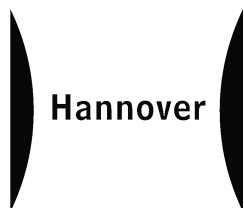


Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-0462/2018 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	7.1.1.

**Antwort der Verwaltung auf die
Anfrage Widerrechtliche Durchfahrten und Temporeduzierung Straßenbahn
Fußgängerzone Limmerstraße
Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 07.03.2018
TOP 7.1.1.**

Mit Drucksache 15-1377/2016 S1 aus dem Jahr 2016 hat die Verwaltung auf Antrag des Bezirksrates mitgeteilt, weitergehende Maßnahmen gegen widerrechtlichen Durchgangsverkehr auf der Fußgängerzone Limmerstraße seien nicht erforderlich. Es reiche aus, die vorhandenen Schilder zu reinigen.

Mit Drucksache 15-2519 2014 S1 aus dem Jahr 2015 hat die Verwaltung auf Antrag des Bezirksrates, das Tempo der Stadtbahn in der Fußgängerzone Limmerstraße zu reduzieren, mitgeteilt, Tempo 25 in einer Fußgängerzone sei zumutbar.

Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:

1. Werden die Schilder, die auf die Fußgängerzone Limmerstraße hinweisen, nur auf Antrag des Bezirksrates gereinigt oder gibt es einen Reinigungssturnus und wenn ja, in welchen Abständen?
2. Entgegen der Aussage der Verwaltung, eine Reinigung der Straßenschilder sei ausreichend, dem widerrechtlichen motorisierten Verkehr in der Fußgängerzone Limmerstraße entgegenzuwirken, hat sich die Situation nicht verbessert. Gibt es Seitens der Verwaltung heute weiterführende Vorschläge, motorisierten Verkehr aus der Fußgängerzone fernzuhalten und wenn ja, welche?
3. Nach dem Umbau der Kurt-Schumacher-Straße wurde auf Höhe der Ernst-August-Galerie für den motorisierten Verkehr Tempo 20 eingeführt. Wie erklärt sich der Widerspruch, dass in einer Fußgängerzone mit nach StVO ausgewiesener Schrittgeschwindigkeit Fahrzeuge – in diesem Fall die Stadtbahnen in der Limmerstraße – schneller fahren dürfen als der motorisierte Individualverkehr in einer Stadtstraße, die keine Fußgängerzone ist?

Antwort der Verwaltung:

Zu 1.:

Verkehrszeichen werden nur dann gereinigt, wenn ein entsprechender Bedarf besteht. Die Maßnahmen werden veranlasst, wenn durch Kontrollen und/oder Hinweise dieser Bedarf

festgestellt wird.

Die Beschilderung im Bereich Limmerstraße wird kurzfristig kontrolliert und ggf. erforderliche Maßnahmen veranlasst.

Zu 2.:

Wie bereits in der Antwort zur Drucksache 15-1377/2016 ausgeführt, ist die Beschilderung in den Einfahrtbereichen eindeutig und wurde durch die Piktogramme noch verstärkt. Die Erfahrungen – insb. der regelmäßig durchgeführten polizeilichen Kontrollen – zeigen, dass es sich hier nahezu ausschließlich um vorsätzliche Verkehrsverstöße handelt, wenn die Fußgängerzone widerrechtlich (ggf. auch außerhalb der festgesetzten Lieferzeiten) befahren wird.

Die Polizei konnte bei ihren regelmäßigen Kontrollen in 2017 einen leichten Rückgang bei den Verkehrsverstößen (widerrechtliches Parken und Befahren der Fußgängerzone) im Vergleich zu 2016 feststellen.

Die Kontrollen werden auch weiterhin erfolgen.

Darüberhinausgehende Maßnahmen sind derzeit nicht geplant. Bauliche Maßnahmen würden zudem die Befahrung durch den ÖPNV einschränken bzw. ausschließen.

Zu 3.:

In 2015 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Stadtbahnen und Busse im Bereich der Fußgängerzone auf 25 km/h gesenkt und auch die Geschwindigkeit im westlichen Teil der Limmerstraße auf 30 km/h vermindert, damit zusätzlich die Einfahrtgeschwindigkeit für Fahrzeuge des ÖPNV in den Fußgängerzonenbereich deutlich verringert wird. Beide Verkehrsbetriebe haben mitgeteilt, dass eine weitere Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beim Befahren der Fußgängerzone Limmerstraße dazu führen würde, dass zusätzliche Fahrzeuge auf den jeweiligen Linien eingesetzt werden müssten. Das völlig unauffällige Unfalllagebild (es ereignete sich seit Anfang 2016 lediglich ein Verkehrsunfall mit Stadtbahneteiligung, bei dem ein zu Fuß Gehender - 33 Jahre/männlich, mit Kopfhörer auf - die Schienen querte, ohne auf die Stadtbahn zu achten und leicht verletzt wurde) zeigt aus Sicht der Verwaltung, dass die derzeitigen Geschwindigkeitsreduzierungen wirksam und verkehrssicher sind, so dass – in Relation zu den negativen Auswirkungen für den ÖPNV – weitergehende Reduzierungen weder erforderlich, noch angemessen wären.

18.63.10.BRB

Hannover / 06.03.2018