Karlsruhe 2016                                                                                                                                 |
| 8  | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2911) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht Los 3). – Ausgabe, Juni 2014 |
| 9  | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Köln 2019                                                                |
| 10 | Kraftfahrtbundesamt : Statistische Mitteilungen, Flensburg, 01. Januar 2012                                                                                                               |
| 11 | PGT Umwelt und Verkehr GmbH (2021) – Verkehrsuntersuchung: Bewertung der verkehrlichen Situation im Masch-Straßen-Viertel in Göttingen, Hannover, Juli 202                                |

## 1 Ausgangslage

Das Masch-Straßen-Viertel befindet sich im Nordwesten der Göttinger Innenstadt, innerhalb des Göttinger Stadtwalls.

Das Quartier um die Obere- und Untere-Masch-Straße befindet sich in der Städtebauförderung „Nördliche Innenstadt“, welches bereits 2020 festgelegt wurde. Das übergeordnete Ziel der Städtebauförderung ist es, den öffentlichen Raum aufzuwerten sowie den sozialen Zusammenhalt zu fördern und Maßnahmen zu realisieren.

## 2 Vorgehen und Entscheidungswege

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben Anwohner\*innen des Masch-Straßen-Viertels im Vorfeld auch verkehrliche Probleme im Quartier beschrieben. Genannt wurden:

- zu hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten
- Konflikte bei Begegnungsverkehr
- ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl von Fuß- und Radverkehr
- sowie durch Verkehr verursachte Lärmbelästigungen.

In der Verkehrsuntersuchung zur Bewertung der verkehrlichen Situation im Masch-Straßen-Viertel (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 16.07.2021) wurden die genannten Gründe bestätigt.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wurde neben punktuellen Maßnahmen vorgeschlagen, die Einrichtung einer Diagonalsperre für den Kfz-Verkehr (modaler Filter) im Einmündungsbereich am Waageplatz zu realisieren, um Durchgangsverkehr möglichst zu unterbinden.

Die versuchsweise Umsetzung einer Diagonalsperre als abgestimmte Variante am Platz der Synagoge wurde als Modellversuch ab Juni 2022 durchgeführt.

Im Zusammenhang mit dem politischen Beschluss wurde eine begleitende Verkehrsuntersuchung angeregt, in der die Situation vorher- sowie während des Verkehrsversuchs anhand von Verkehrserhebungen durchgeführt und in die Bewohnerbeteiligungen aufgenommen wurde.

### **3 Verkehrssituation**

#### **3.1 Vorher-Situation**

In der Vorher-Situation waren ungehinderte Ein- und Ausfahrten aus dem Quartier nach Norden (Obere-Masch-Straße) und nach Westen (Goethe-Allee) und Osten (Papendiek) möglich.

Die Untere-Masch-Straße war Einbahnstraße in Richtung Süden. Der südliche Abschnitt der Unteren-Masch-Straße im Bereich der Hotelzufahrt war in beiden Richtungen befahrbar.

#### **3.2 Situation während des Verkehrsversuchs**

Durch die Diagonalsperre gilt bis heute eine geänderte Verkehrsführung im Bereich des Masch-Straßen-Viertels.

Die Einfahrt in die Obere- und Untere-Masch-Straße ist für den Kfz-Verkehr aus Nordwesten und Nordosten kommend, am Platz der Synagoge gesperrt. Die Obere- und Untere-Masch-Straße bilden einen Einbahnstraßenring entgegen dem Uhrzeigersinn. Beide Straßen sind in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben. Die Diagonalsperre ist für den Radverkehr passierbar, sie dient am Platz der Synagoge als modaler Filter. Die Einfahrt in den Einbahnstraßenring ist für Kfz nur von der Goethe-Allee aus möglich, die Ausfahrt erfolgt ebenso dorthin. Die aktuelle Verkehrssituation ist in Abb. 3.1 dargestellt.

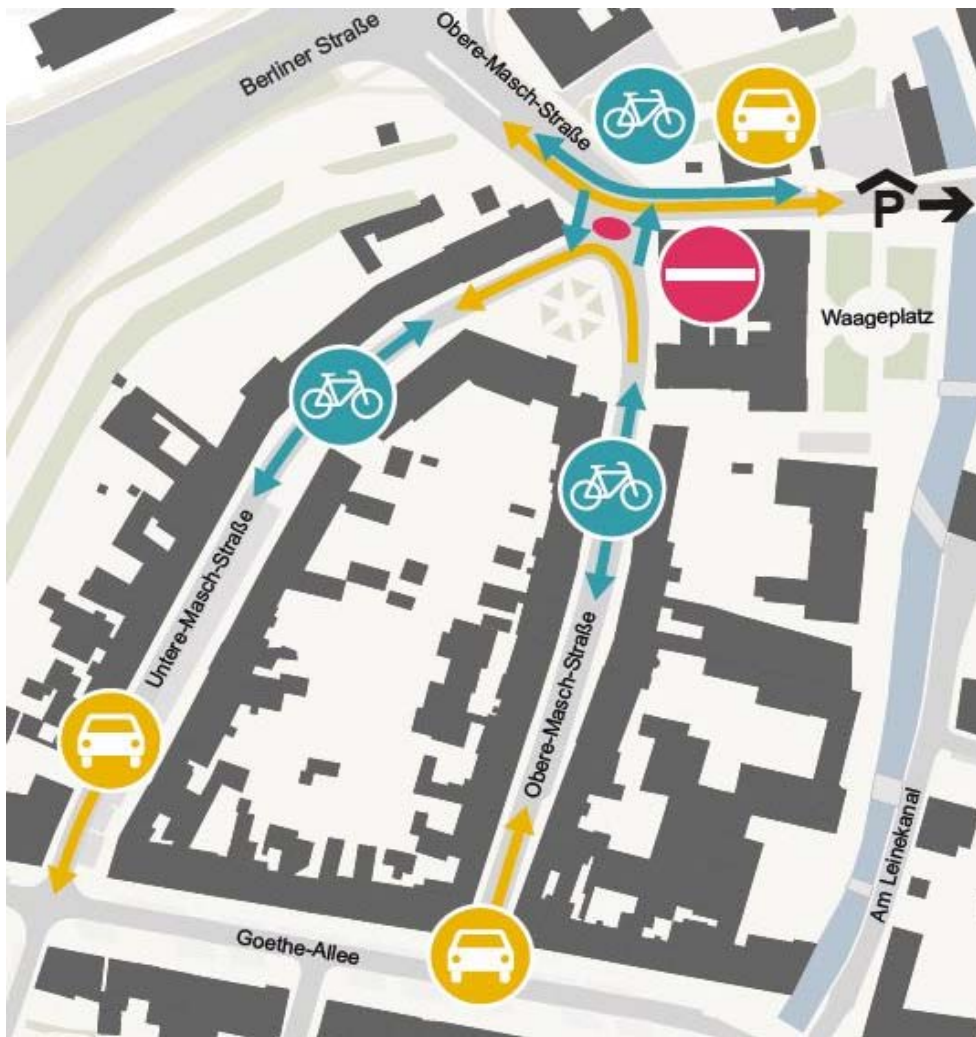


Abb. 3.1 Modellversuch Masch-Straßen-Viertel<sup>1</sup>

Der Modellversuch startete im Juni 2022. Die Umsetzung der Diagonalsperre am Platz der Synagoge erfolgte provisorisch mit Hilfe von Markierungen und durch Aufstellen von Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich wurden Pflanzgefäße aufgestellt, die von „Gieß-Paten“ aus der Bewohnerschaft betreut werden (vgl. Abb. 3.2).

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Göttingen, Fachdienst Stadt- und Verkehrsplanung – Informationsflyer Modellversuch Masch-Straßen-Viertel



Abb. 3.2 Sitzmöblierung und Radabstellanlagen im Bereich der Diagonalsperre<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Quelle: HNA (Thomas Kopietz): Modellversuch: Neuer „Rastplatz“ auf Göttinger Kreuzung soll Verkehr beruhigen, 12.08.2022



### 3.3 Verkehrserhebungen

Für die verkehrliche Begutachtung des Modellversuchs wurden die folgenden vier quartiersspezifischen Knotenpunkte im Masch-Straßen-Viertel betrachtet:

- **K 1:** Waageplatz / Obere-Masch-Straße / Untere-Masch-Straße
- **K 2:** Untere-Masch-Straße / Goethe-Allee / Geiststraße
- **K 3:** Goethe-Allee / Obere-Masch-Straße
- **K 4:** Am Leinekanal / Prinzenstraße / Papendiek

Die Knotenpunkte sind in Abb. 3.3 dargestellt.

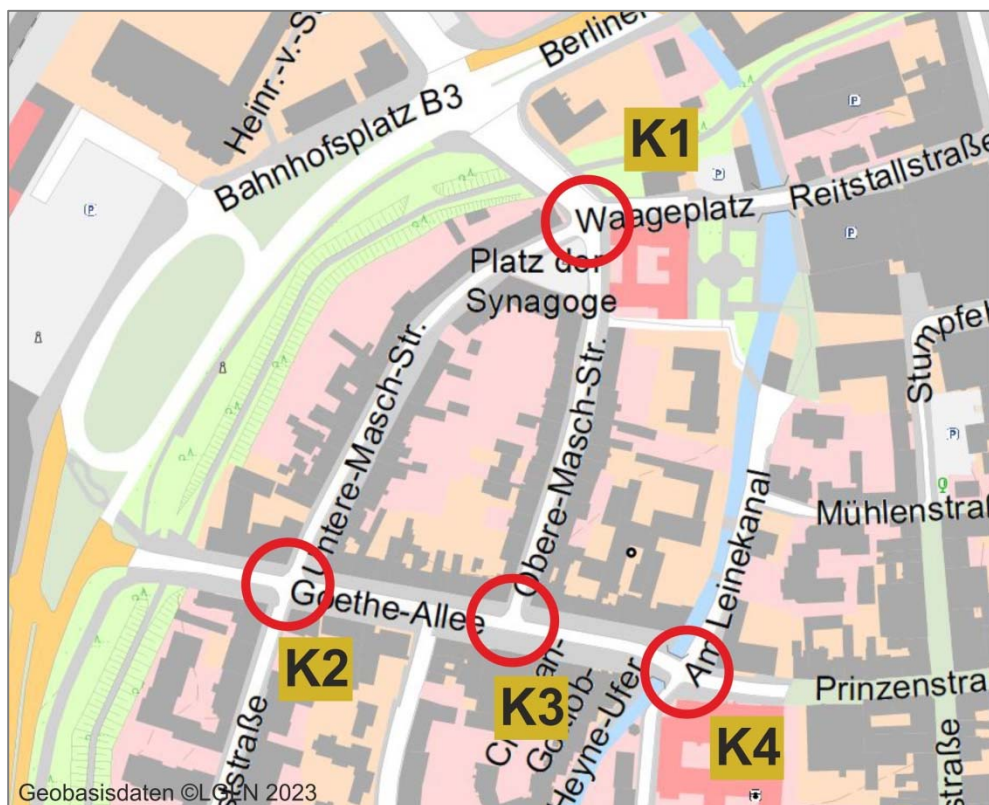


Abb. 3.3 Lage der erhobenen Knotenpunkte

Die Verkehrserhebungen fanden sowohl vor, als auch während des Verkehrsversuches (etwa vier Monate nach Umsetzung) jeweils an einem Donnerstag und einem Samstag über 24 Std an allen Knotenpunkten zeitgleich videounterstützt statt. An den Knotenpunkten wurden jeweils Kfz- und Radverkehrsströme erhoben.



Die Erhebungszeiträume waren:

- Vorher-Zeitraum:
- **Donnerstag, 19.05.2022**
  - **Samstag, 21.05.2022**
- Während-Zeitraum:
- **Donnerstag, 15.09.2022**
  - **Samstag, 17.09.2022**

### Rahmenbedingungen während der Zählzeiträume

Die Erhebungen bilden einen repräsentativen Werktag ab. Einen Einfluss auf den Radverkehr haben Schul- und Semesterferien sowie das Wetter am Erhebungstag. Die Erhebungen im Vorher-Zeitraum haben bei sehr warmem Wetter während der Vorlesungszeit stattgefunden. Die Während-Erhebungen sind in der vorlesungsfreien Zeit durchgeführt worden, die Temperaturen waren hier etwas geringer. Insofern konnte im Während-Zeitraum mit etwas weniger Radverkehr gerechnet werden. In Tab. 3.1 werden die Erhebungszeiträume vergleichend gegenüberstellt.

| Erhebung vor dem Modellversuch<br>(Vorher-Zeitraum) |                                                              | Erhebung während des Modellversuchs<br>(Während-Zeitraum) |                                                                    |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>Donnerstag,<br/>19.05.2022</b>                   | +11° bis +28°<br>trocken, bewölkt<br>ca. 8 Std. Sonnenschein | <b>Donnerstag,<br/>15.09.2022</b>                         | +9° bis +18°<br>trocken, bedeckt<br>ca. 2,5 Std. Sonnenschein      |
|                                                     |                                                              |                                                           | vorlesungsfrei                                                     |
| <b>Samstag,<br/>21.05.2022</b>                      | +7° bis +18°<br>trocken, bewölkt<br>ca. 4 Std. Sonnenschein  | <b>Samstag,<br/>17.09.2022</b>                            | +9° bis +15°<br>überw. trocken, bewölkt<br>ca. 4 Std. Sonnenschein |
|                                                     |                                                              |                                                           | vorlesungsfrei                                                     |

Tab. 3.1: Vergleich der Erhebungszeiträume

## 3.4 Verkehrsanalyse

Im Anhang sind für die Knotenpunkte die Verkehrsströme tagesweise sowie für die verkehrlichen Spitzenstunden dargestellt.

In das Masch-Straßen-Viertel als Untersuchungsgebiet kann aus drei Richtungen ein- bzw. ausgefahren werden. Aus Richtung Norden besteht eine Verbindung zur Berliner Straße über den Platz der Synagoge. In Richtung Osten grenzt der Leinekanal das Masch-Straßen-Viertel ab, der Übergang zur Innenstadt (Osten) erfolgt über Papendiek und Prinzenstraße (sowie untergeordnet über die Straße Stumpfkeibel).

Nach Süden bestehen zwar Durchlässe zur Groner-Tor-Straße, die Straßen Geiststraße und Neustadt sind ansonsten Stichstraßen und ausschließlich für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu passieren. Nach Westen mündet die Goethe-Allee auf die Berliner Strasse.



Abb. 3.4 Zufahrtswege zum Untersuchungsraum

### 3.5 Verkehrsanalyse im Vorher-Zeitraum

Die Verkehrsmengen im Vorher-Zeitraum sind in Abb. 3.5 (Donnerstag, 19.05.2022) und Abb. 3.6 (Samstag, 21.05.2022) zusammenfassend dargestellt.

Die Verkehrsmengen betrugen am Donnerstag (19.05.2022) überschlägig etwa 2.500 - 3.000 Kfz/24h auf der Goethe-Allee, 2.000 Kfz/24h auf der Oberen-Masch-Straße und 400 Kfz/24h auf der Unteren-Masch-Straße.

Über den Waageplatz sind etwa 1.000 Kfz/24h aus Richtung Osten eingefahren. Dabei besteht die Hauptfahrbeziehung zwischen dem Waageplatz und der Oberen-Masch-Straße in Richtung Berliner Straße.

Der überwiegende Teil der Einfahrten in das Gebiet erfolgte von Osten (etwa 2.200 Kfz/24h).

Die Ausfahrten aus dem Gebiet über den Waageplatz betrugen etwa 1.400 Kfz/24h, in Richtung Osten war die Anzahl mit etwa 500 Kfz/24h geringer. Der überwiegende Anteil an Ausfahrten erfolgte nach Westen (etwa 2.200 Kfz/24h).

Die Verkehrsmengen am Samstag weichen nicht wesentlich von denen am Donnerstag ab.

Der Radverkehr betrug auf der Goethe-Allee 1.200 - 2.300 Radfahrende/24h und auf der Oberen-Masch-Straße 1.000 Radfahrende/24h und erreicht Verkehrsanteile von stellenweise etwa 50% bezogen auf das Verkehrsaufkommen auf den Straßenabschnitten.

Sowohl die Donnerstags- als auch die Samstagsauswertungen zeigen eine vergleichsweise hohe Belastung mit Durchgangsverkehr aus der Innenstadt von der Einbahnstraße Papendiek kommend in Richtung Westen (entlang der Goethe-Allee) bzw. in Richtung Norden (entlang der Oberen-Masch-Straße). Auffällig ist insbesondere Verkehr durch den Papendiek in die Obere-Masch-Straße, der nur zu einem geringen Teil mit dem Gerichtsstandort in Verbindung gebracht werden kann. Dieser Verkehr nimmt samstags geringfügig ab, was auf einen Anteil Berufsverkehr hindeutet, der insbesondere in den Spitzenstunden (vormittags und nachmittags) den Innenstadtring umfährt bzw. als Quell- oder Zielverkehr aus der Innenstadt diese Streckenführung wählt.

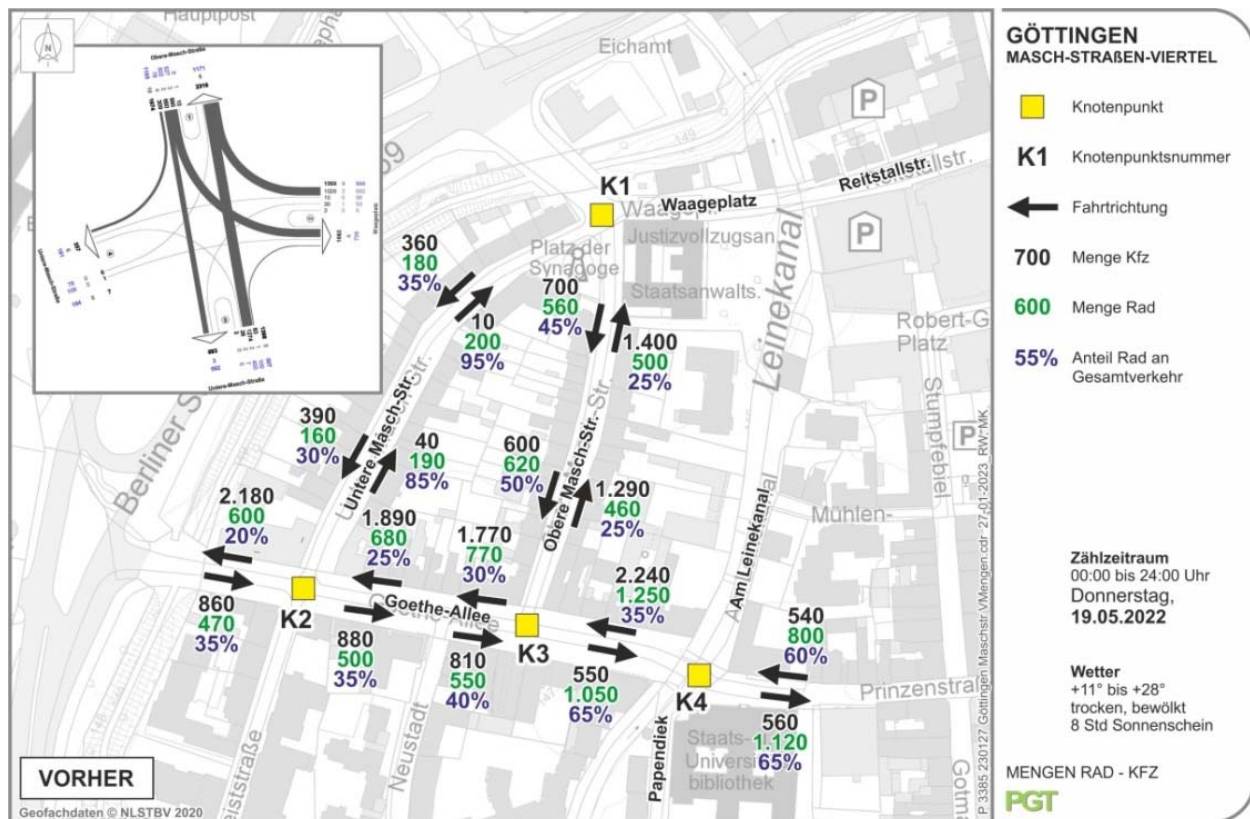


Abb. 3.5 Verkehrsmengen im Vorher-Zeitraum, Do., 19.05.2022

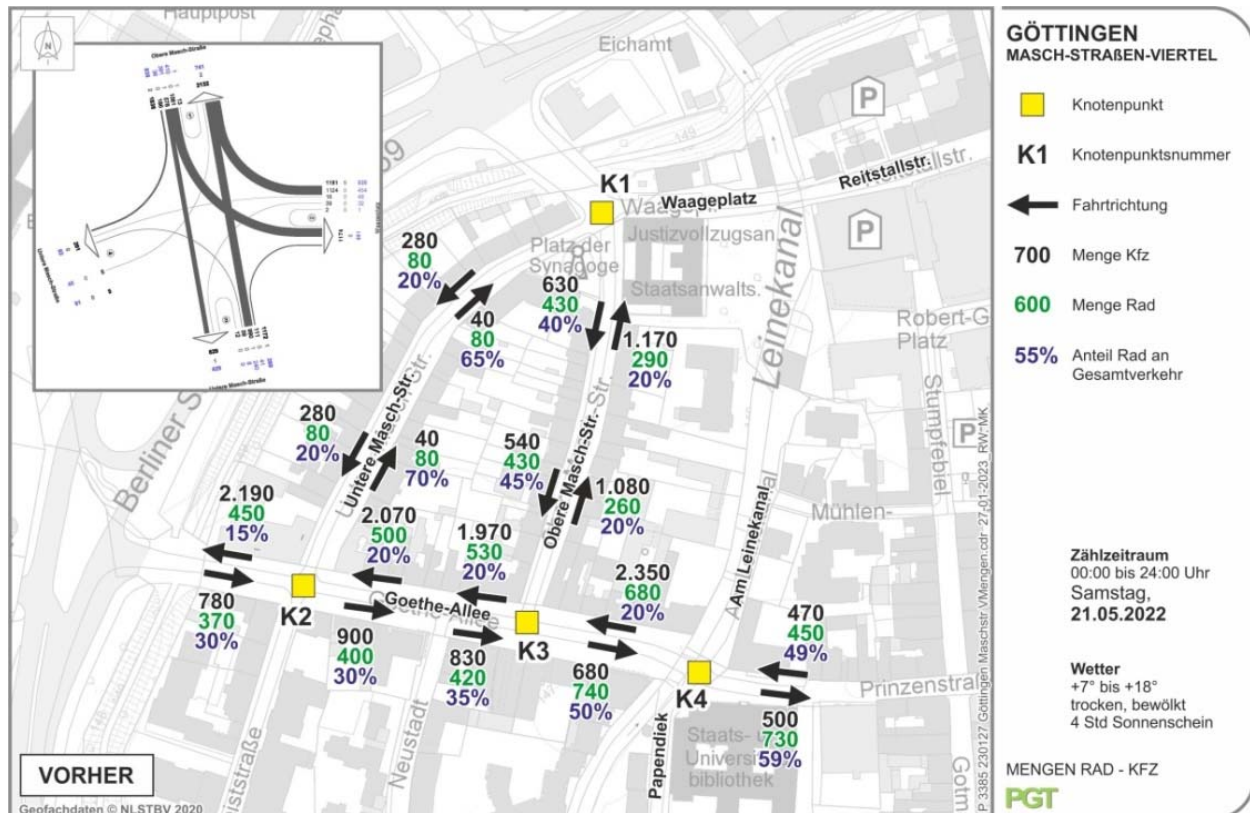


Abb. 3.6 Verkehrsmengen im Vorher-Zeitraum, Sa., 21.05.2022

### 3.6 Verkehrsanalyse im Während-Zeitraum

Die Verkehrsmengen im **Während-Zeitraum** sind in Abb. 3.7 (Donnerstag, 19.05.2022) und Abb. 3.8 (Samstag, 21.05.2022) dargestellt.

Die Verkehrsmengen betrugen am Donnerstag etwa 2.800 - 4.500 Kfz/24h auf der Goethe-Allee, 500 Kfz/24h auf der Oberen- und auf der Unteren-Masch-Straße. Die Einfahrten in den Untersuchungsraum erfolgten aus Westen (etwa 1.200 Kfz/24h) und aus Osten (2.400 Kfz/24h).

Die Ausfahrten aus dem Untersuchungsraum erfolgen hauptsächlich nach Westen (etwa 3.300 Kfz/24h) und zum Teil nach Osten (etwa 400 Kfz/24h).

Der Radverkehr im Während-Zeitraum beträgt auf der Goethe-Allee etwa 1.000 bis 1.500 Radfahrende je 24h und auf der Oberen-Masch-Straße etwa 600 Radfahrende je 24h. Der Radverkehrsanteil beträgt im Mittel etwa 40% bezogen auf das Verkehrsaufkommen auf den Straßenabschnitten.

Im Nachher-Zeitraum hat sich die Situation grundsätzlich geändert. Der Verkehr aus Richtung Innenstadt (Papendiek) hat sich leicht erhöht, durch die fehlende Durchfahrtmöglichkeit durch die Obere-Masch-Straße wurde der Durchgangsverkehr auf die Goethe-Allee gedrängt. Durch den Einbahnstraßenring (Obere- und Untere-Masch-Straße) entsteht außerdem auf dem Mittelstück der Goethe-Allee zusätzlicher Verkehr, die Bedeutung der Goethe-Allee als Erschließungsstraße nimmt zu. Im Bereich des Übergangs in die Innenstadt im Osten gibt es nur geringfügige Veränderungen. Deutliche Kfz-Verkehrsabnahmen zeigen sich in der Oberen- und der Unteren-Masch-Straße, der Verkehr reduziert sich teilweise auf etwa ein Drittel des Ausgangswertes.



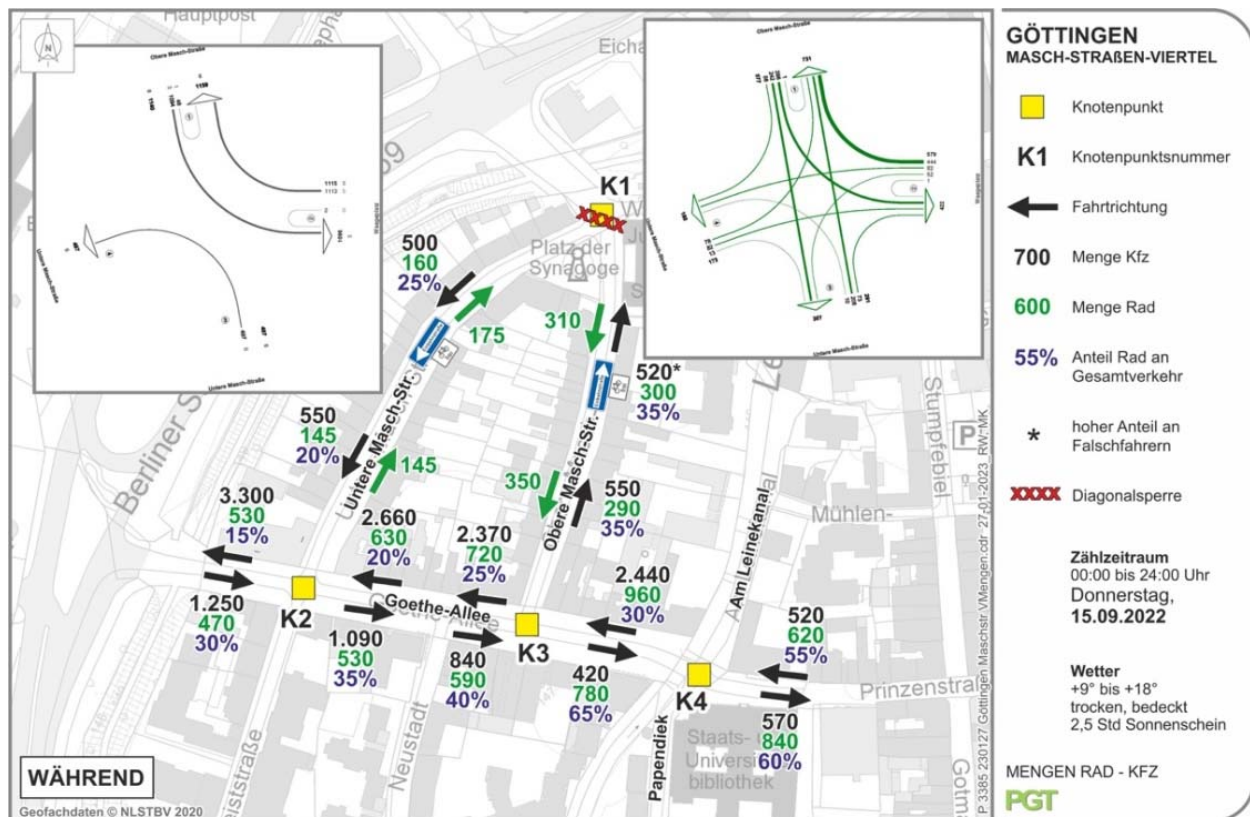


Abb. 3.7 Verkehrsmengen im Während-Zeitraum, Do., 15.09.2022

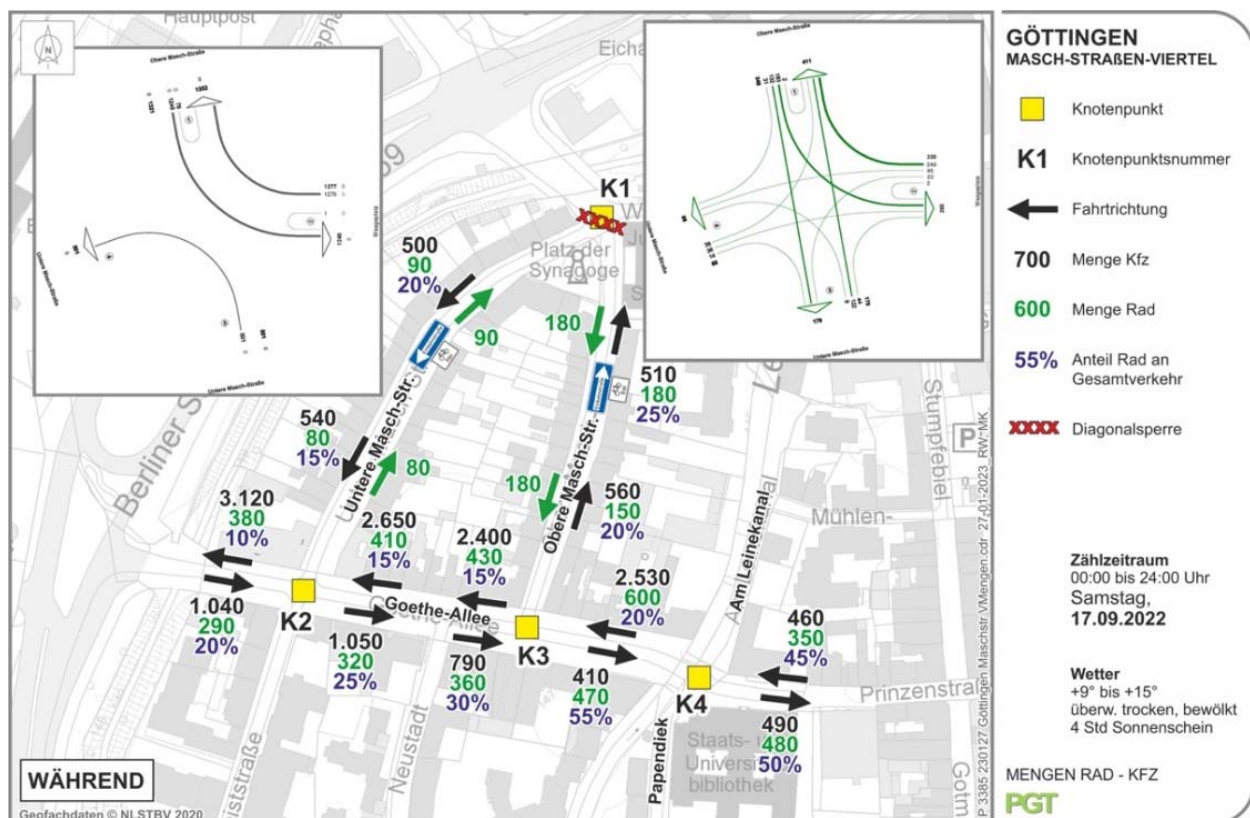


Abb. 3.8 Verkehrsmengen im Während-Zeitraum, Sa. 17.09.2022

## 4 Bewertung

Der Vergleich der Erhebungsergebnisse (Vorher und Während) zeigt folgendes auf:

- Im Gebiet besteht ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr in Richtung Westen. Dies ist auf die Einbahnstraße Papendiek, die sich außerhalb des Masch-Straßen-Viertels befindet, zurückzuführen. Im Vorher-Zeitraum teilt sich dieser Durchgangsverkehr auf die Goethe-Allee und die Obere-Masch-Straße auf. Im Nachher-Zeitraum verlagert sich der komplette Durchgangsverkehr auf die Goethe-Allee.
- Der Verkehr in der Oberen- und Unteren-Masch-Straße besteht im Nachher-Zeitraum überwiegend aus anwohnerinduziertem Verkehr.
- Eine Verschlechterung der Situation ist im westlichen Teil der Goethe-Allee durch die Zunahme der Verkehrsmengen zu beobachten.
- Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses zur Berliner Straße ist unverändert gut, jedoch wird die Notwendigkeit an diesem Knoten eine missverständnisfreie Führung für den Fuß- und Radverkehr bei der Querung in Richtung Bahnhof zu schaffen, stärker.
- Der Schleich- oder Durchgangsverkehr aus dem Bereich Stumpfbiel kann vernachlässigt werden.
- Der Radverkehr verteilt sich im Viertel auf alle Straßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen werden gut angenommen.

Die Bewertung zeigt deutlich positive Effekte für die Verkehrsführung des Quartiers und insbesondere der Wohnstraßen Obere- und Untere-Masch-Straße. Der Gebietsausgang in Richtung Norden (Platz der Synagoge in Richtung Berliner Straße) ist für Radfahrende übersichtlich und aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsmengen angenehmer zu befahren. Die Konflikte am Platz der Synagoge nehmen ab.

Negative Effekte zeigen sich hingegen im westlichen Teil der Goethe-Allee durch eine Erhöhung der Verkehrsmengen. Am Übergang zur Berliner Straße und damit in Richtung Hauptbahnhof ist die Führung des Radverkehrs intuitiver zu gestalten.

## 5 Empfehlung

Aus verkehrlicher Sicht ist die Sperrung im Bereich der nördlichen Masch-Straße als Erfolg zu bewerten. Befragungen, die innerhalb des Quartiers zielgerichtet von der Stadt Göttingen bei den Bewohnern durchgeführt worden sind, verstärken diese Einschätzung.

Eine wesentlich intensivere Nutzung des Straßenraums durch nicht motorisierte Verkehrsmittel bedarf allerdings einer Umgestaltung des Straßenraumes sowie der Platzsituation.

Vorrangig aus verkehrlicher Sicht sind die Einmündungen von der Goethe-Allee in die Masch-Straße sowie in die Berliner Straße (Stadtring) zu verbessern. Während eine Durchpflasterung der Einmündung zur Goethe-Allee und die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an den Einmündungen zur Masch-Straße notwendig und sinnvoll ist, liegt für die mögliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Knoten Berliner Straße eine Skizze aus dem Jahr 2009 vor, die im Rahmen der Abstimmung weiter entwickelt und umgesetzt werden sollte. Diese zielt auf eine Sicherung des Radverkehrs im Zuge der Querung der Goethe-Allee ab, die ebenfalls eine Sicherung der Wegebeziehungen im Zuge des Walles ermöglichen (vgl. Abb. 5.1).

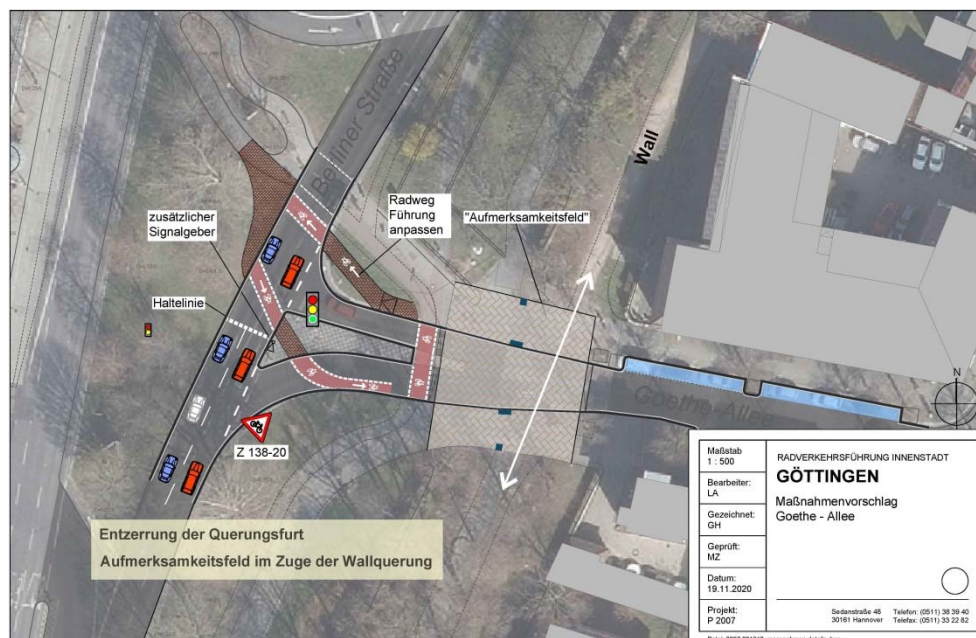


Abb. 5.1 Verbesserungsvorschlag an der Einmündung der Goethe-Allee auf die Berliner Straße

Eine wesentlich intensivere Nutzung des Straßenraumes in den Wohnstraßen durch nicht motorisierte Verkehrsarten bedarf einer weiteren



Umgestaltung des Straßenraumes und der Platzsituation. Eine dauerhafte, bauliche Ausführung der Diagonalsperre bzw. des modalen Filters ist in der unten stehenden Grafik skizziert (vgl. Abb. 5.2). Denkbar ist die Ausweisung des Platzes der Synagoge als verkehrsberuhigter Bereich. Die entstehenden Verkehrsflächen können den Platz städtebaulich als solchen erkennen lassen und das Mahnmal für die ehemalige Göttinger Synagoge auf diesem, zum Zentrum des Platzes werden lassen.

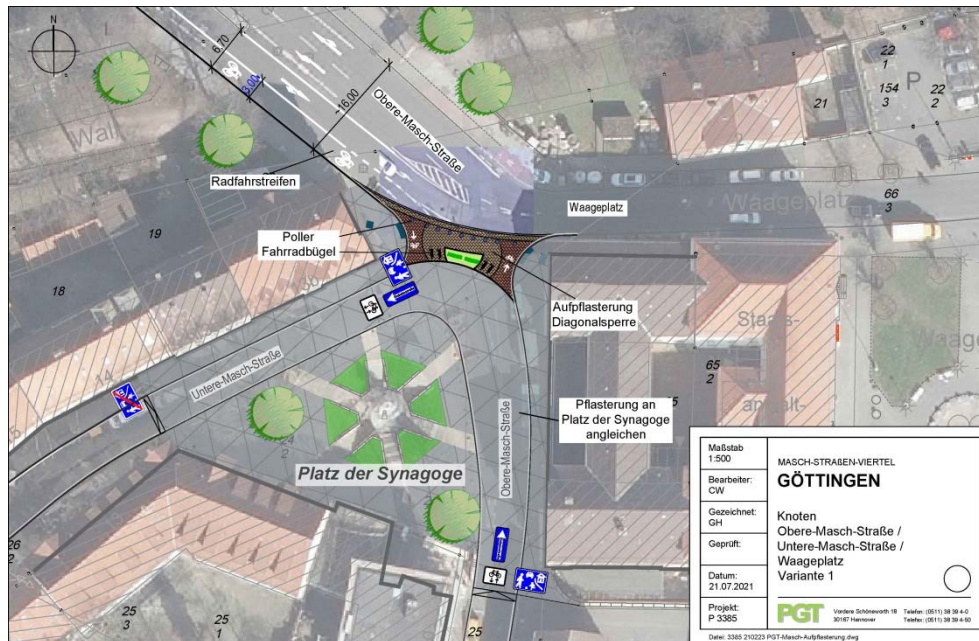


Abb. 5.2 Mögliche dauerhafte Umgestaltung Platz der Synagoge

Hannover, 18. April 2023

Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -

## 6 Anhang

Es folgt jeweils die Darstellung der verschiedenen Erhebungszeiträume (Vorher- und Während-Zeitraum) unterschieden nach dem Tag der Erhebung (Donnerstag und Samstag).

Dargestellt für jeden Knotenpunkt sind jeweils die 24-h-Werte sowie die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde.

### Vorher-Zeitraum - Donnerstag

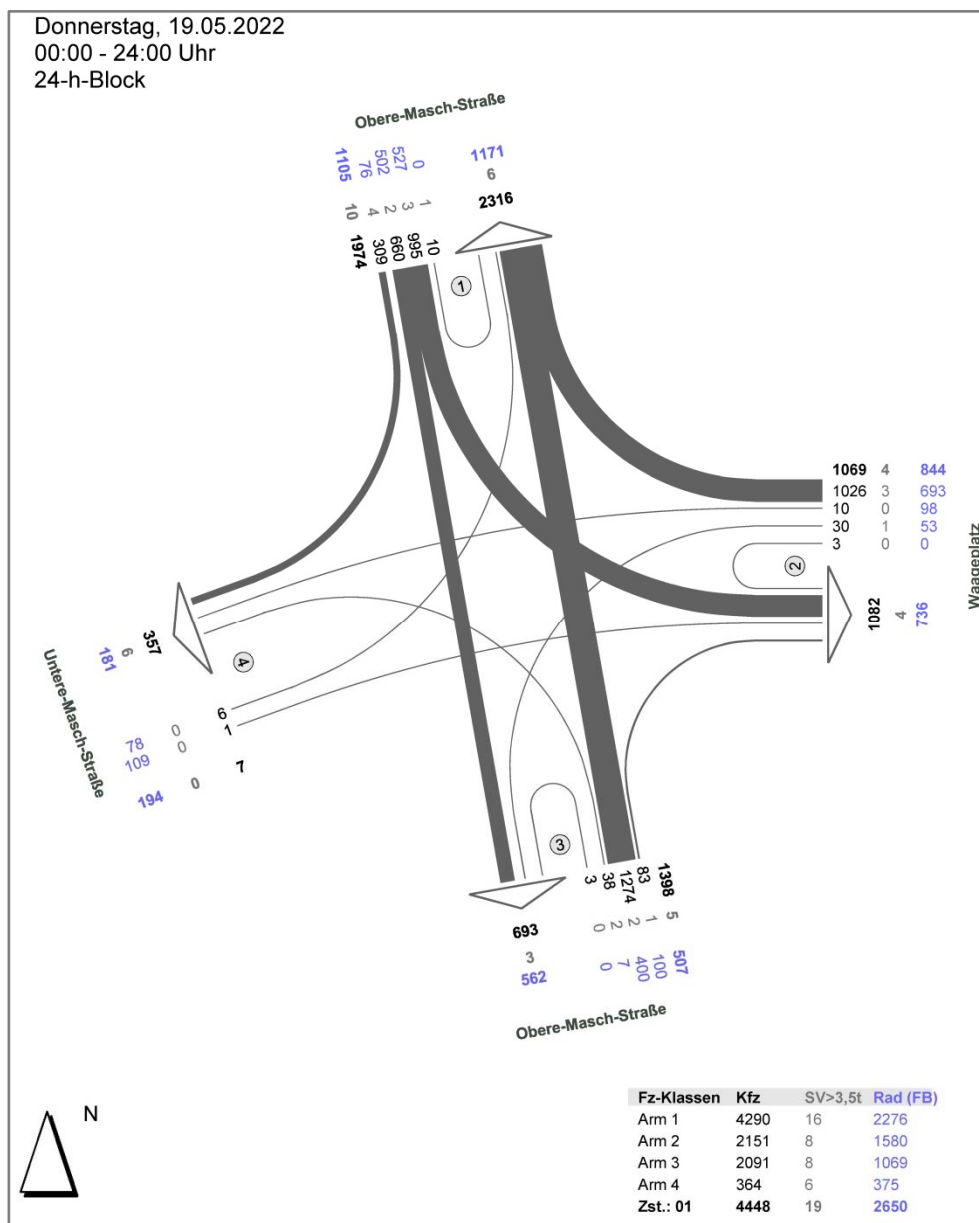


Abb. 6.1 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022

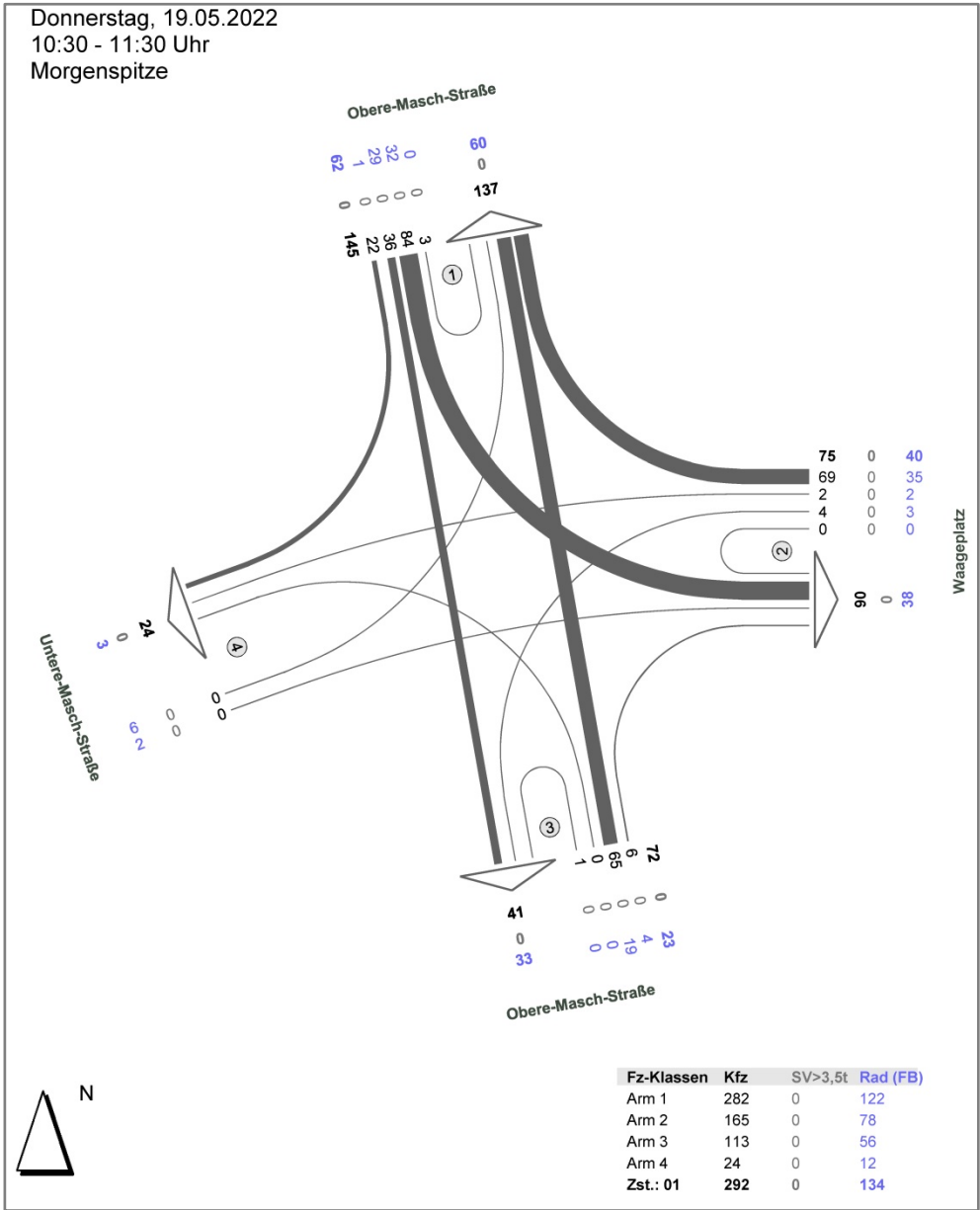


Abb. 6.2 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

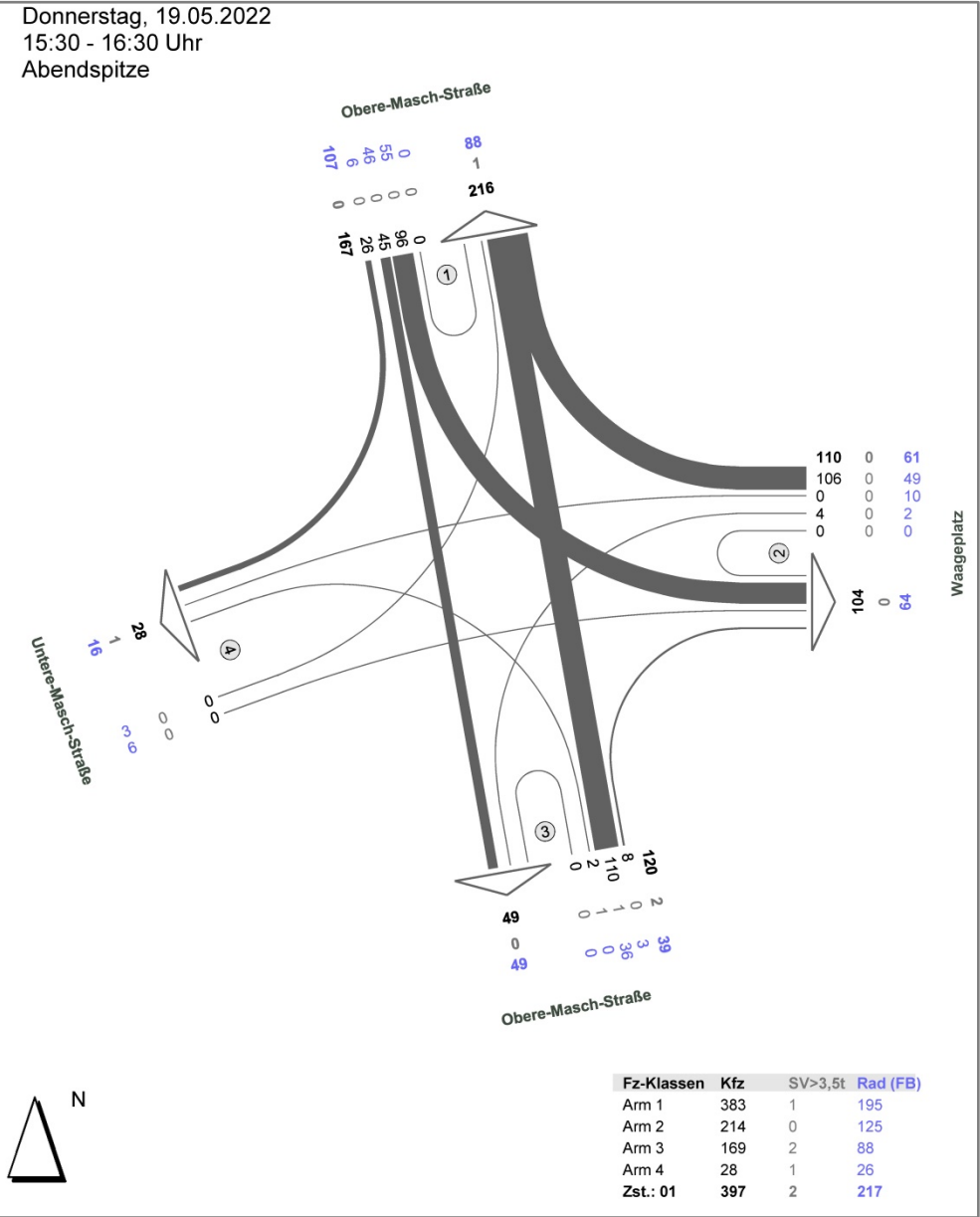


Abb. 6.3 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

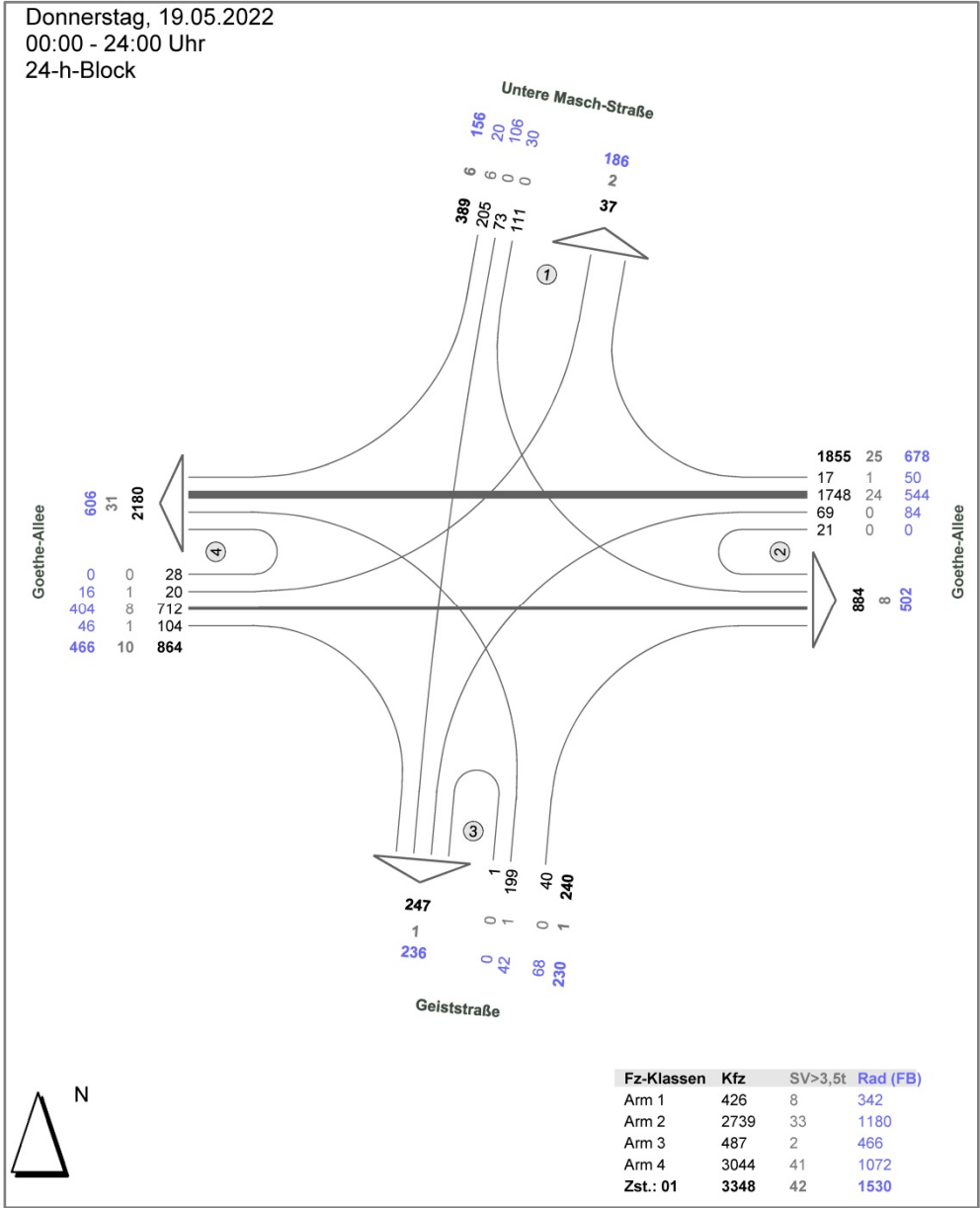


Abb. 6.4 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022

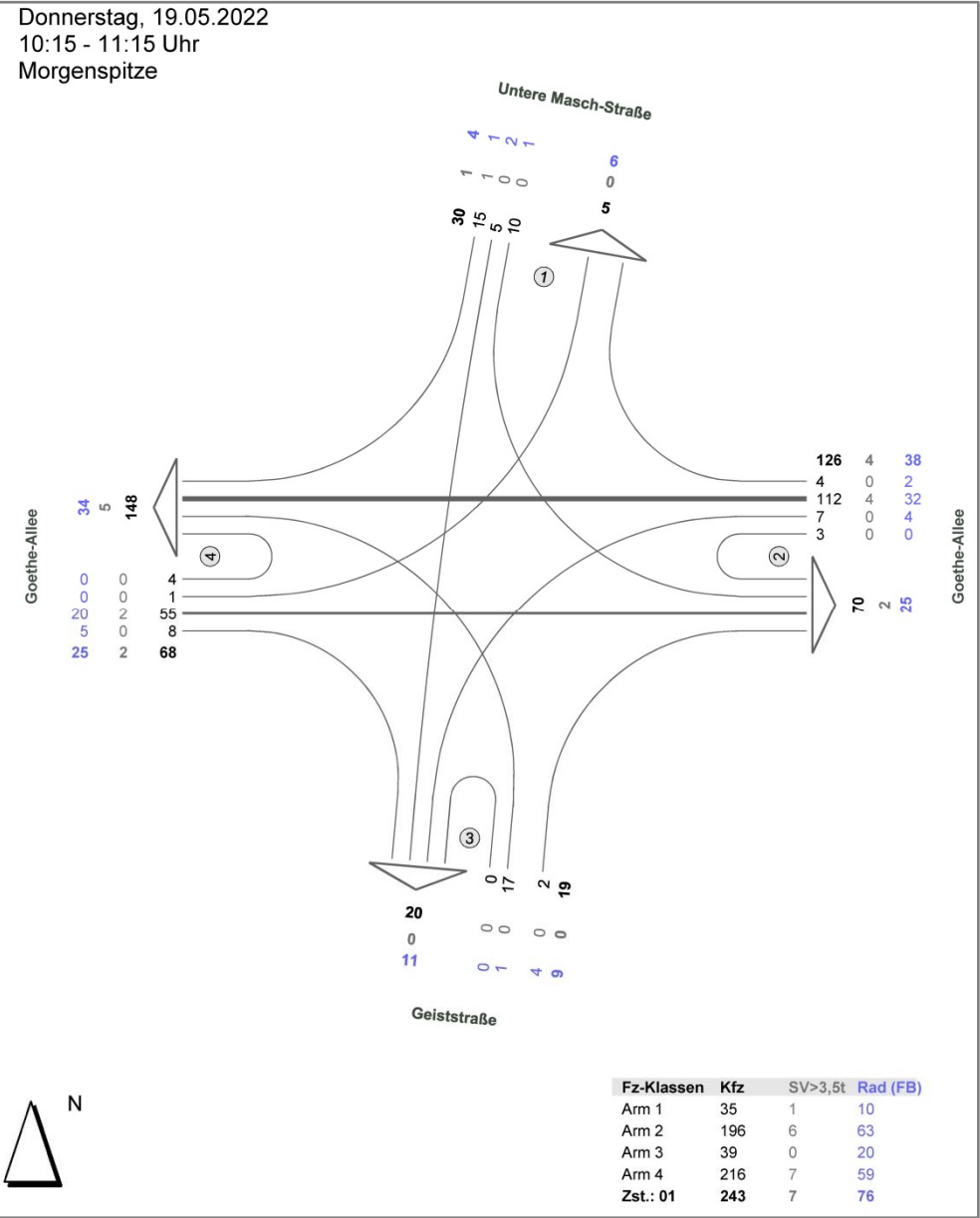


Abb. 6.5 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022



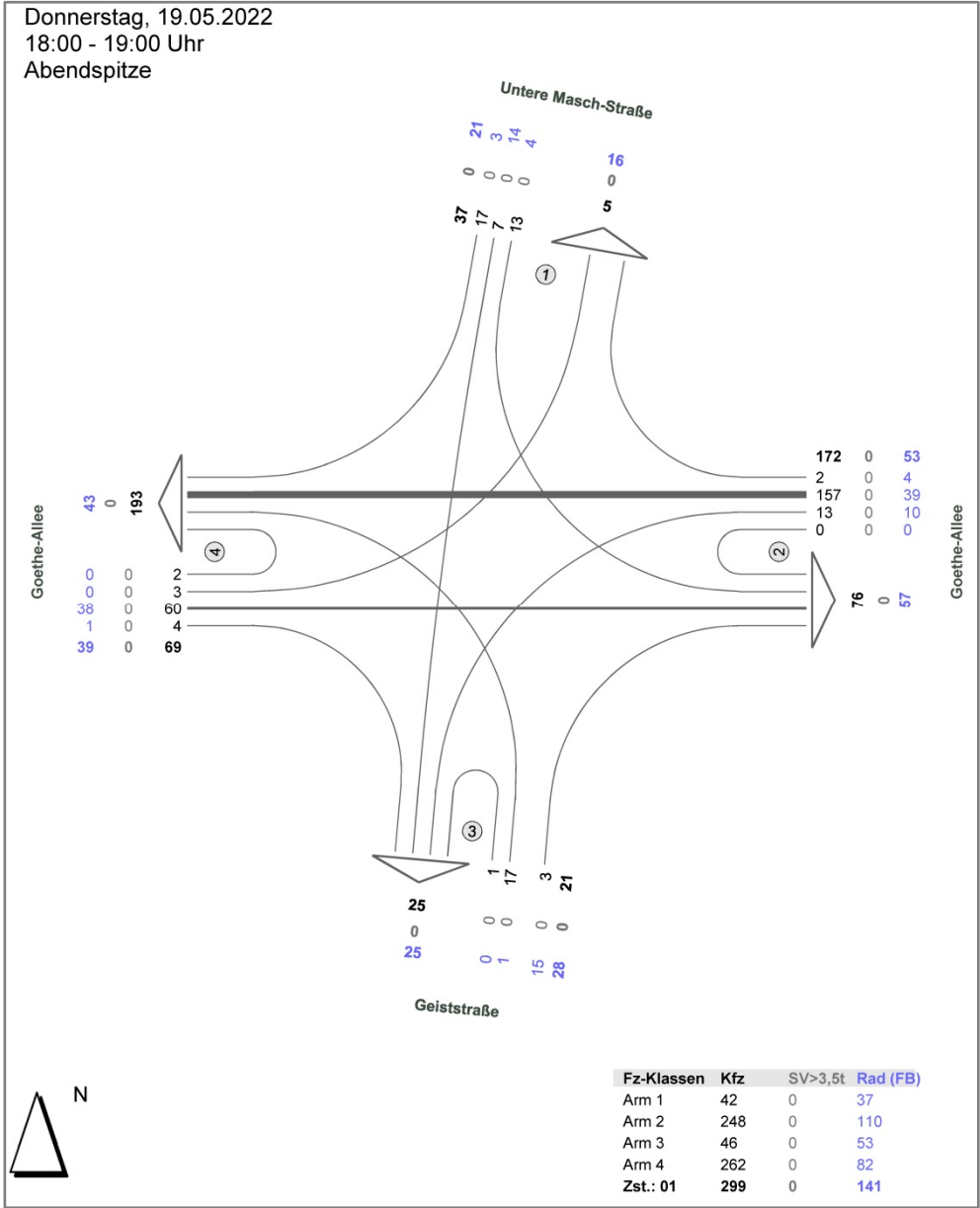


Abb. 6.6 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

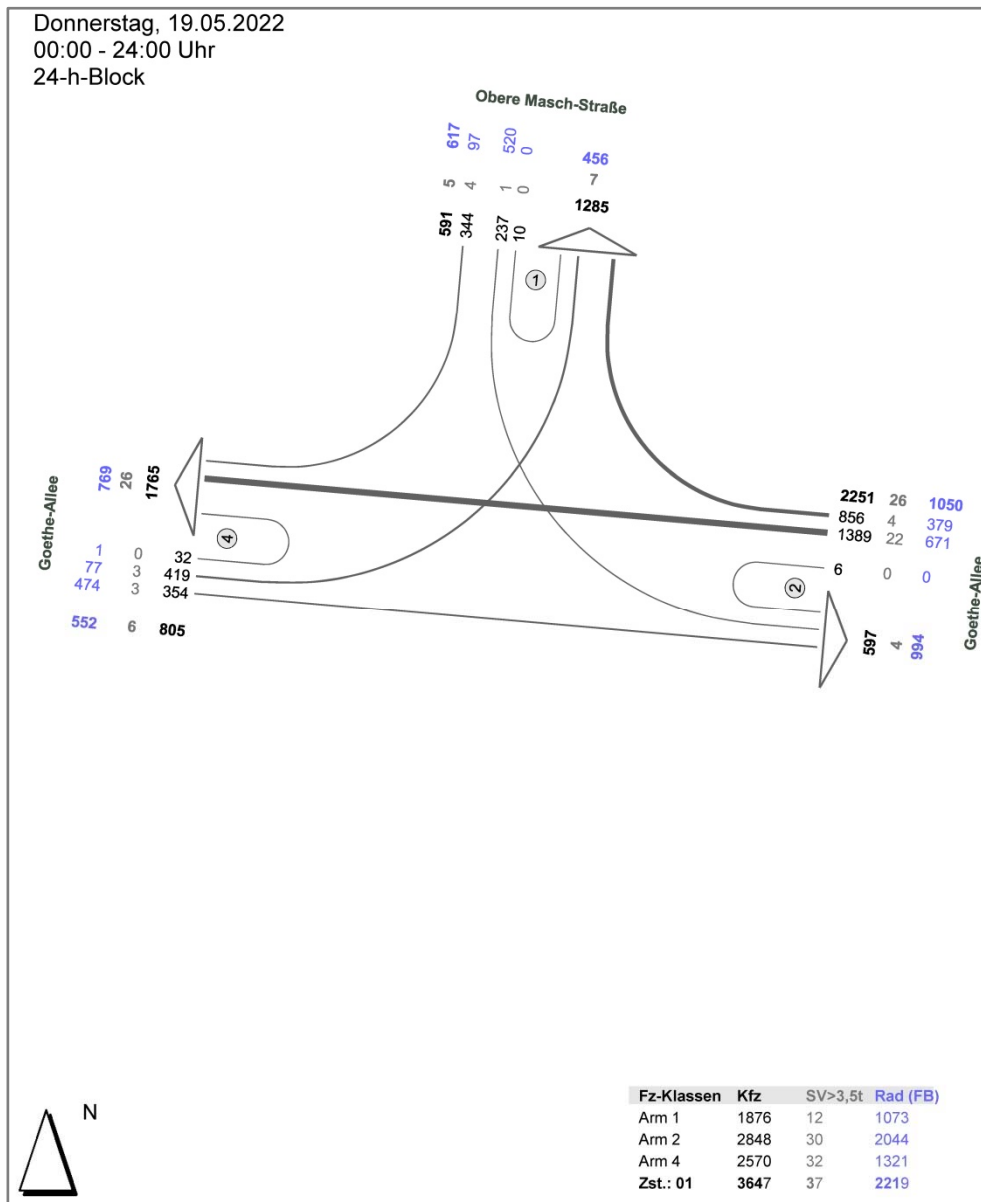


Abb. 6.7 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022

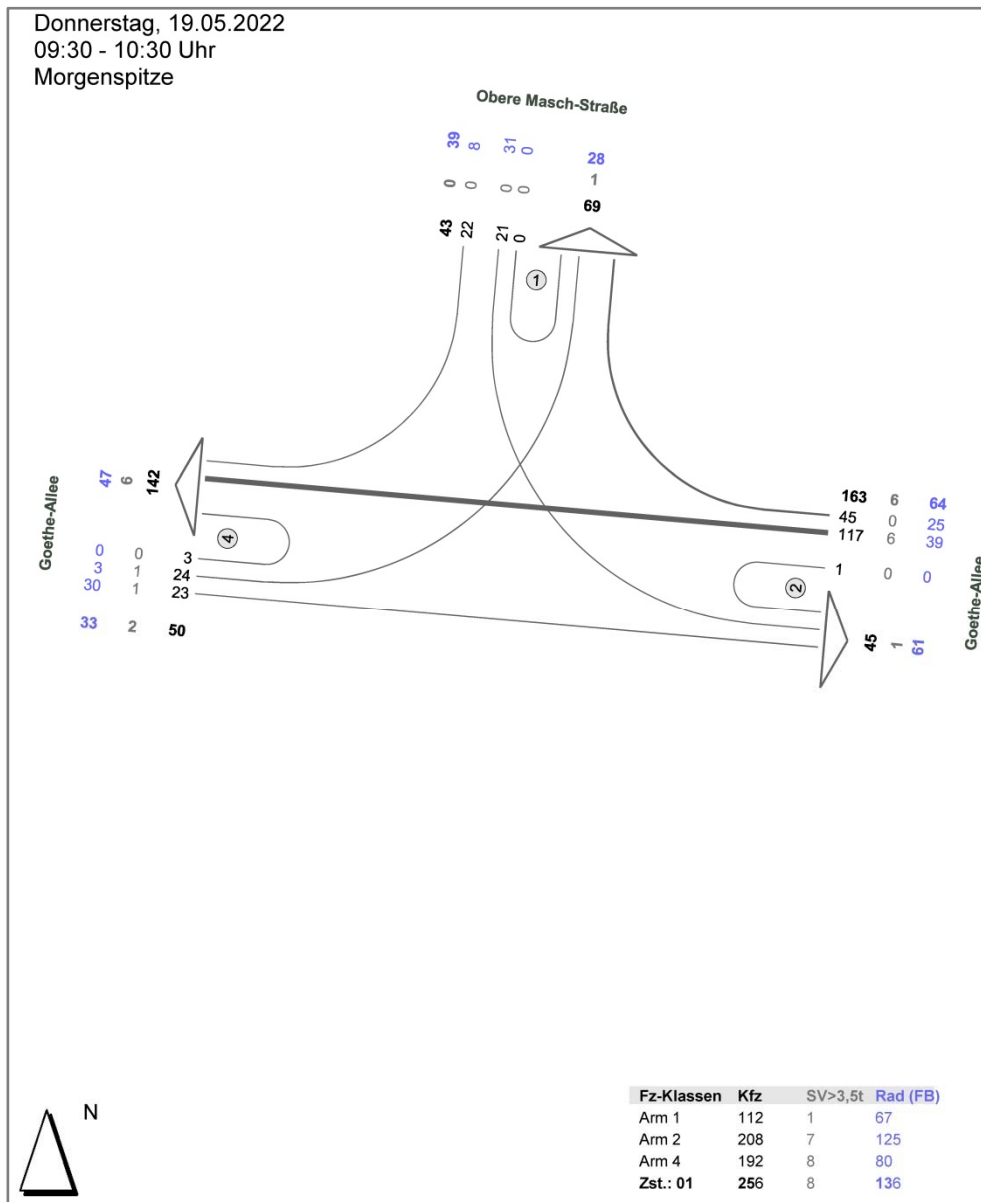


Abb. 6.8 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

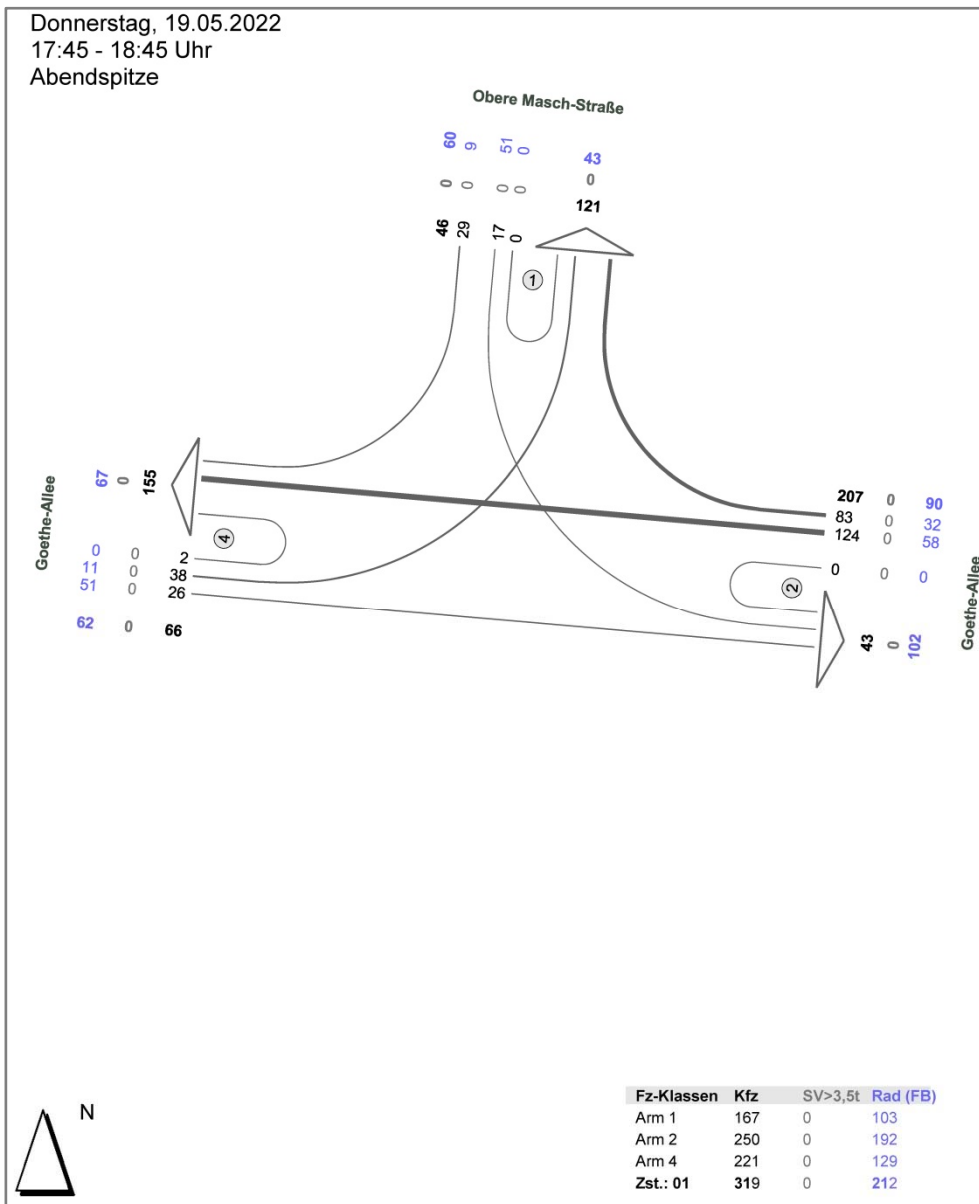


Abb. 6.9 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

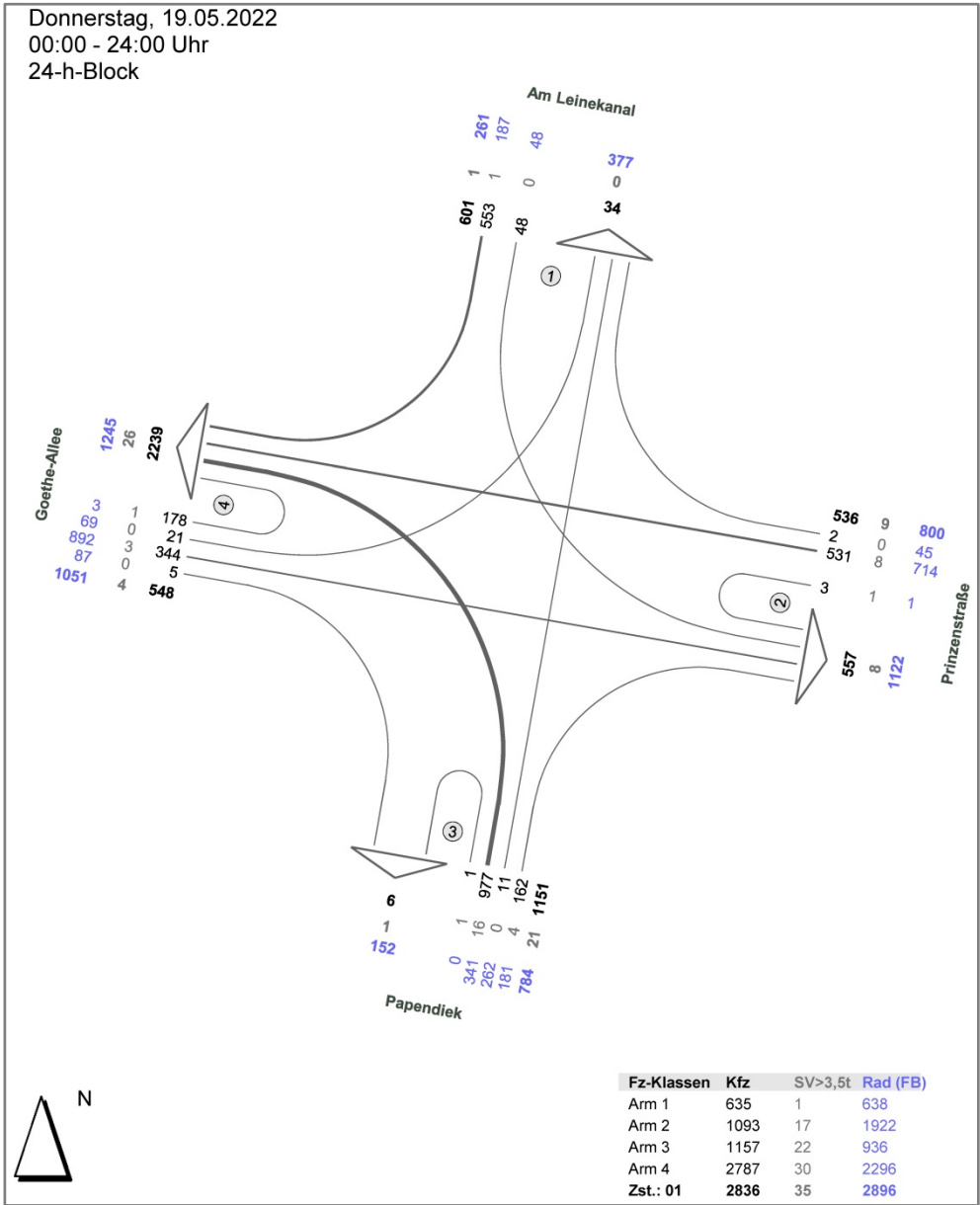


Abb. 6.10 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum (24 h), Do., 19.05.2022

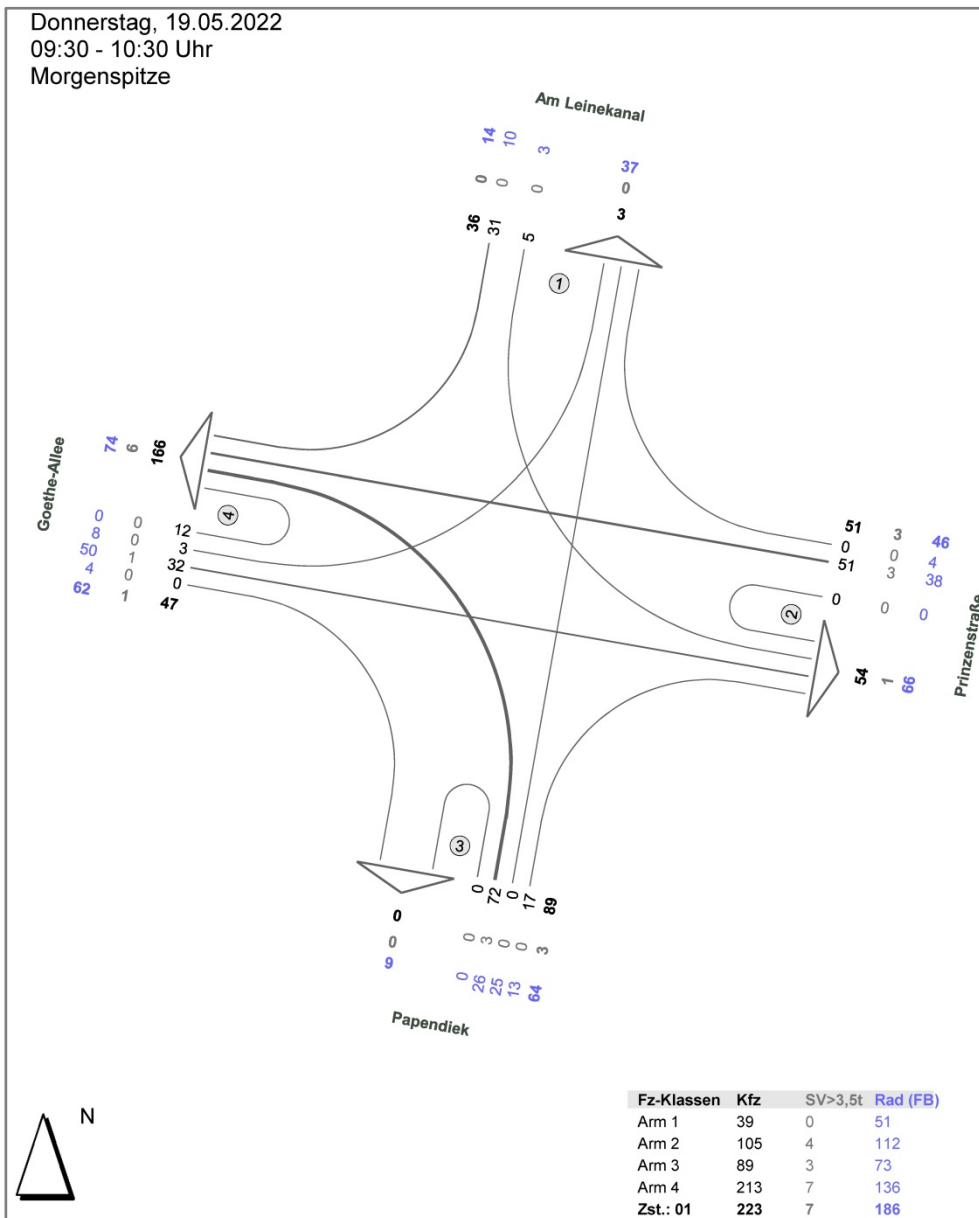


Abb. 6.11 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022



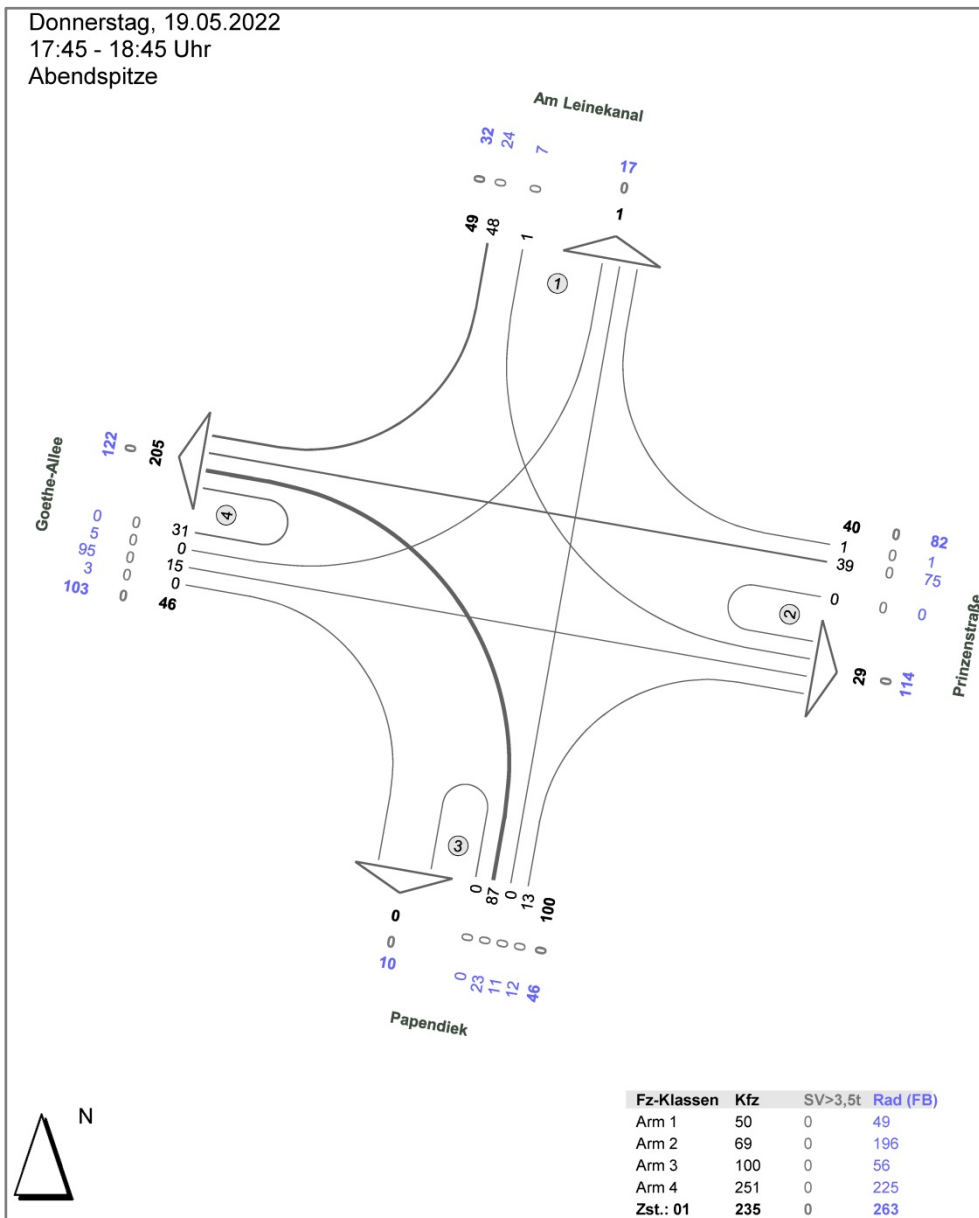


Abb. 6.12 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 19.05.2022

Vorher-Zeitraum - Samstag

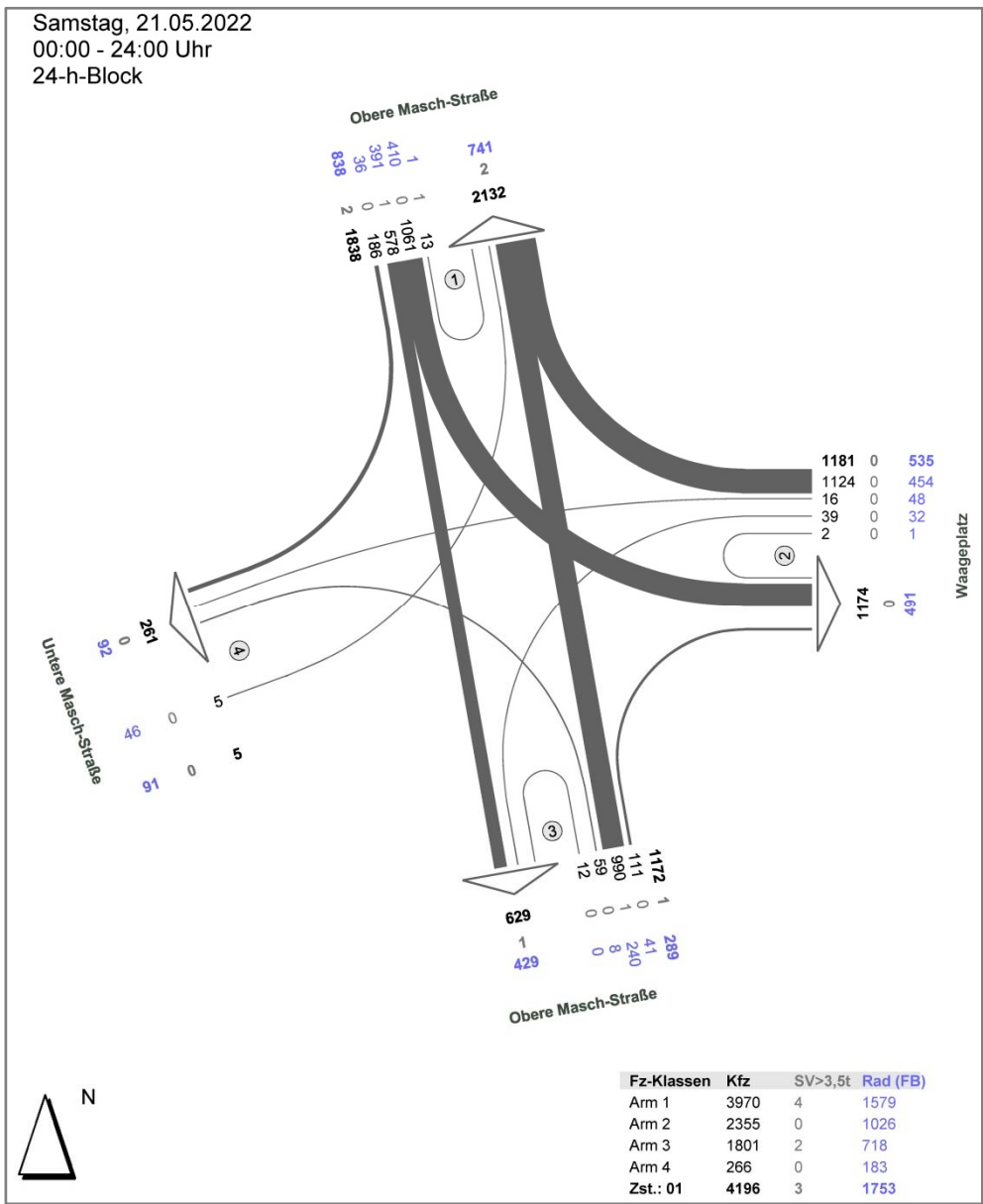


Abb. 6.13 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022

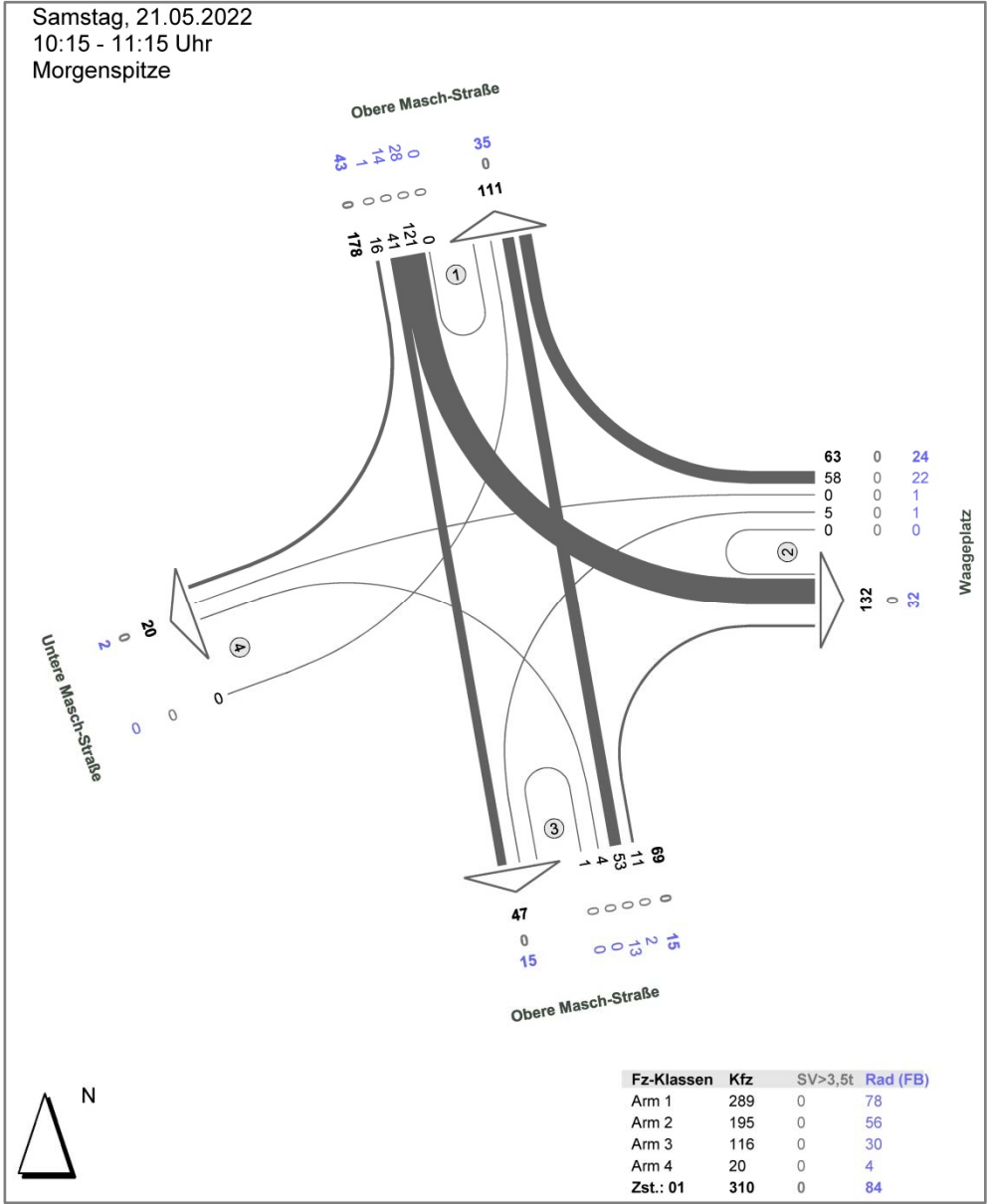


Abb. 6.14 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

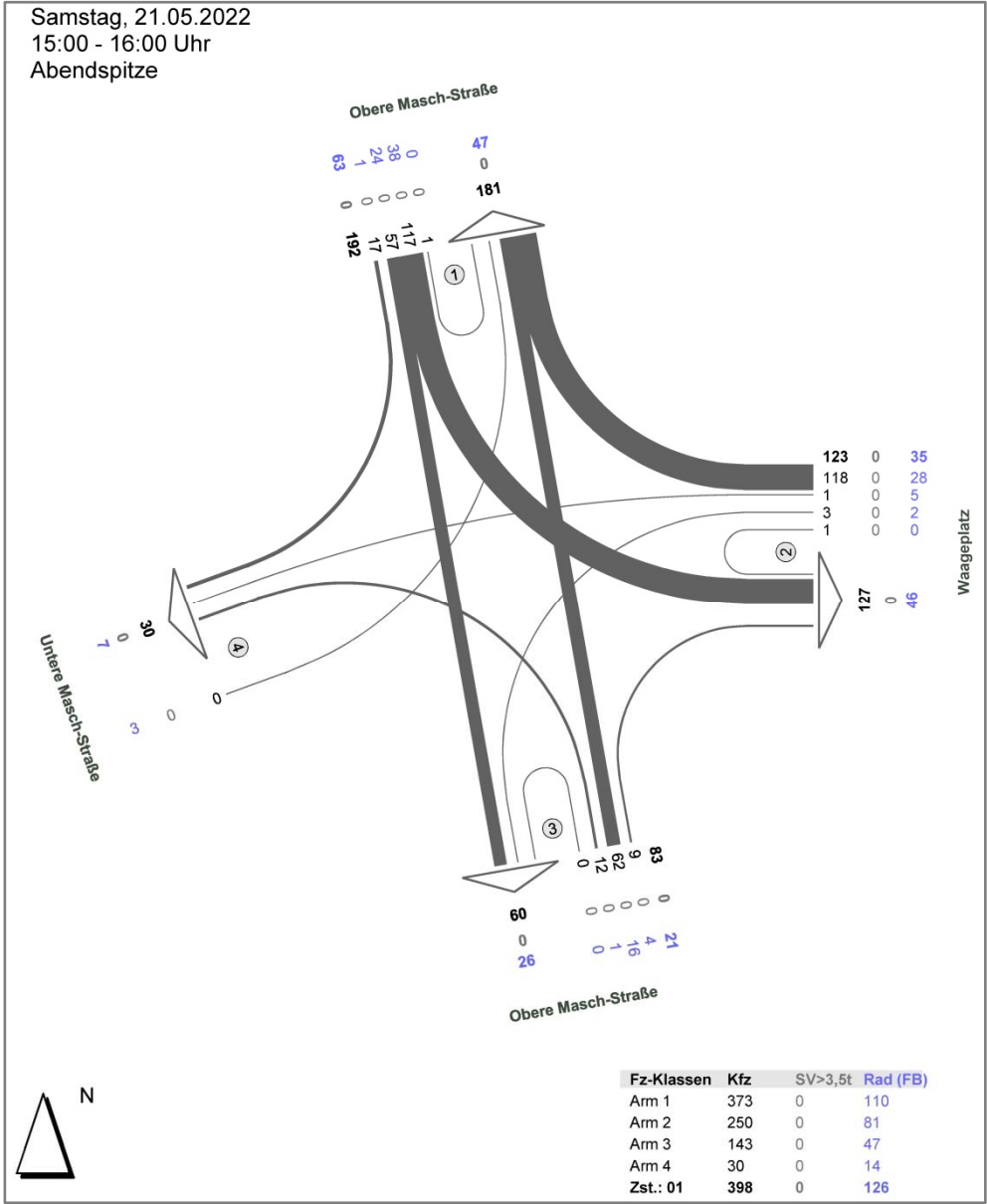


Abb. 6.15 Verkehrsmengen K 1 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

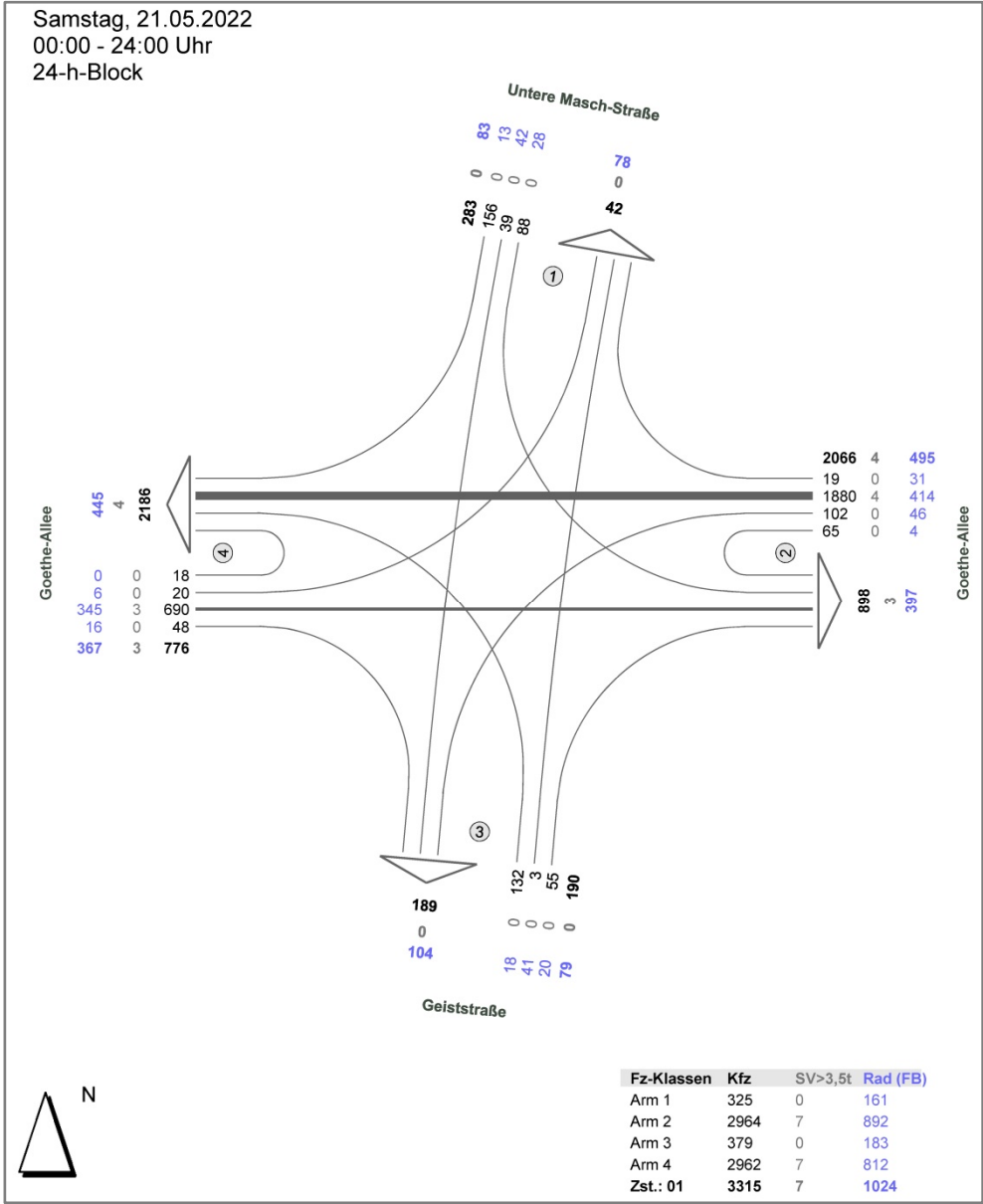


Abb. 6.16 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022

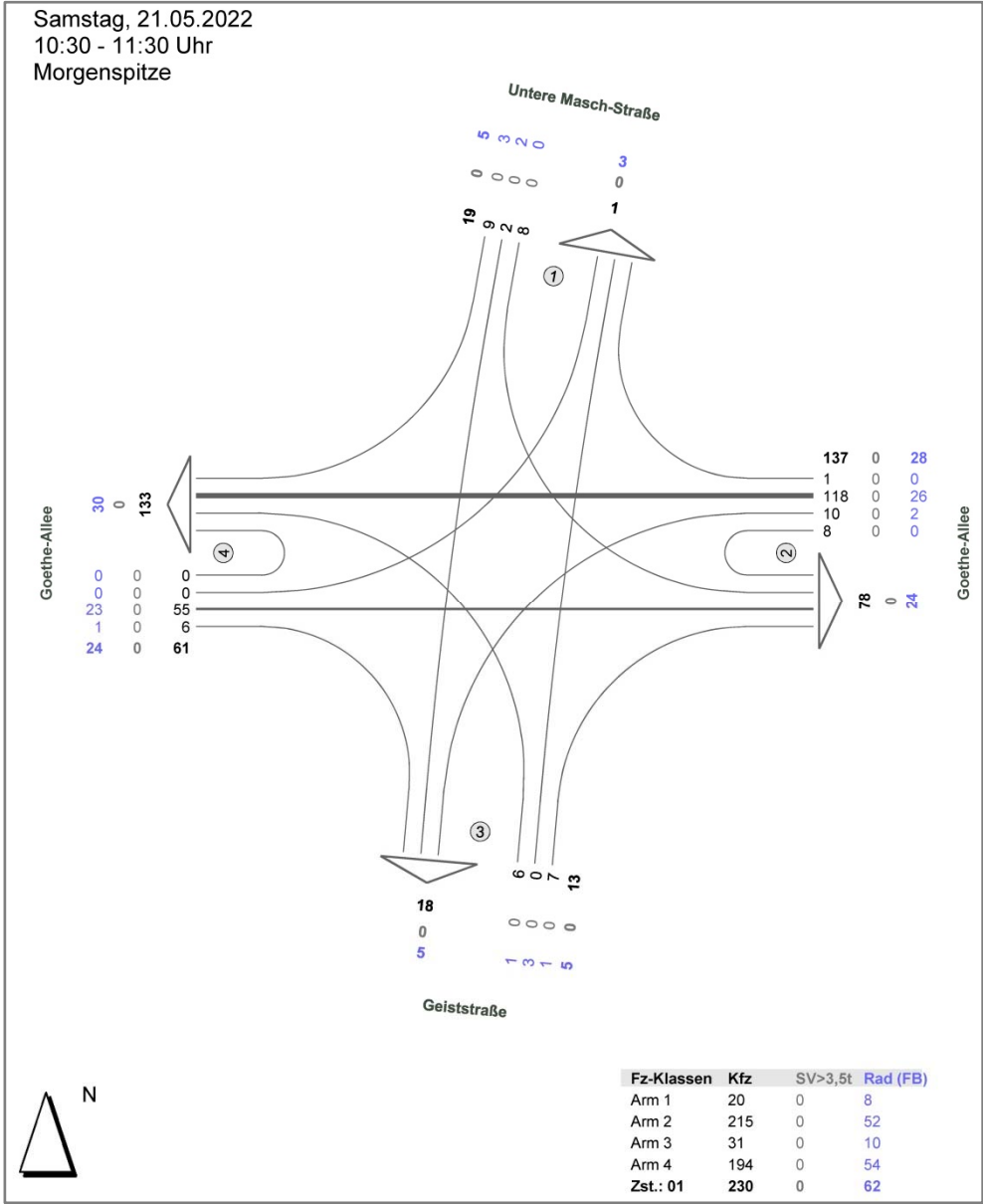


Abb. 6.17 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

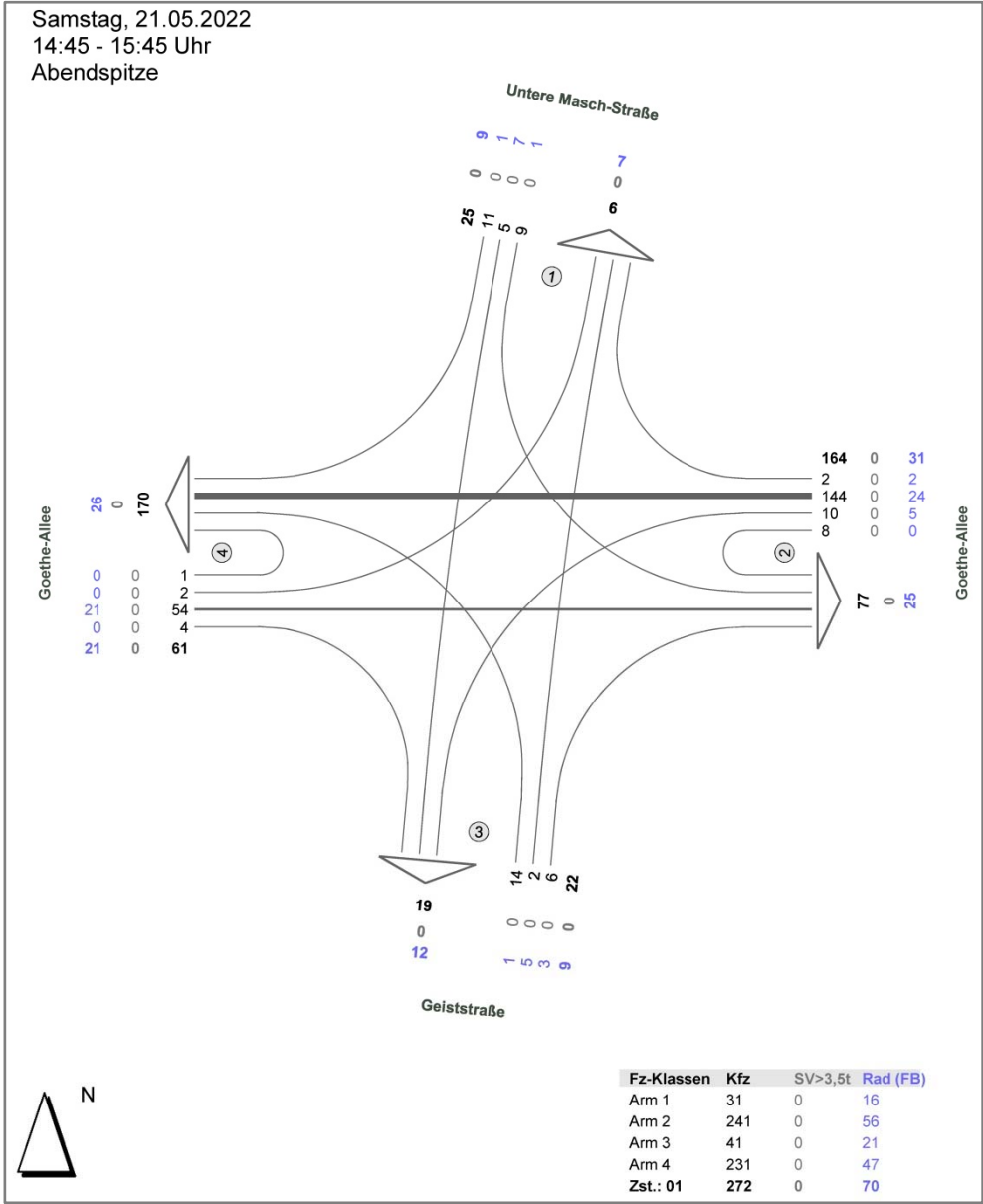


Abb. 6.18 Verkehrsmengen K 2 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022



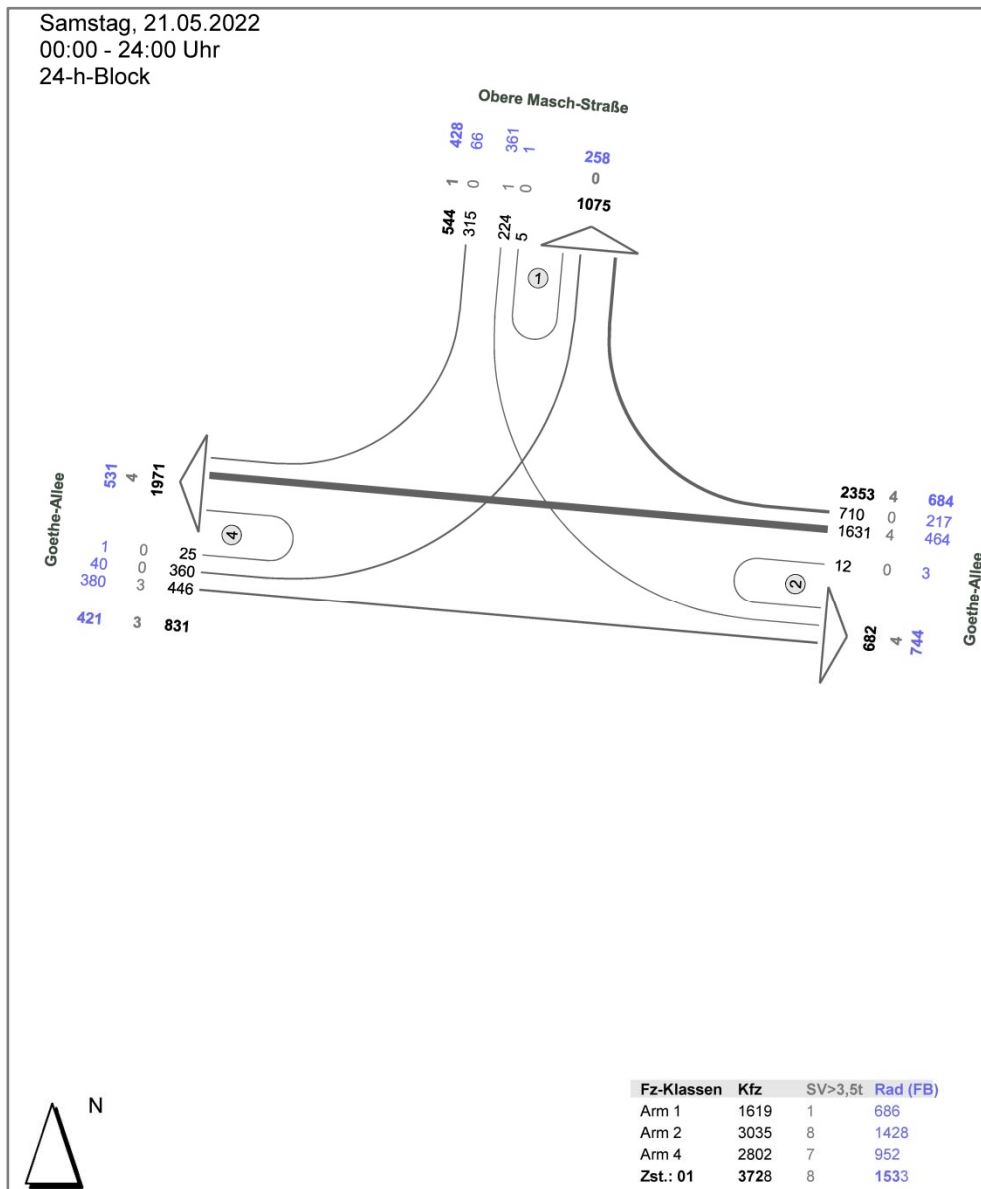


Abb. 6.19 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022

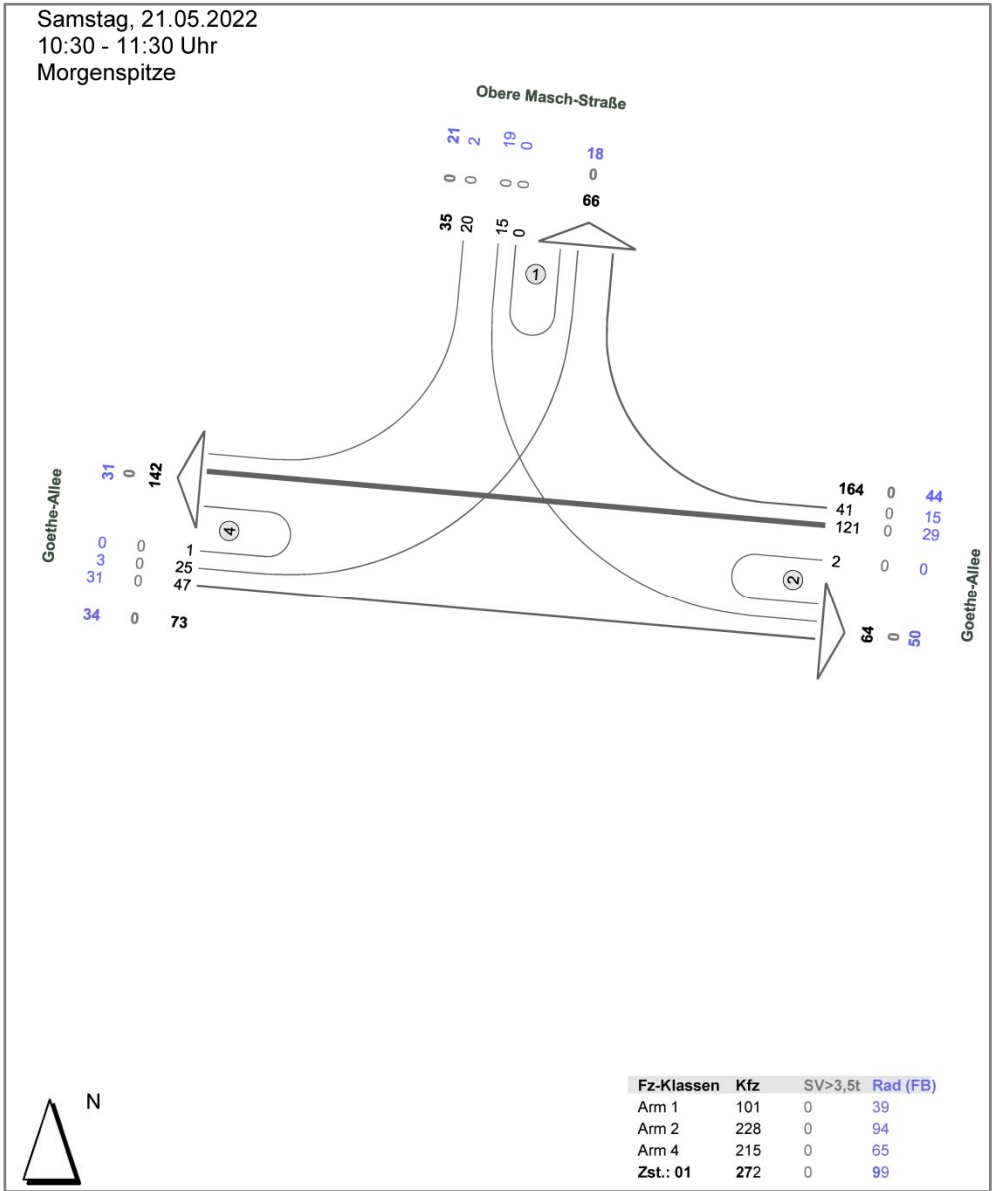


Abb. 6.20 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

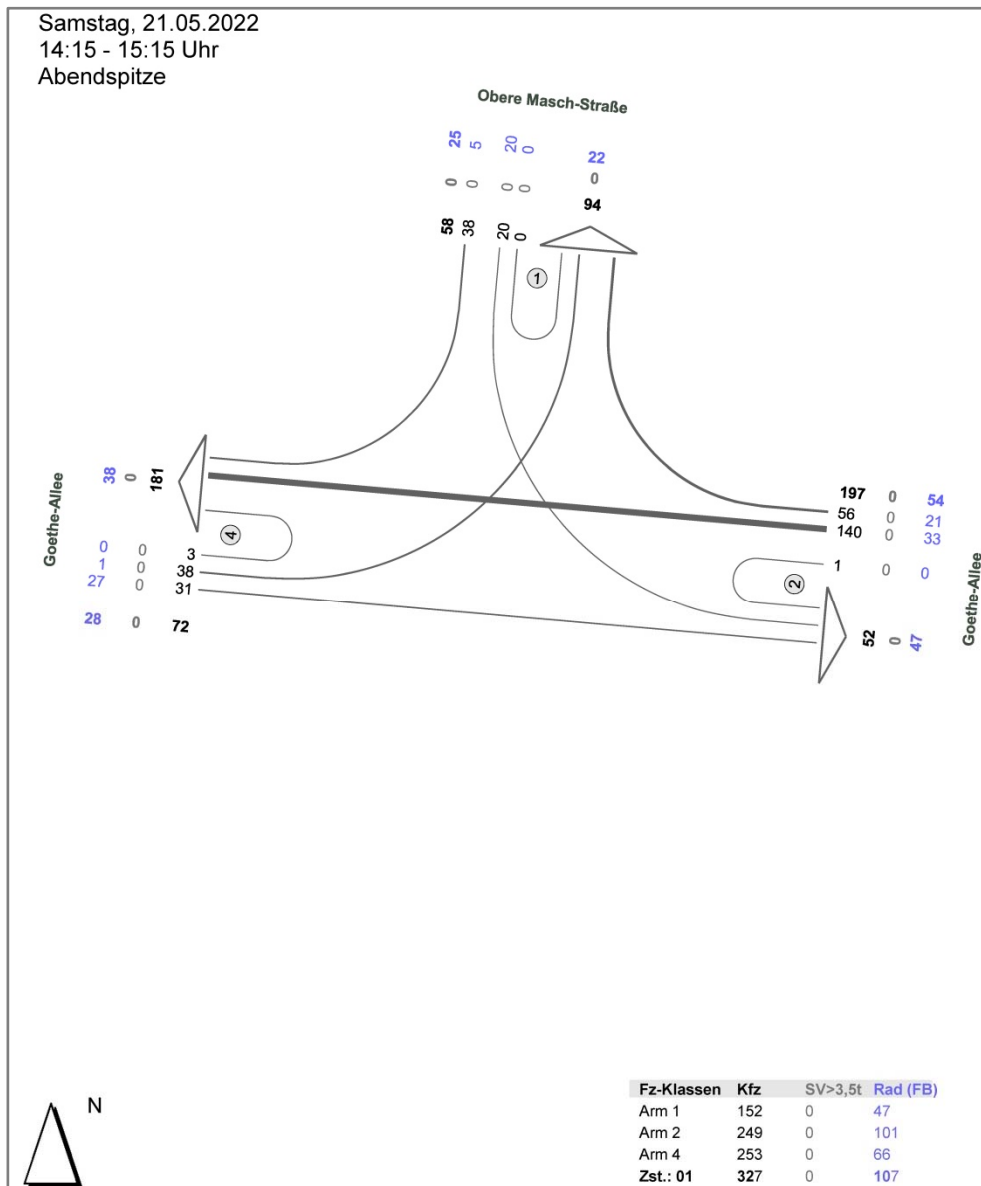


Abb. 6.21 Verkehrsmengen K 3 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

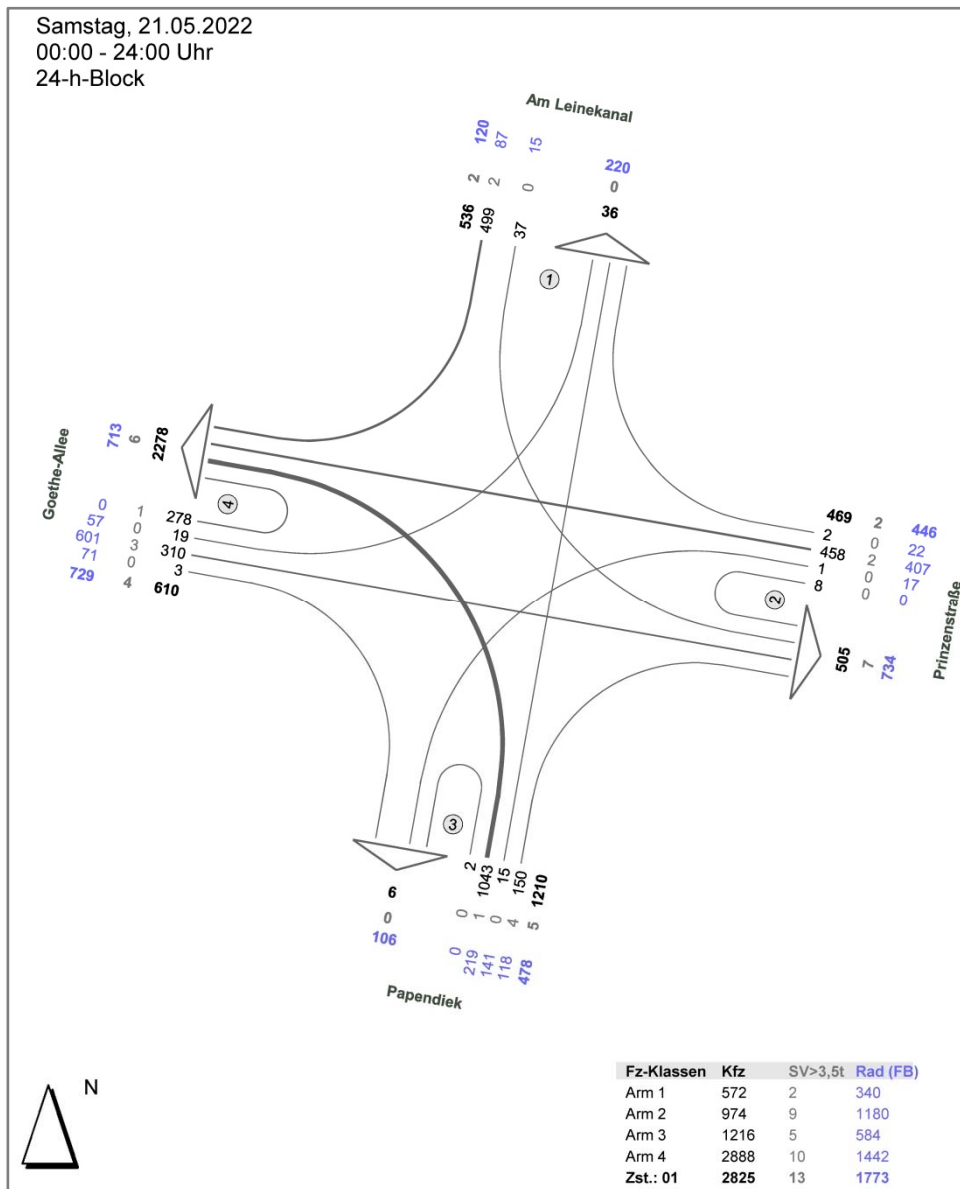


Abb. 6.22 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum (24 h), Sa., 21.05.2022

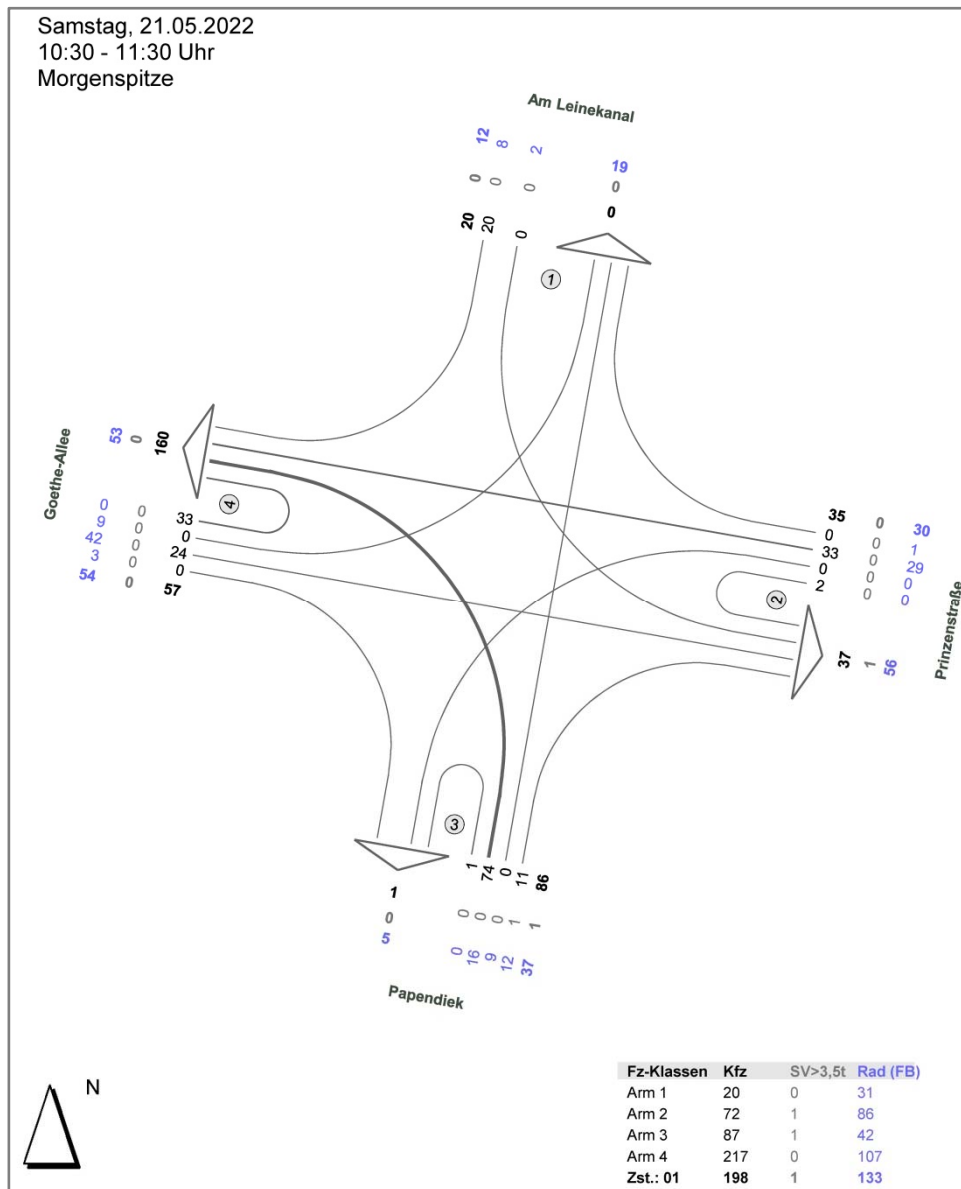


Abb. 6.23 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

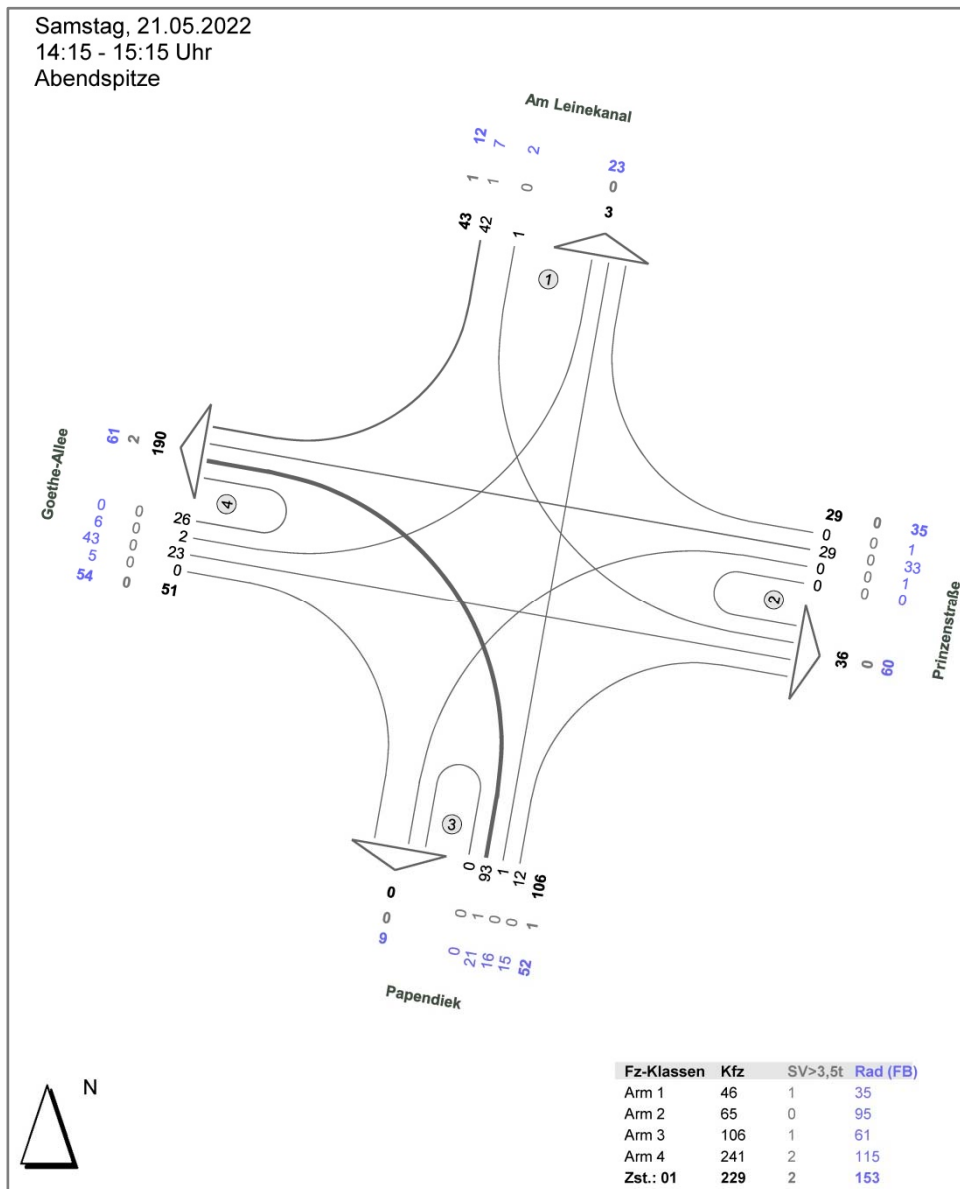


Abb. 6.24 Verkehrsmengen K 4 Vorher-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 21.05.2022

Während-Zeitraum - Donnerstag

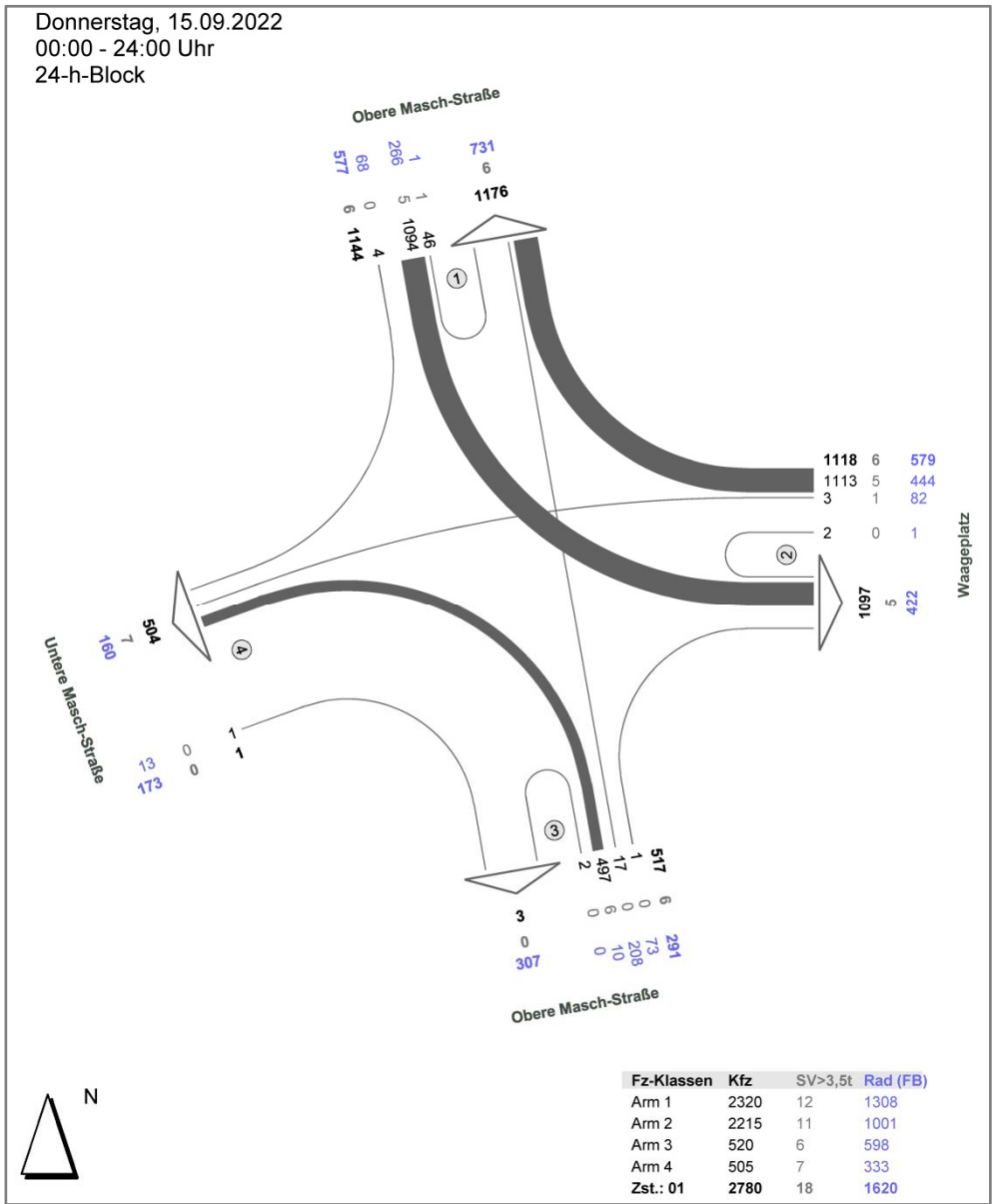


Abb. 6.25 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022

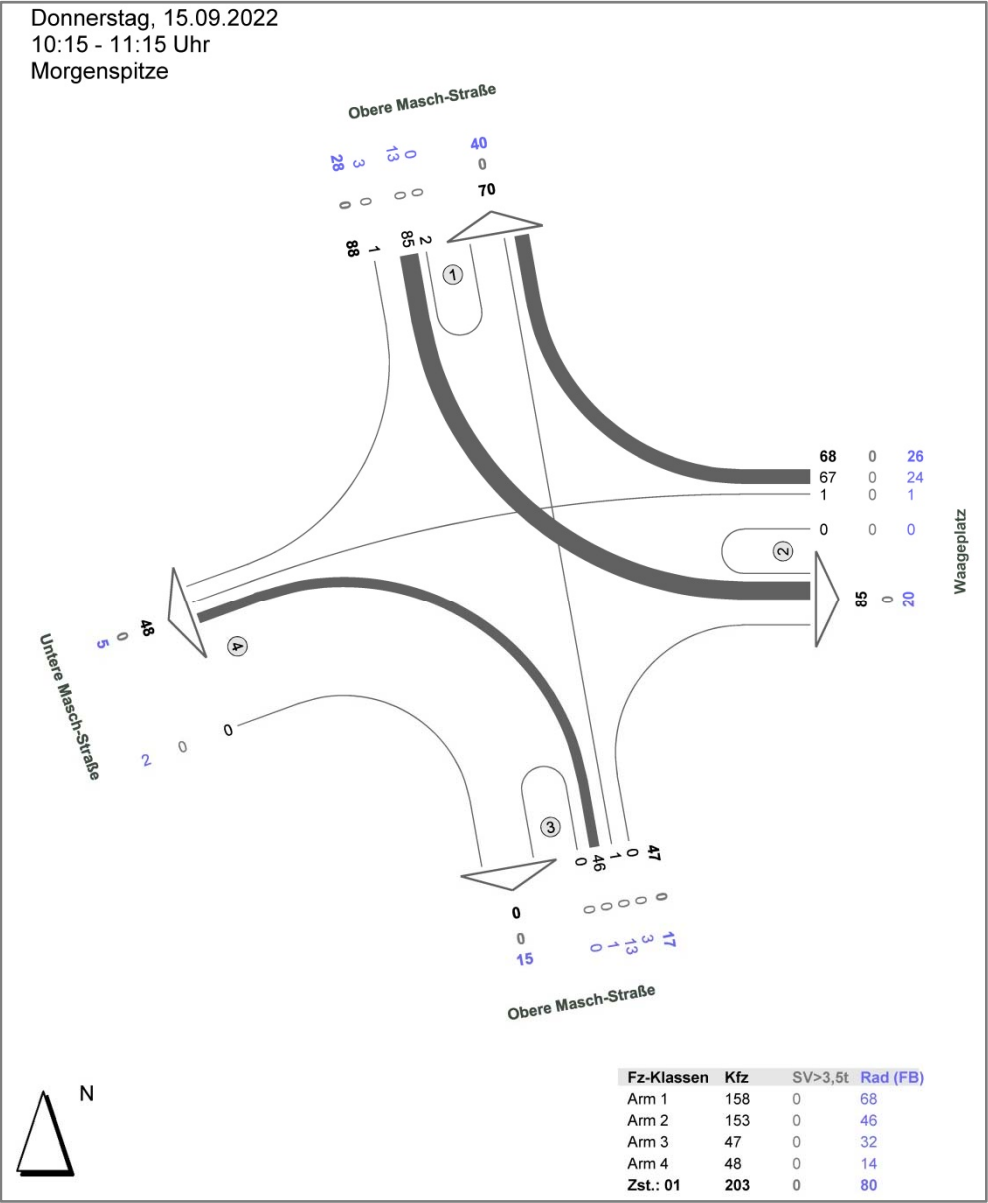


Abb. 6.26 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022



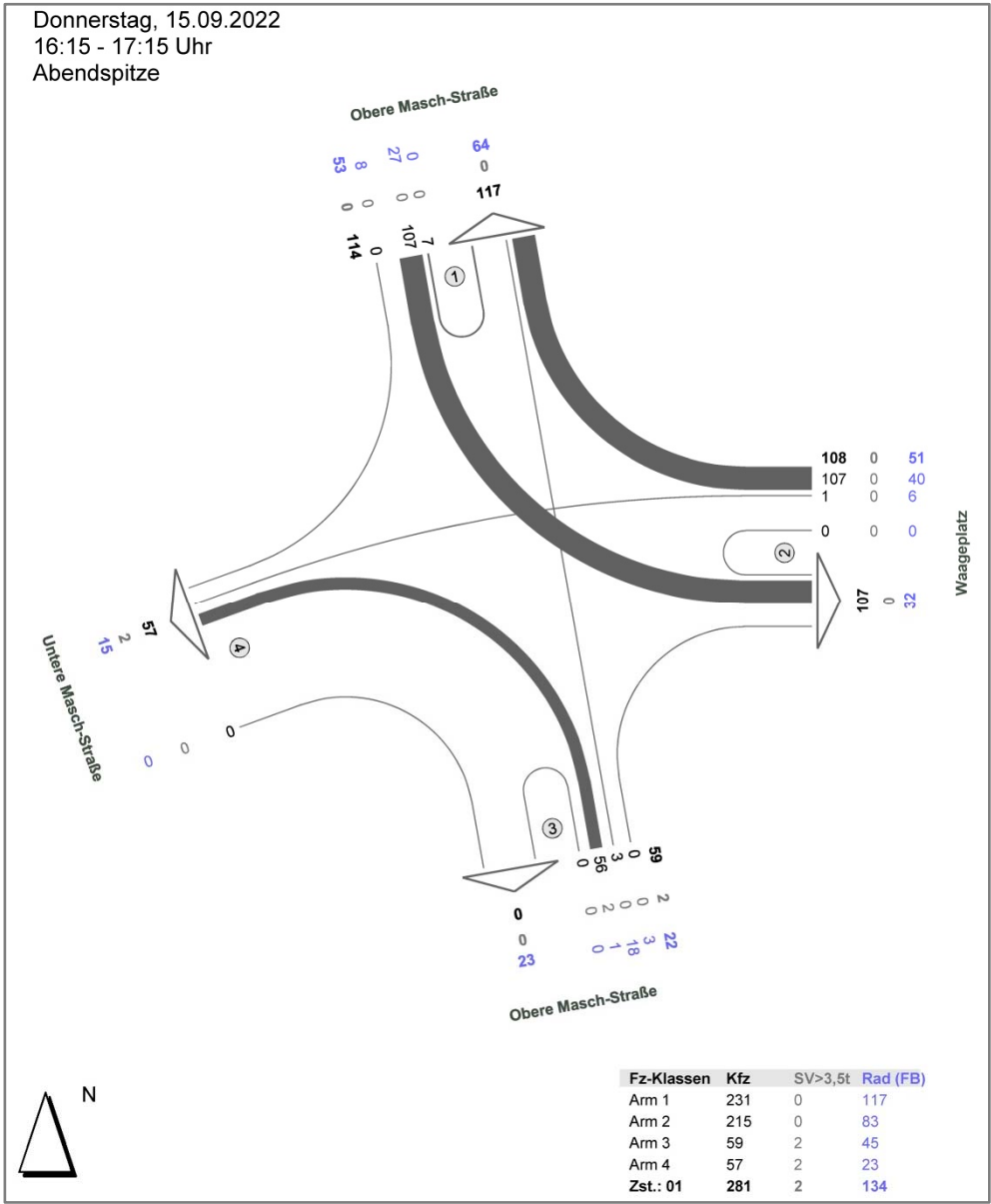


Abb. 6.27 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

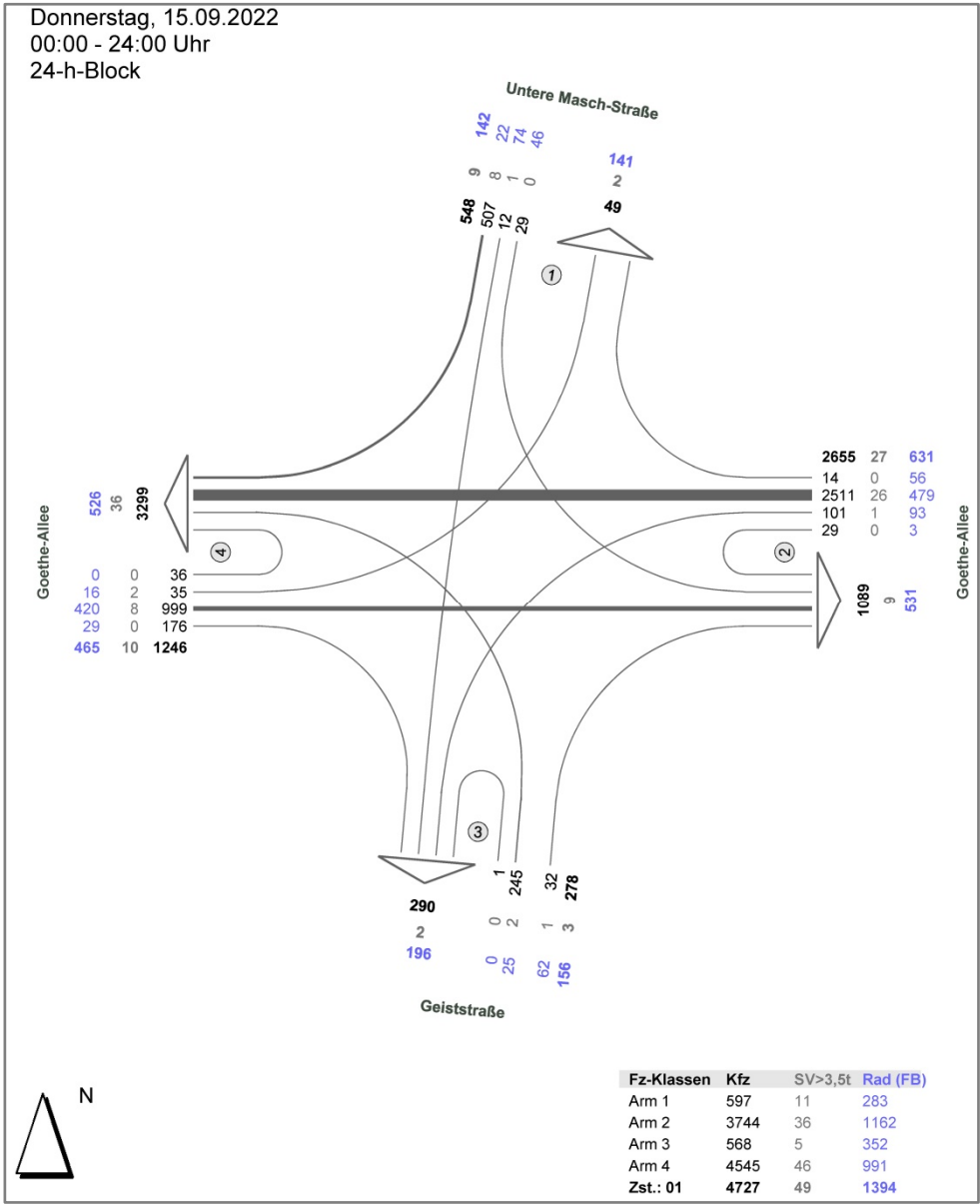


Abb. 6.28 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022

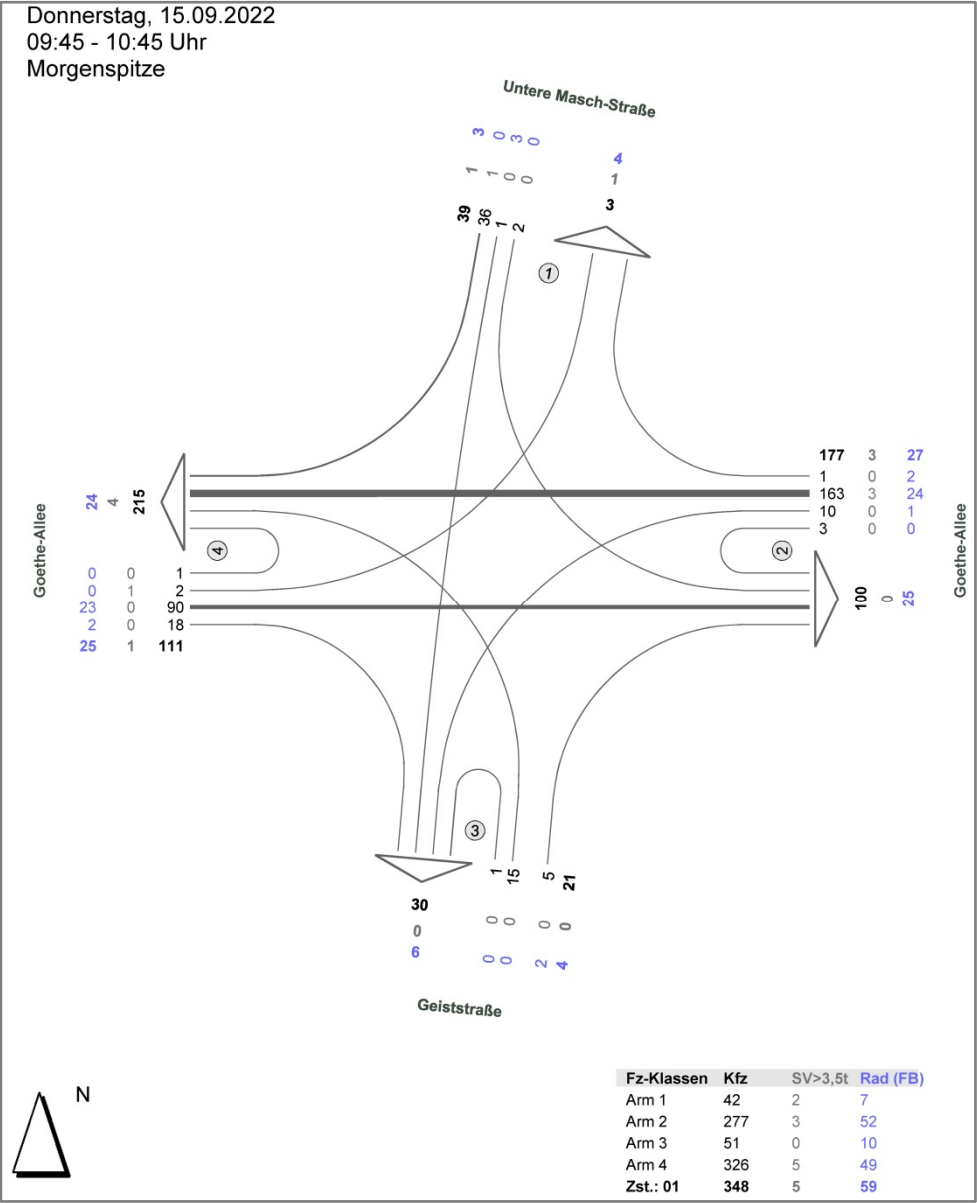


Abb. 6.29 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

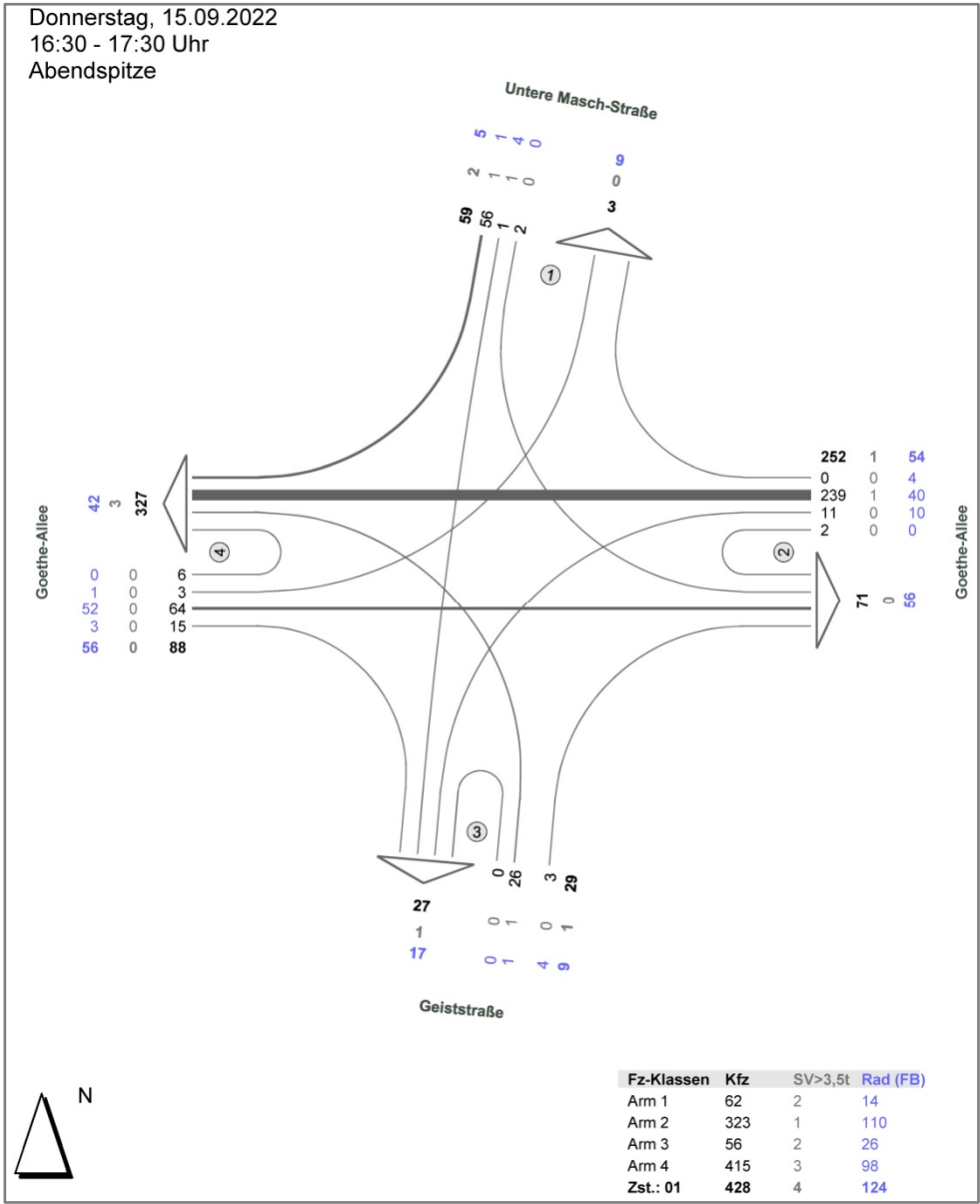


Abb. 6.30 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

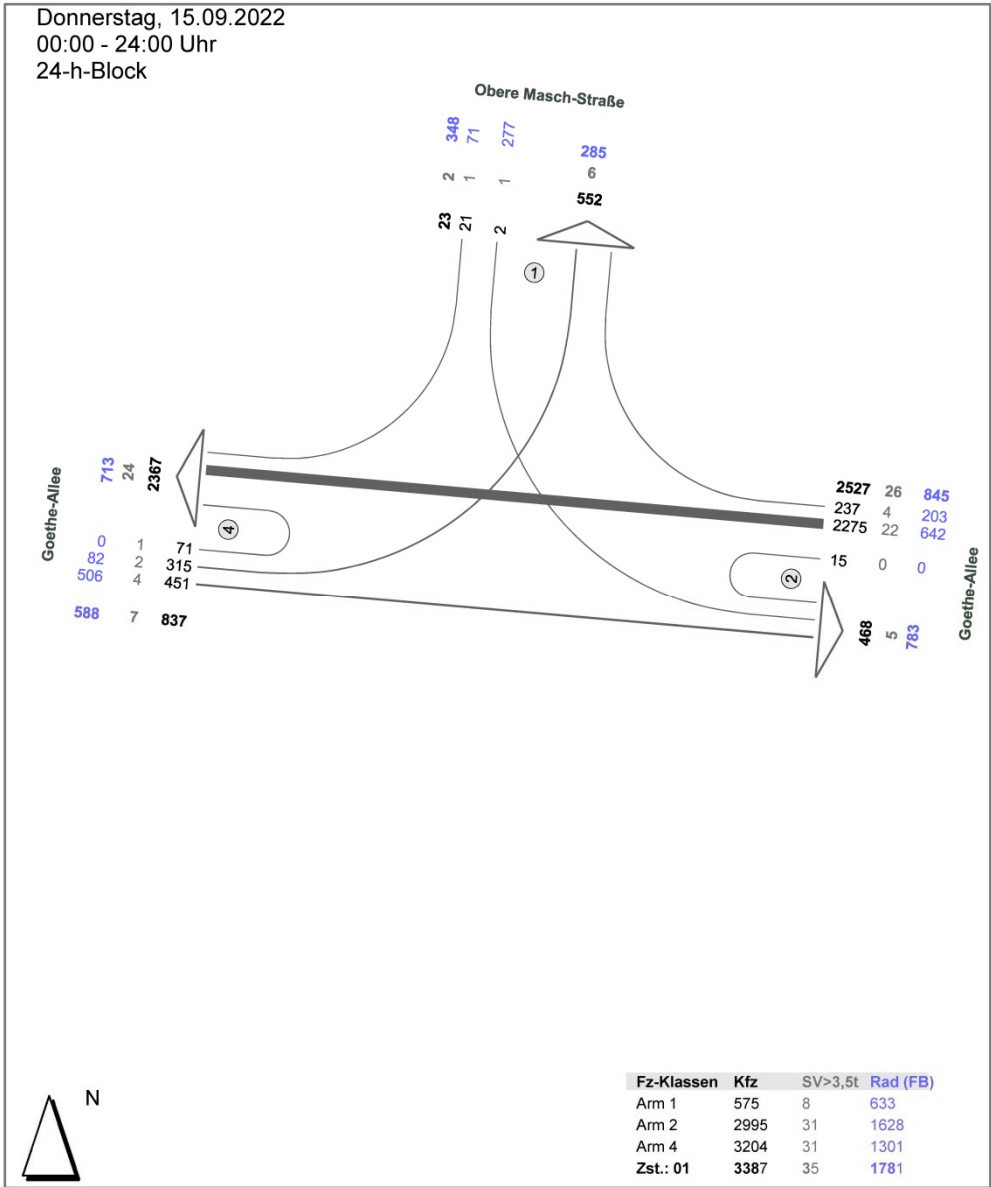


Abb. 6.31 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022

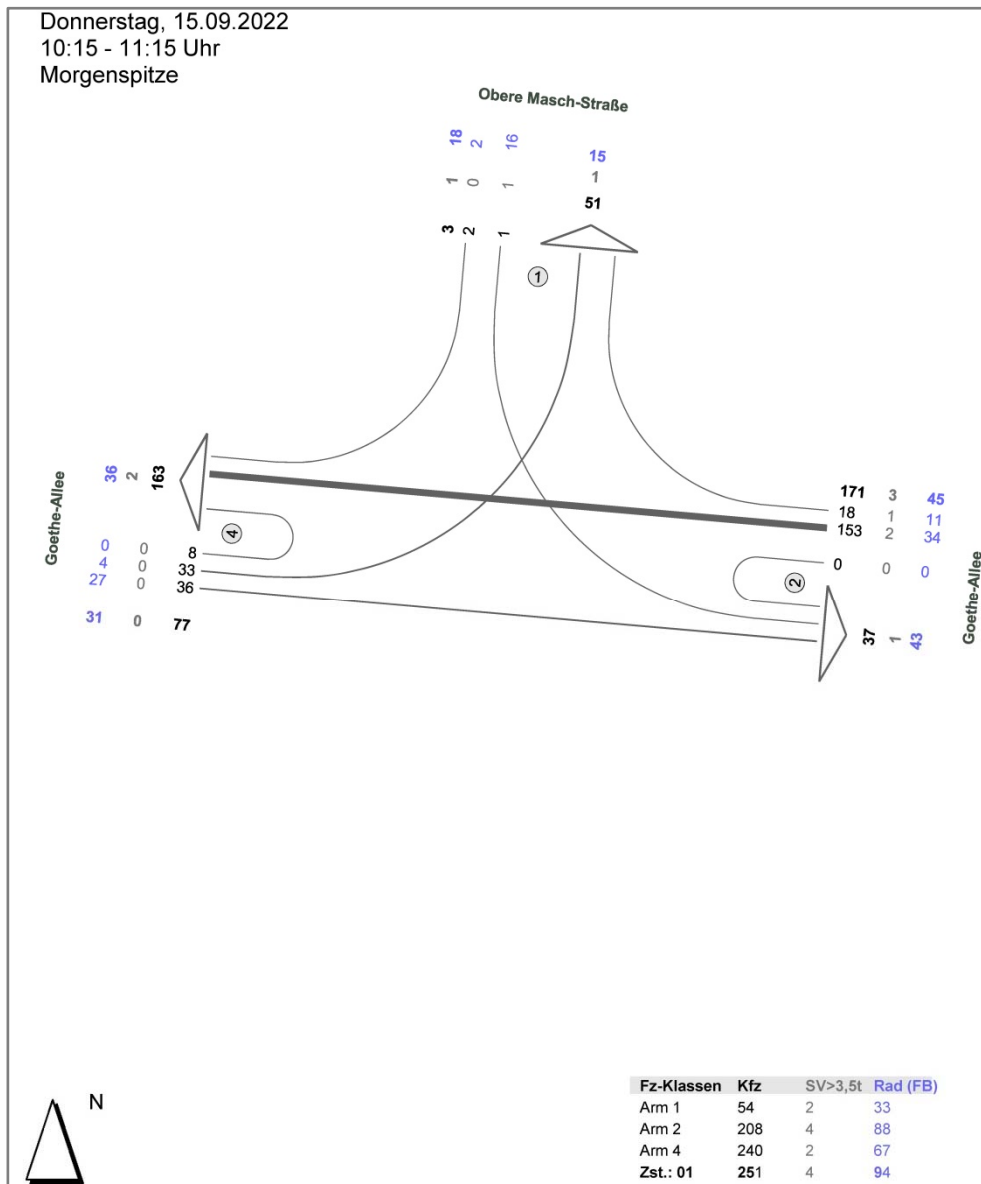


Abb. 6.32 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

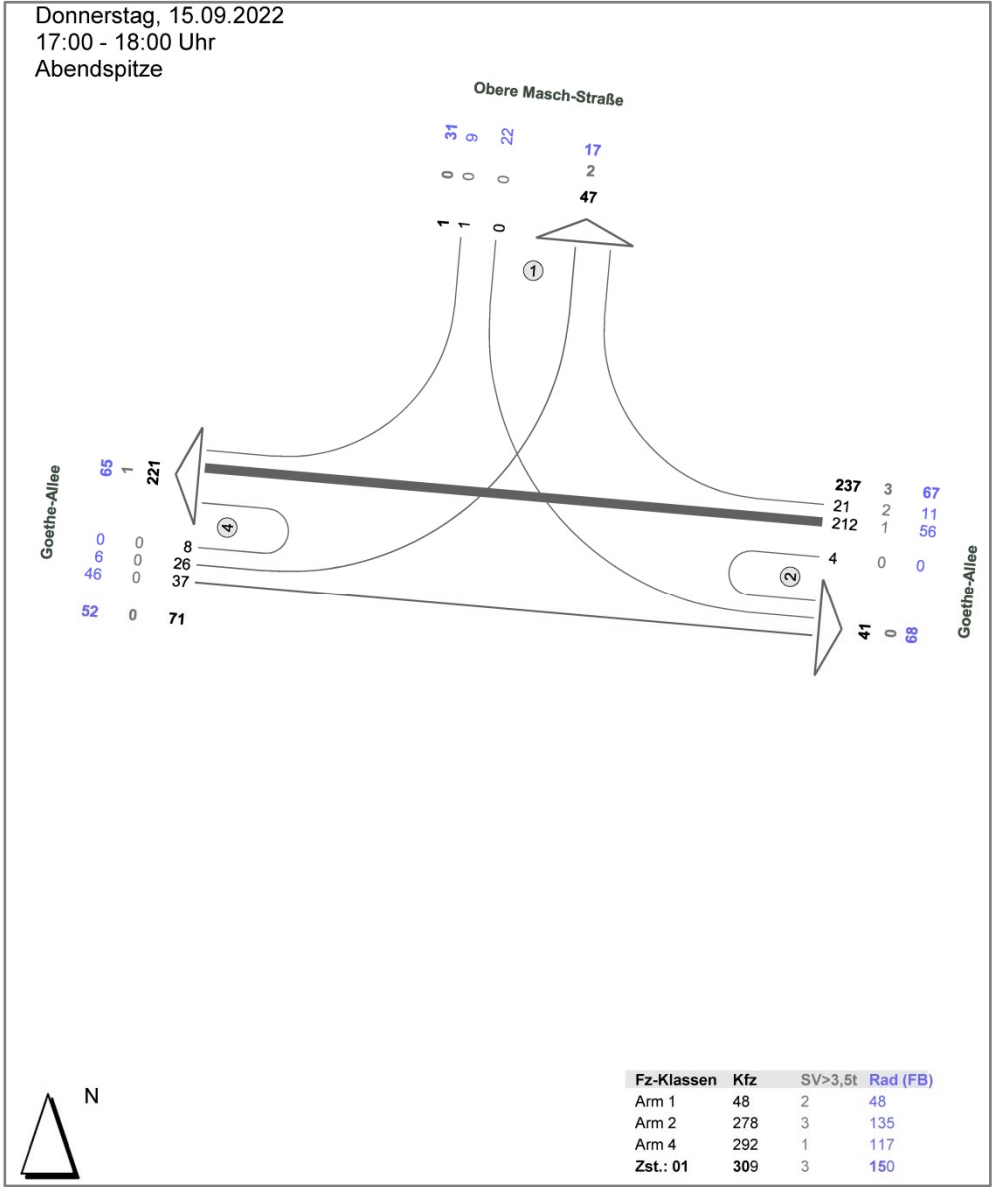


Abb. 6.33 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

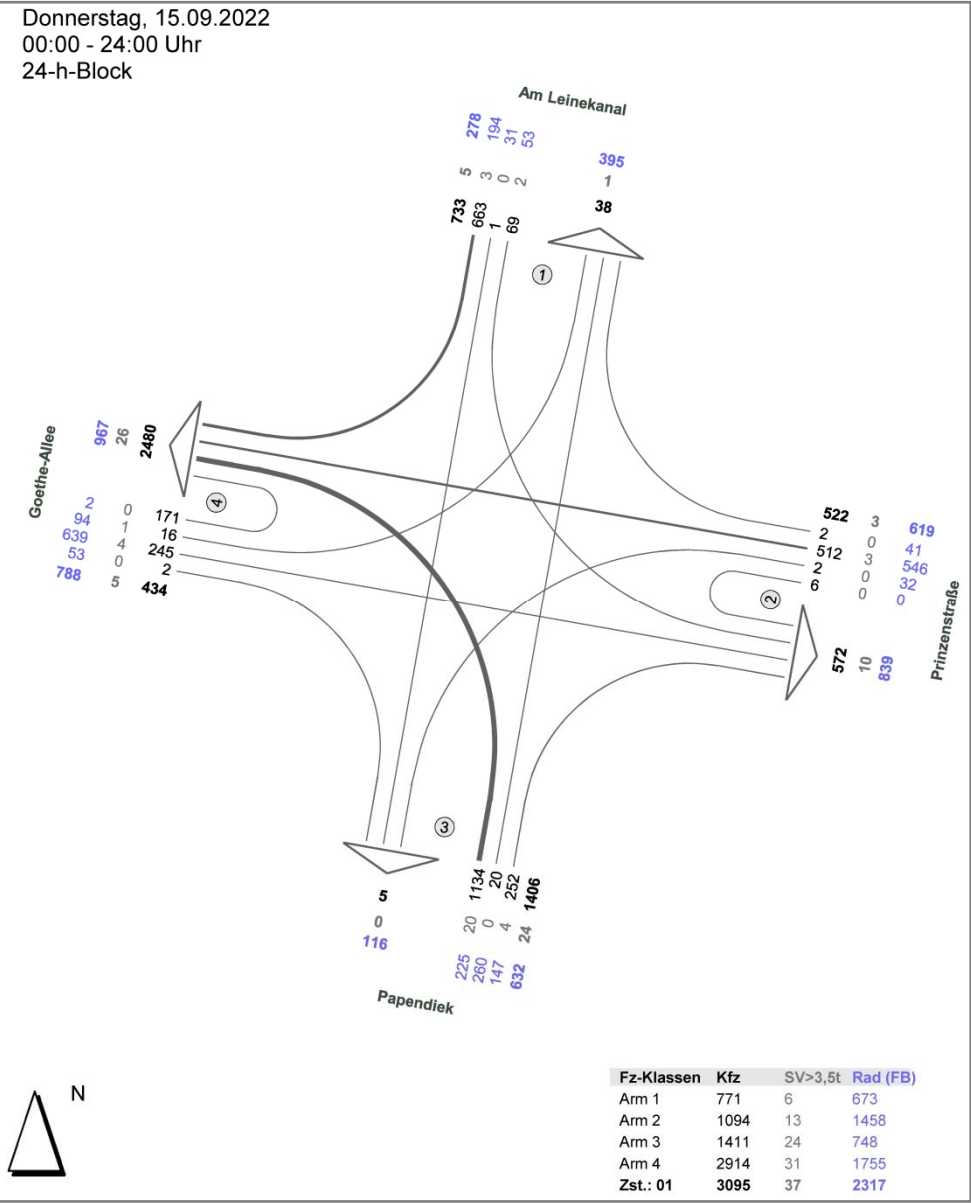


Abb. 6.34 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum (24 h), Do., 15.09.2022



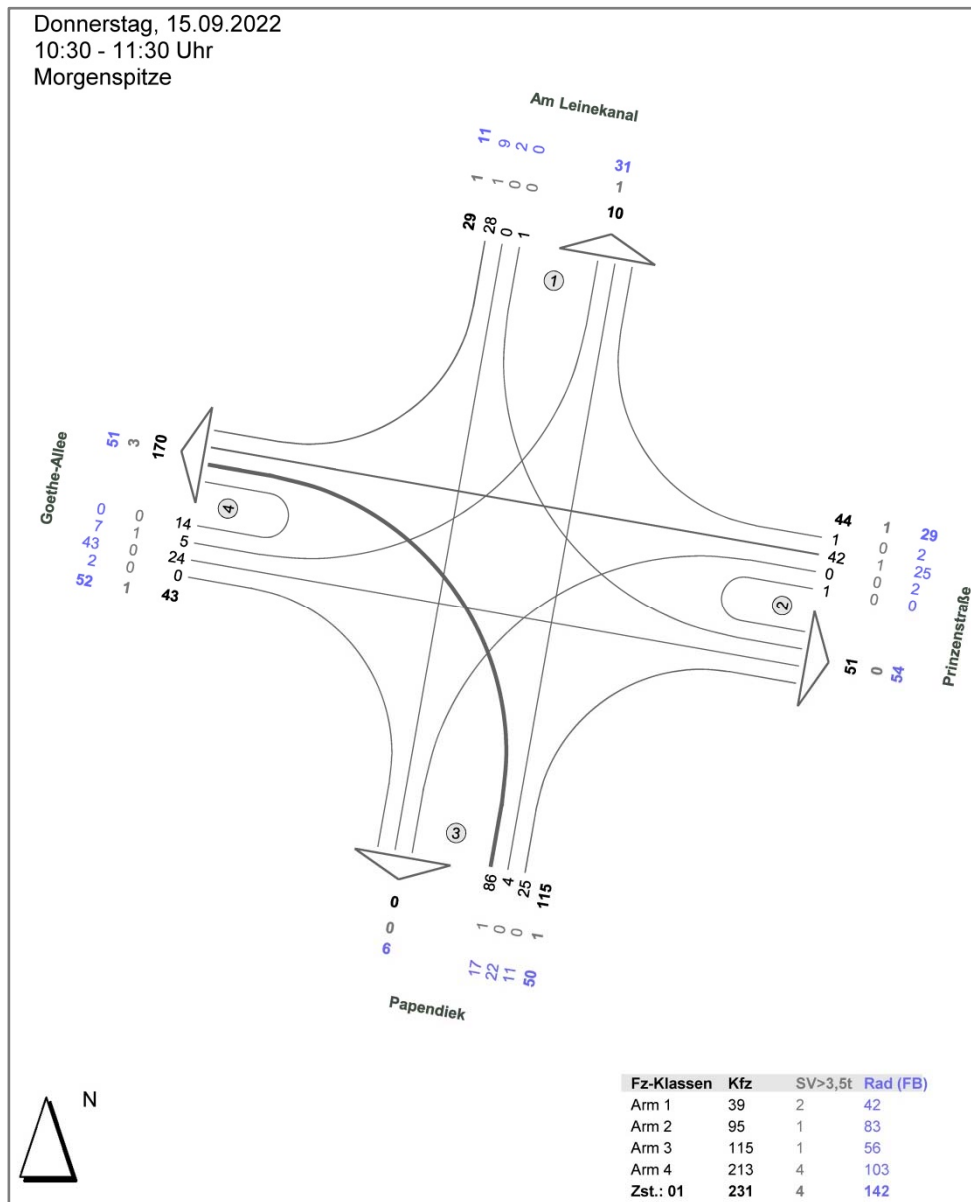


Abb. 6.35 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

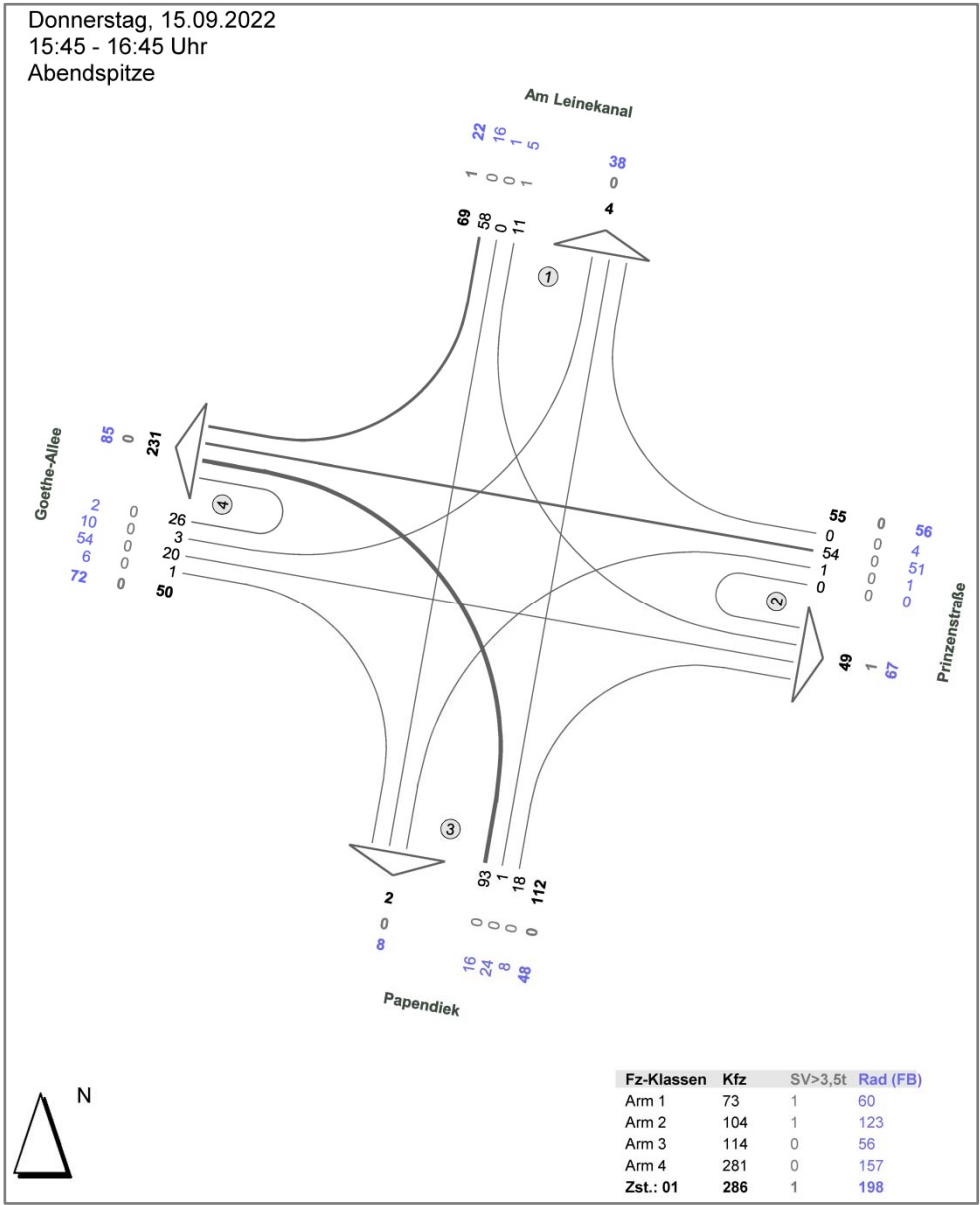


Abb. 6.36 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Do., 15.09.2022

Während-Zeitraum – Samstag

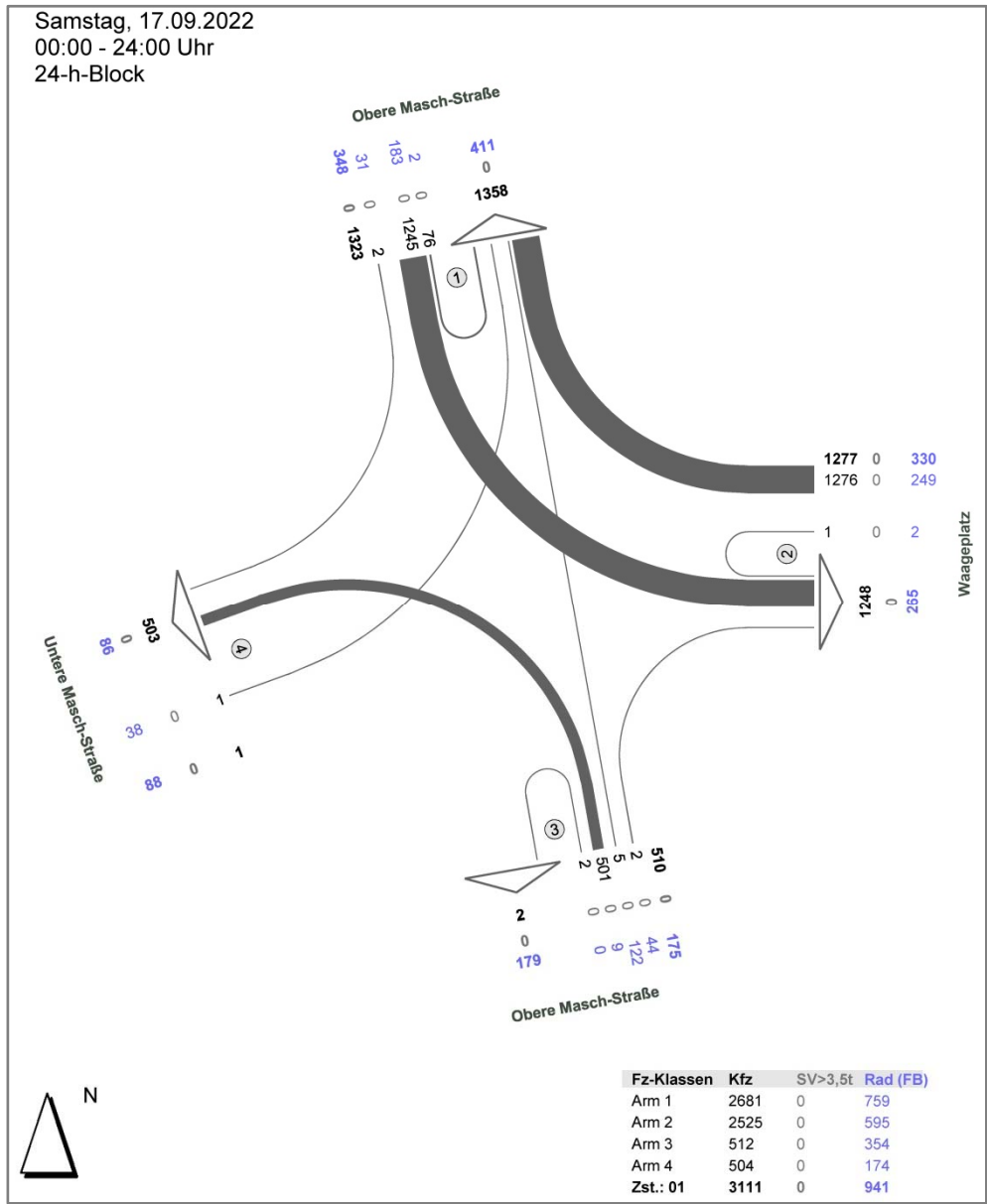


Abb. 6.37 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022

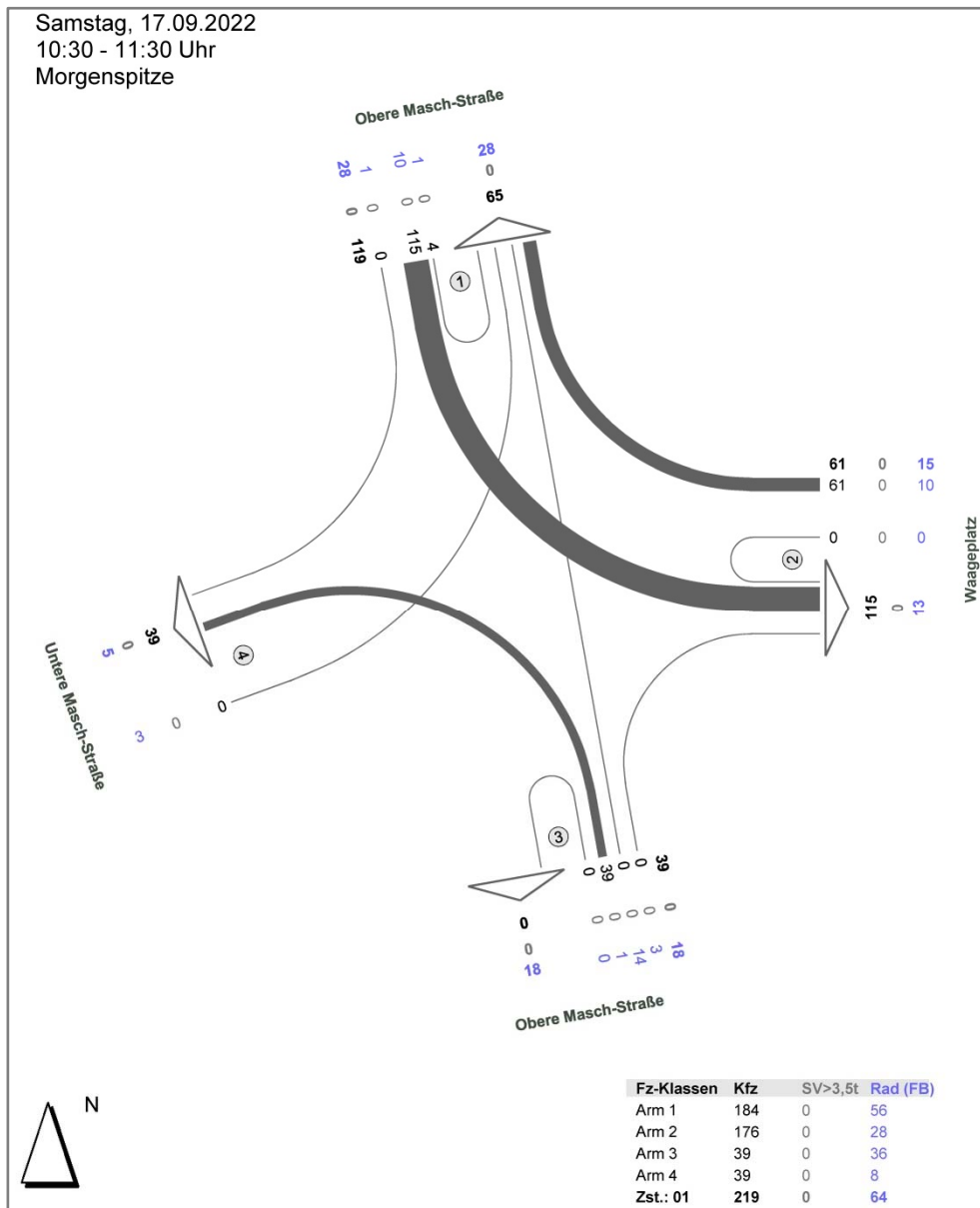


Abb. 6.38 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

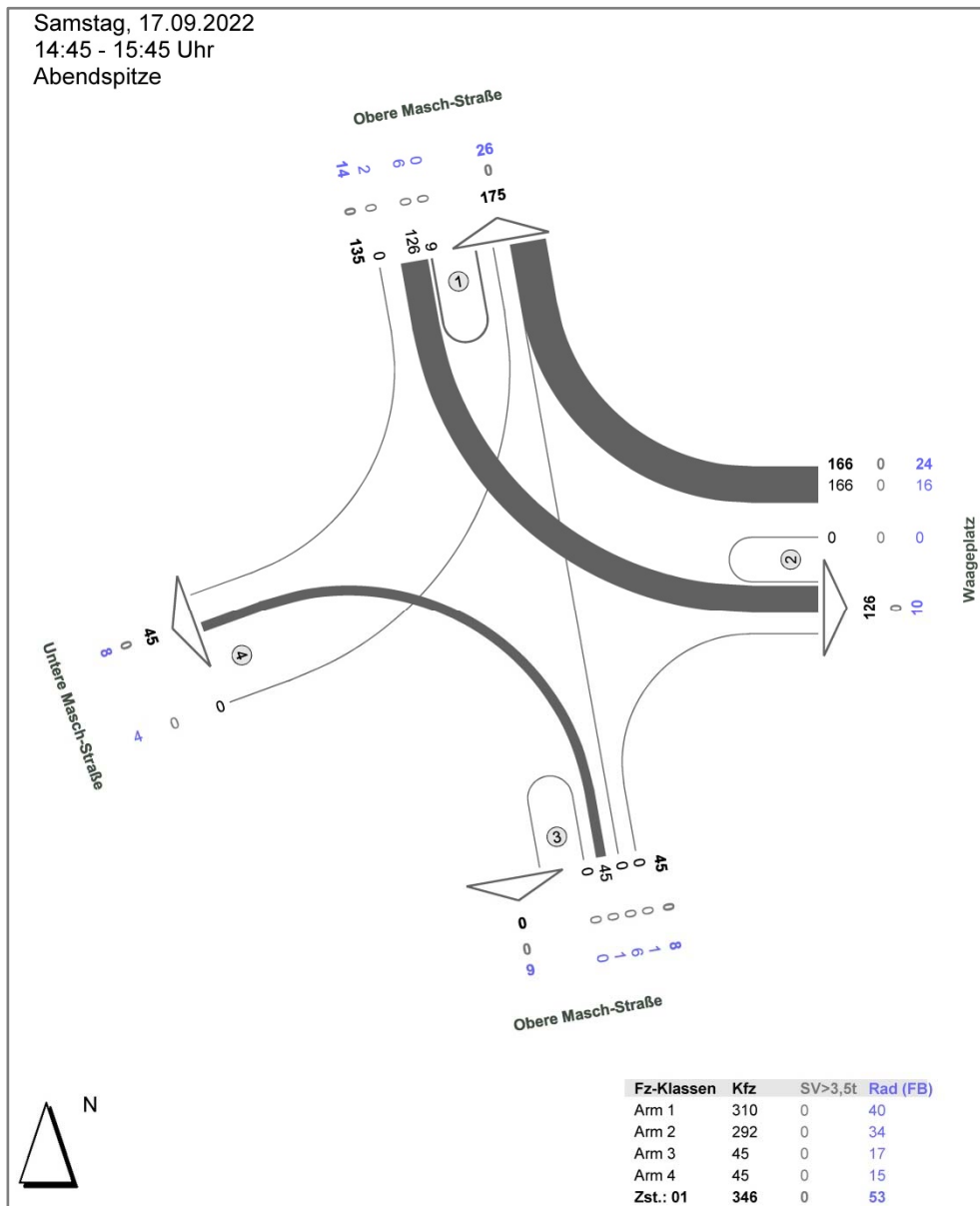


Abb. 6.39 Verkehrsmengen K 1 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

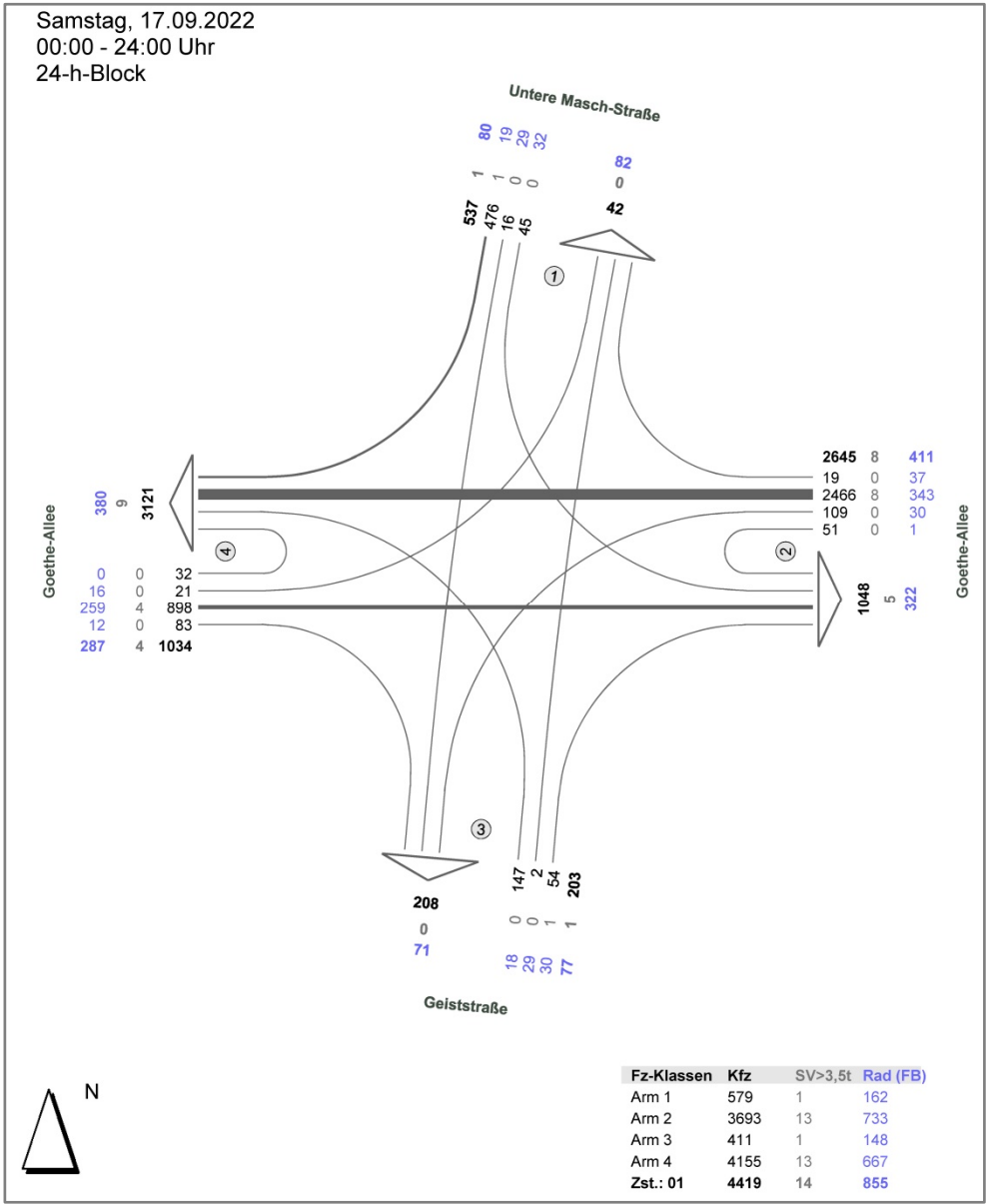


Abb. 6.40 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022

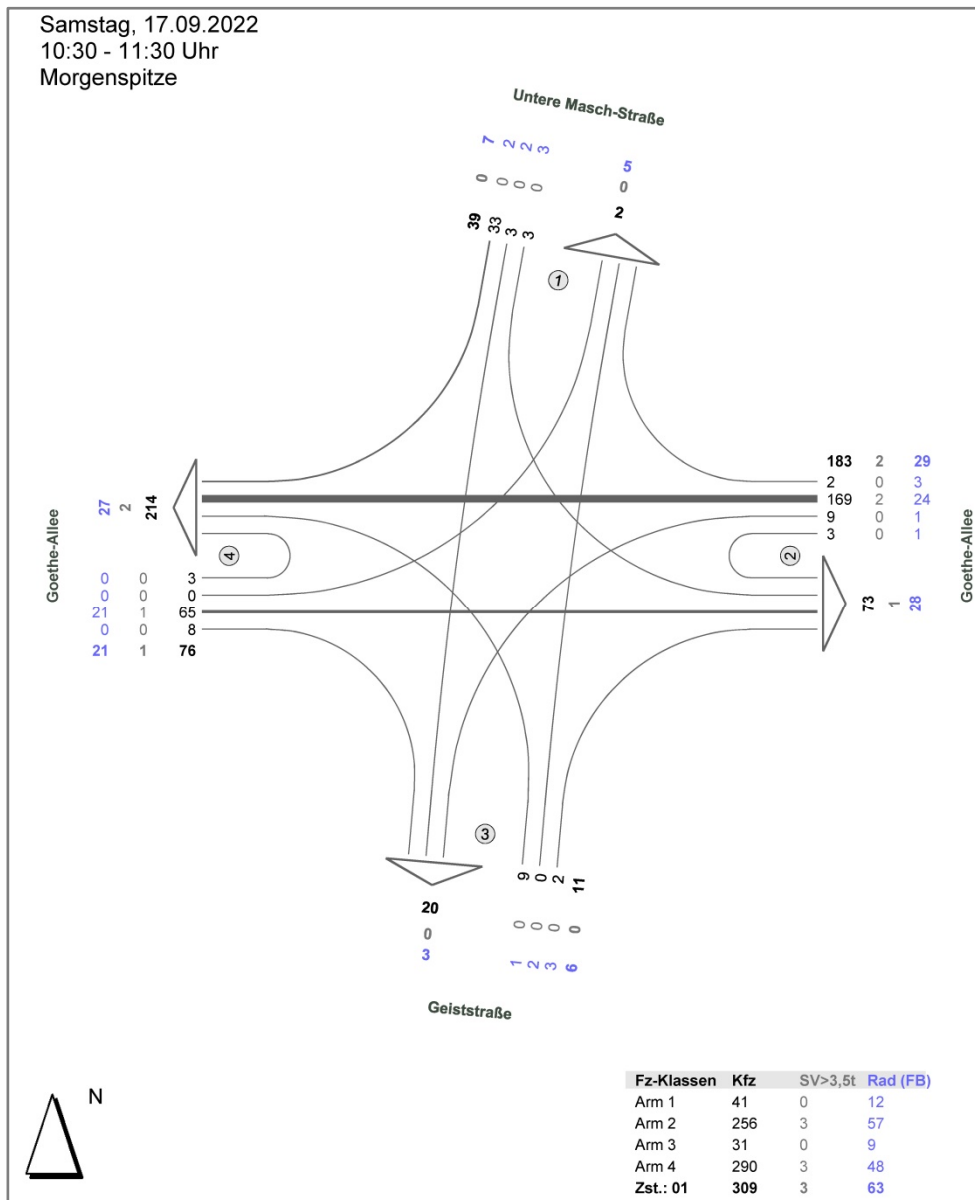


Abb. 6.41 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

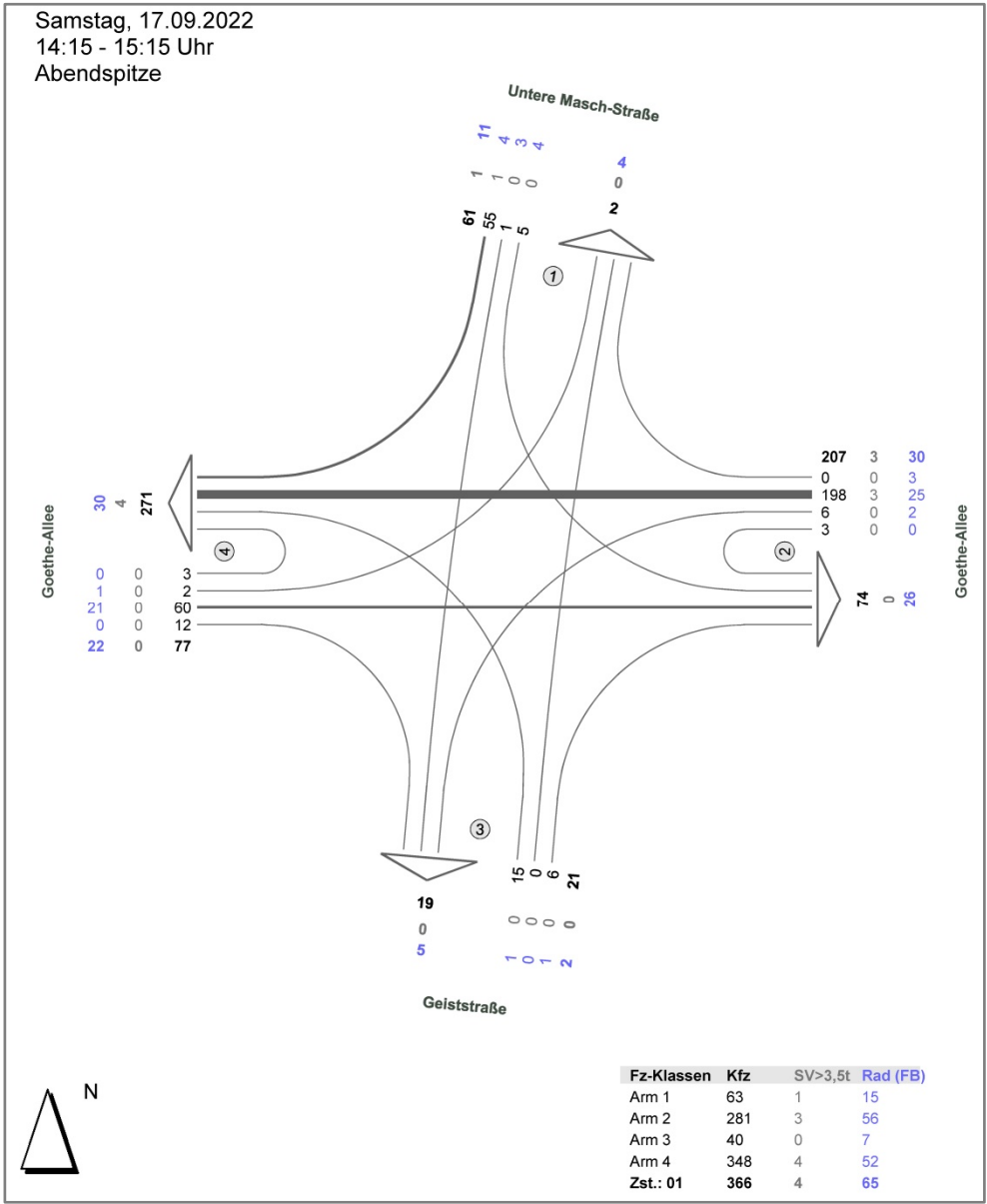


Abb. 6.42 Verkehrsmengen K 2 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022



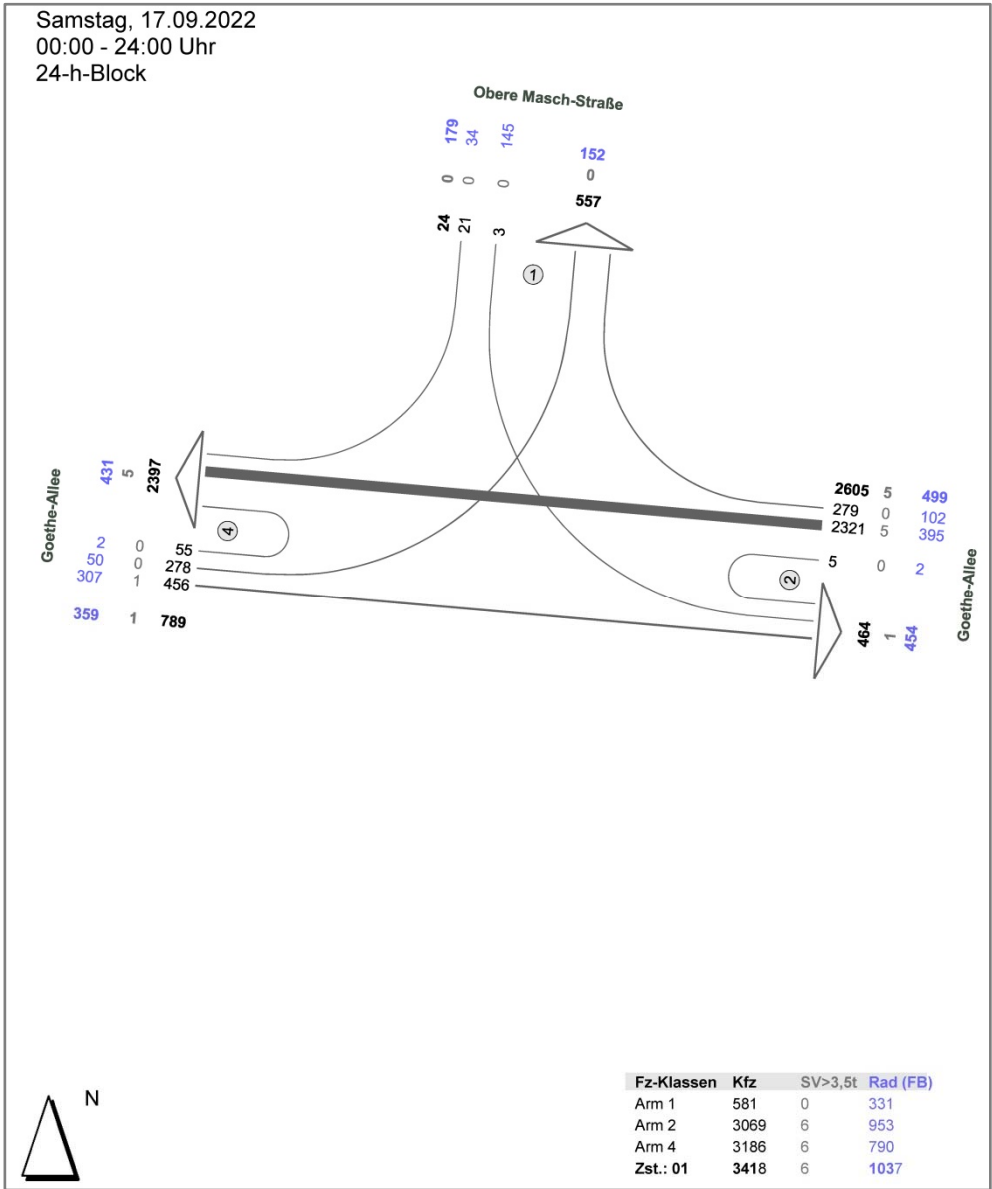


Abb. 6.43 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022

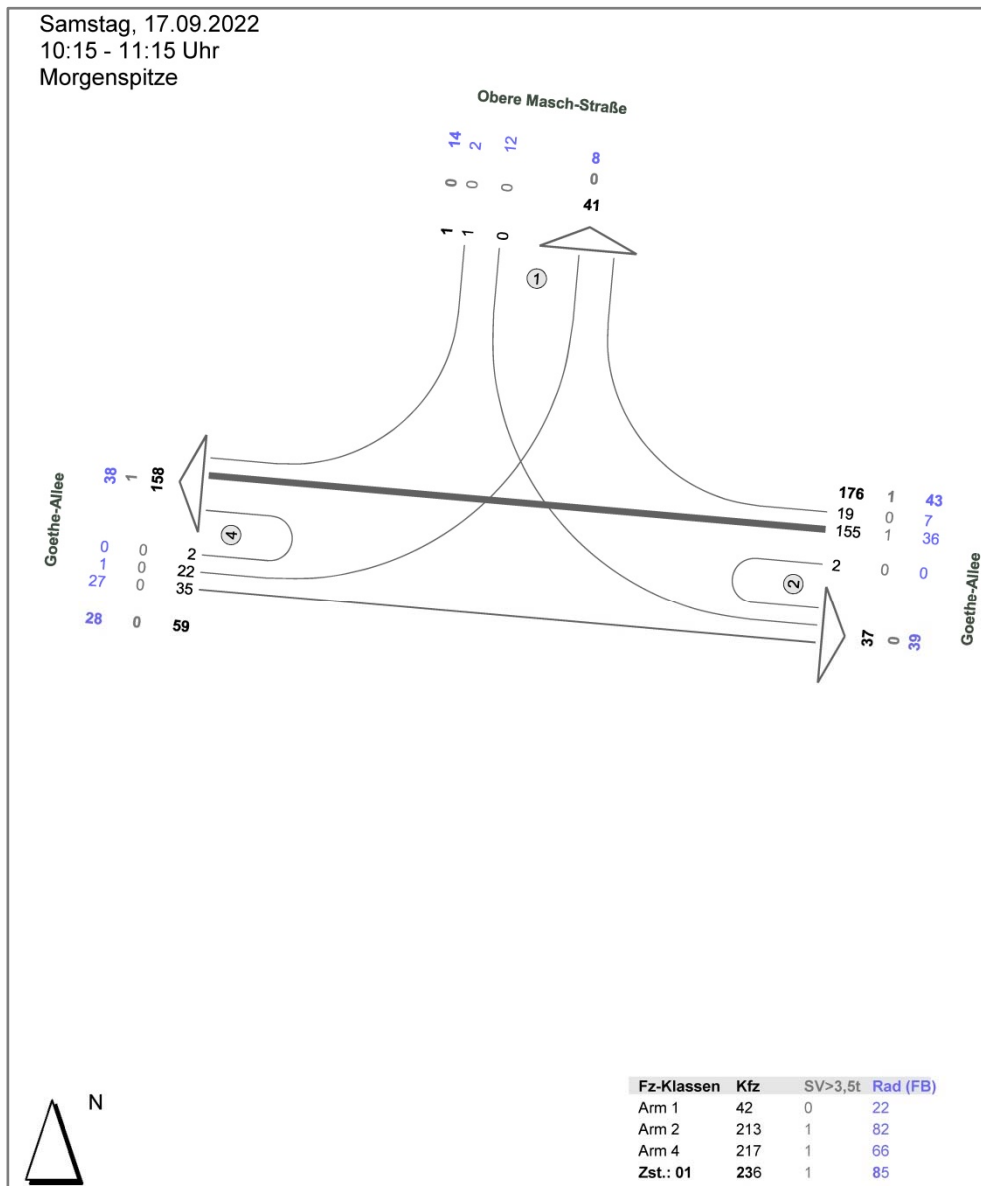


Abb. 6.44 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

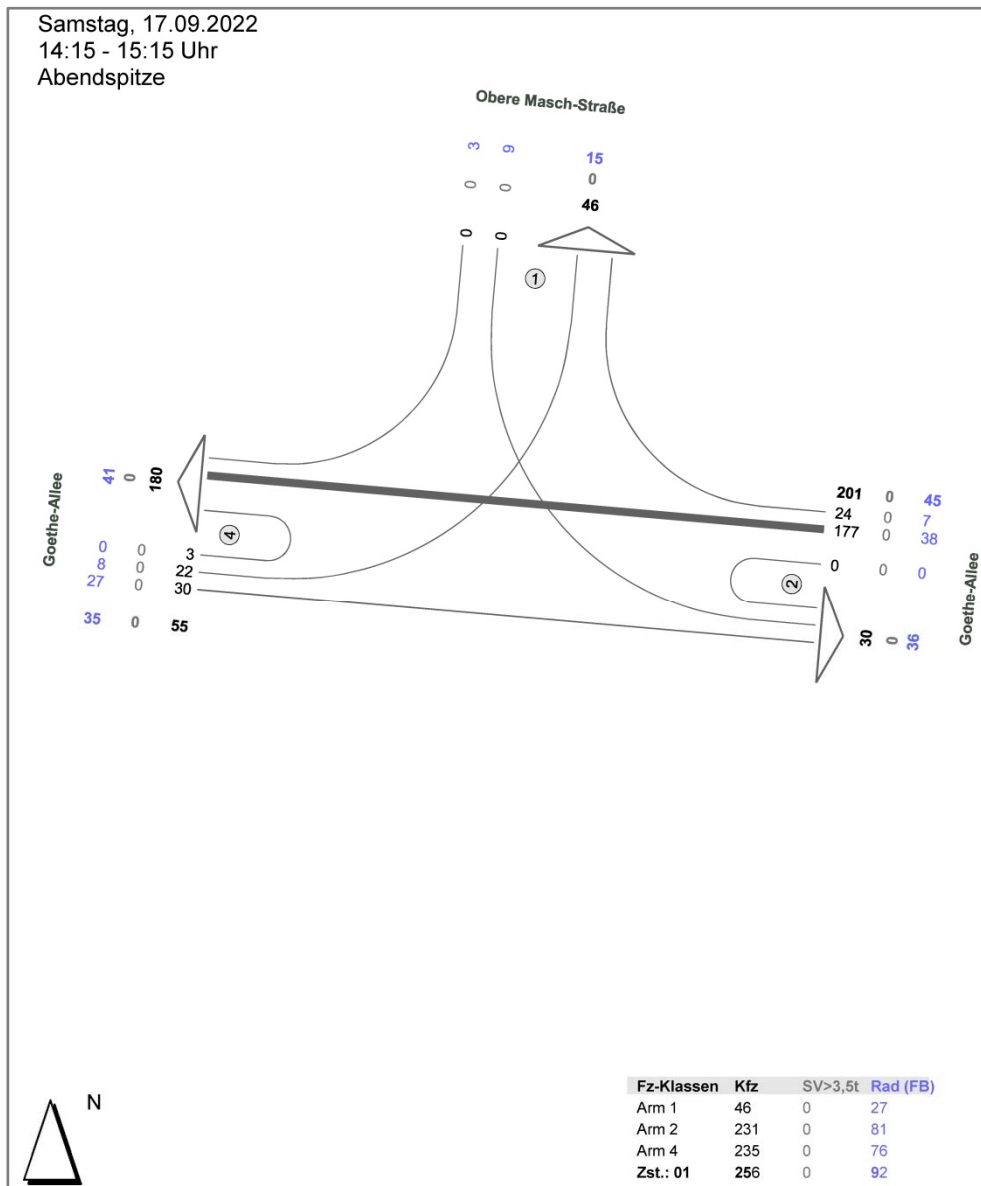


Abb. 6.45 Verkehrsmengen K 3 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

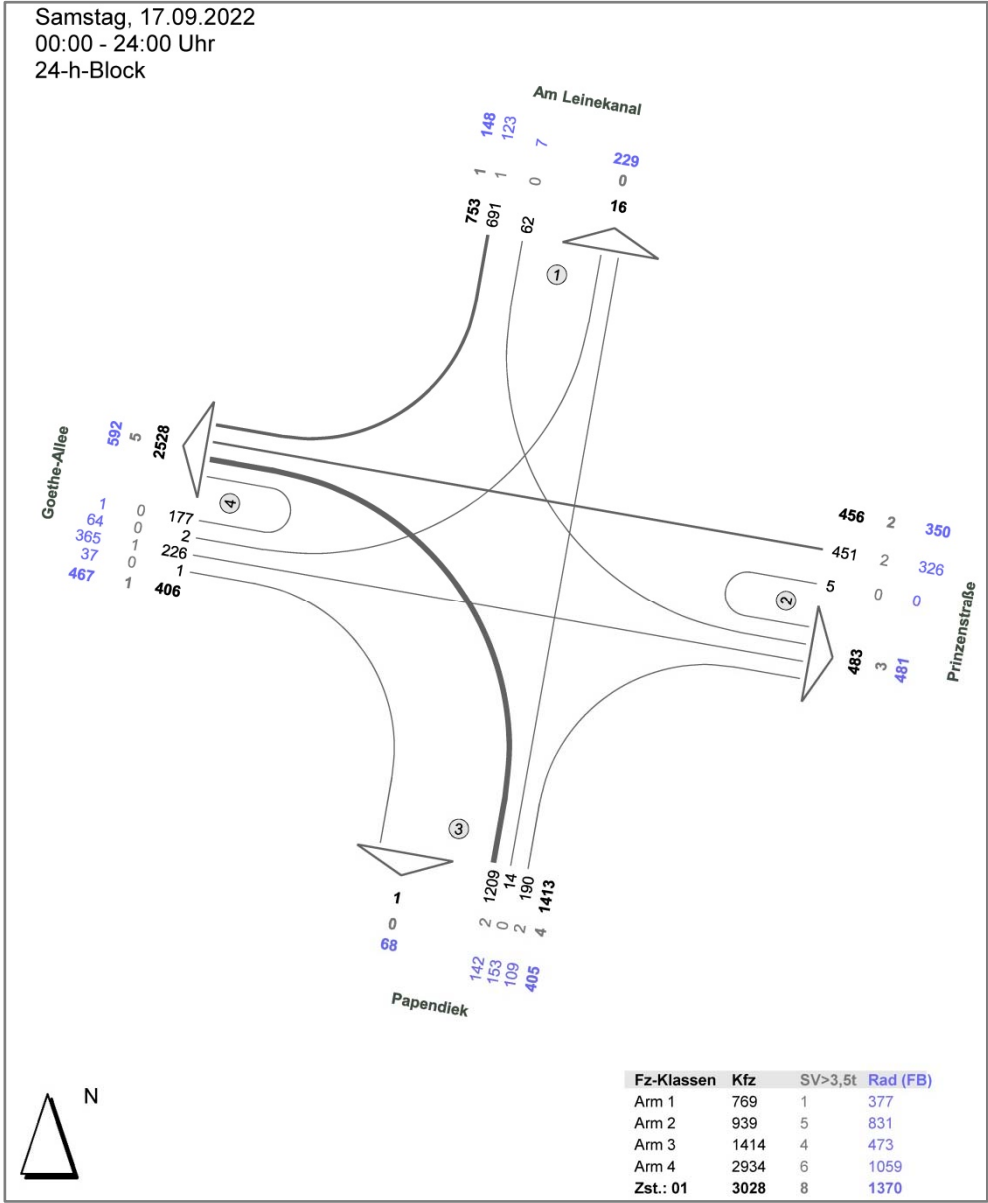


Abb. 6.46 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum (24 h), Sa., 17.09.2022

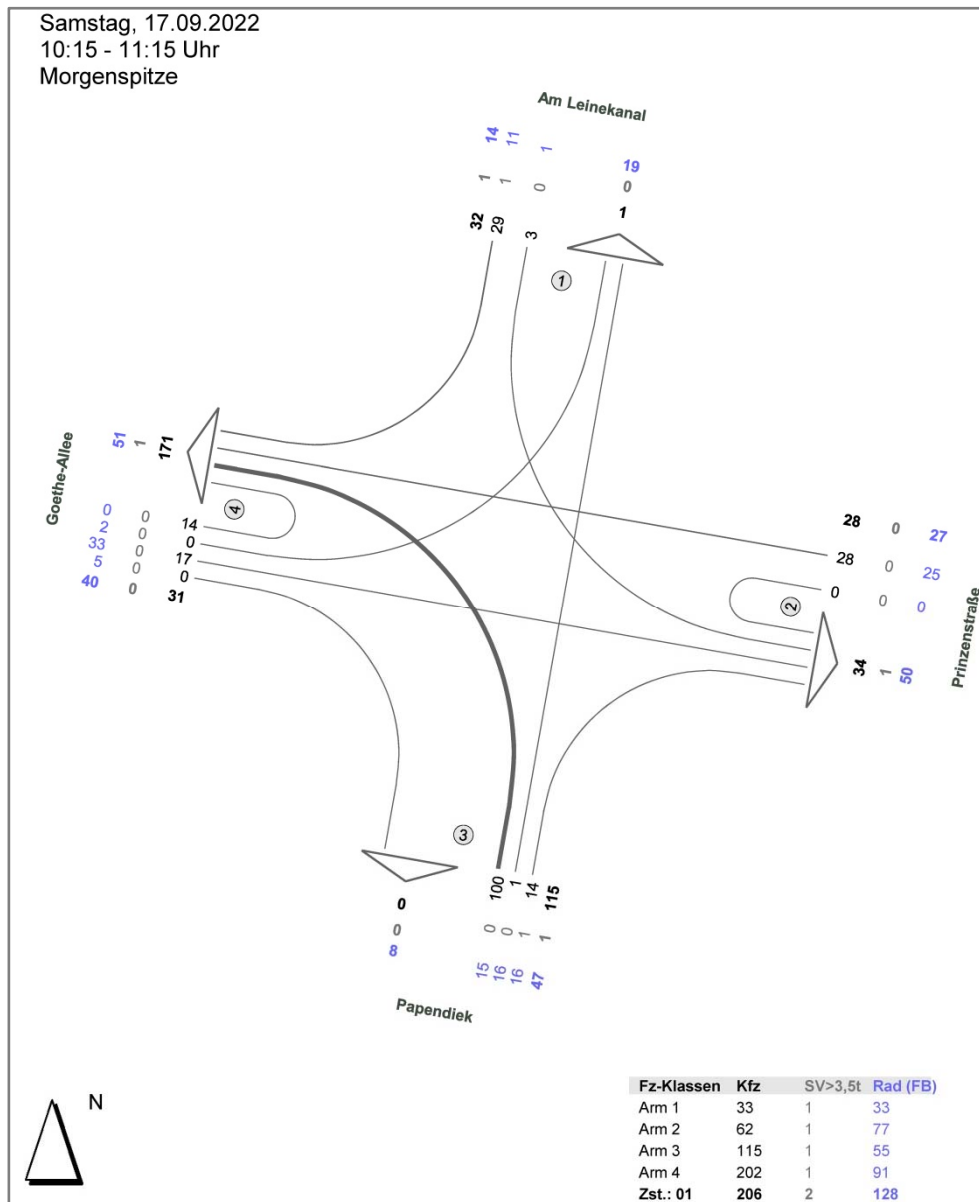


Abb. 6.47 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – morgendliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022

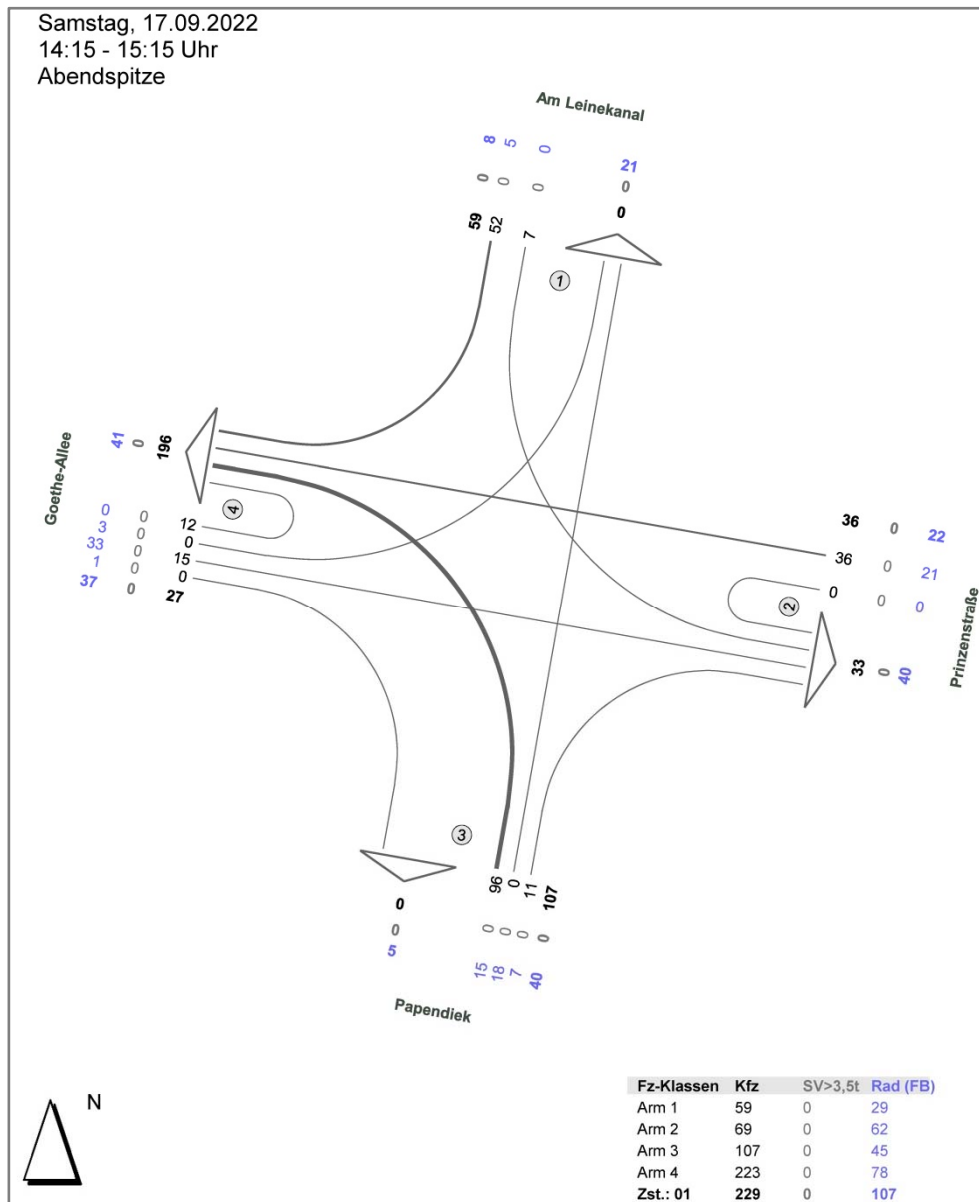


Abb. 6.48 Verkehrsmengen K 4 Während-Zeitraum – nachmittägliche Spitzenstunde, Sa., 17.09.2022