Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

(Anfrage Nr. 15-2000/2016)

Eingereicht am 12.09.2016 um 14:07 Uhr.

Tempo 30 innerhalb des City-Ringes

Nachdem die Stadtverwaltung im Jahr 2009 vom Rat beauftragt wurde, innerhalb des City-Ringes eine oder mehrere „Tempo 30 Zonen“ herzustellen, führte die Stadt diesen Auftrag sechs Jahre später im Jahr 2015 endlich aus.
Im Ergebnis wird der Bereich innerhalb des City-Ringes weiterhin von mehreren Tempo50-Straßen durchschnitten, die die Stadt als „verkehrswichtige Straßen“ bezeichnet. Der City-Ring wurde erschaffen und dient der zügigen Umfahrung der Innenstadt mit der sensiblen und vor allem für Fußverkehr wichtigen Fußgängerzone. Ziel der Stadt ist es bzw. sollte es sein, reinen (Kfz-)Durchgangsverkehr zu minimieren, aber die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sicherzustellen.
Zugleich wurde jüngst innerhalb des City-Ringes der Cityradring in seiner Bedeutung gestärkt, um die Fehlnutzung der Fußgängerzone durch einige Radfahrende zu minimieren. Das Konzept ist einleuchtend und die Ausschilderung wurde verbessert, erste bauliche Anpassungen an der Ständehausstraße stärken den Cityradring weiter. Der Cityradring wird aber in weiten Teilen auf der Fahrbahn von „verkehrswichtigen Straßen“ geführt, welche weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h haben (Schmiedestraße, Karmarschstraße, Osterstraße, Georgstraße, Ständehausstraße). Auch weitere Hauptrouten des Radverkehrs (Georgstraße, Herschelstraße, Joachimstraße) werden trotz hoher Geschwindigkeitsdifferenz gemeinsam mit dem Autoverkehr geführt.
Dabei es ein Gebot moderner Verkehrsplanung, die Geschwindigkeitsdifferenz in gemischt genutzten Straßenräumen zu minimieren (Fahrrad und Automobil gemeinsam auf der Fahrbahn). Für die Angleichung der gefahrenen Geschwindigkeit von Kraft- und Radverkehr auf gemeinsam genutzten Fahrbahnen sprechen sich aus (objektiven und subjektiven) Sicherheitsgründen denn auch zahlreiche ExpertInnen und Publikationen (bspw. Fahrradakademie) aus.
Neben dem Sicherheitsaspekt des Radverkehrs zählt auch die Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs in der Innenstadt zu einer besonders zu betrachtenden Größe. Alleine der halbierte Anhalteweg von Tempo 30 ggü Tempo 50 (13,3m ggü. 27,7m) ist beachtlich, die Abnahme der Wahrscheinlichkeit von tödlichen Unfällen von 80% bei Tempo 50 ggü. 30% bei Tempo 30 ergänzt diesen Faktor.
Für die Beibehaltung der Geschwindigkeit von 50km/h kann also auf diesen Straßen nur ein deutlicher Zugewinn bei der Reisezeit stehen, der als gewichtiger einzuschätzen ist als die skizzierte höhere Sicherheit von Fuß- und Radverkehr in diesem sensiblen Bereich.

Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:

1. Wie viel „Zeitverlust“ fällt im Einzelnen rechnerisch auf den Tempo 50-Straßen innerhalb des Cityringes an, wenn diese jeweils komplett durchfahren würden gegenüber Tempo 30 (Bitte Länge und unterschiedliche Reisezeit je Straße gesondert nennen)?

2. Wie schätzt die Stadtverwaltung die Sicherheits- und Komfortaspekte des Radverkehrs bei einer perspektivischen Zunahme desselben auf dem wichtigen

Cityradring bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30 ein?

3. Welche überörtliche und verkehrswichtige Bedeutung haben die Straßenzüge, auf denen weiterhin Tempo 50 erlaubt ist, für den Autoverkehr konkret, die mit Tempo 30 nicht mehr gewährleistet wäre (bitte im Detail pro Straße darlegen)?

18.62.01
Hannover / 12.09.2016