Landeshauptstadt Hannover

An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

Antwort
Nr. 15-0178/2017 F1
Anzahl der Anlagen 0
Zu TOP 8.2.3.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Verkehrsberuhigung in der Hengstmannstraße Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 08.02.2017 TOP 8.2.3.

Im Februar 2016 wurde im Bezirksrat der Antrag für verkehrliche Maßnahmen in der Hengstmannstraße gestellt. Leider wurde der Antrag bis auf Punkt 3 - Aufstellung von Fahrradbügeln - von der Verwaltung abgelehnt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Warum werden im Stadtteil verkehrsberuhigte Zonen mit Spielstraßencharakter eingerichtet, wenn diese Straßen genauso befahren werden wie alle anderen Straßen auch?
2. Warum kann die Hengstmannstraße nicht zur Einbahnstraße werden?
3. Kann in dem Bereich der Verkehr nicht als Ringverkehr geführt werden? Es handelt sich doch hier um Wohnbereichsstraßen.
4. Könnte man in der Hengstmannstraße sogenannte Huckel einbauen?

Antwort

zu 1)

Durch die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen unter Berücksichtigung der rechtlichen Anforderungen sowohl an die Art der Straße (Funktion, Verkehrsbelastung etc.) als auch an die Gestaltung (niveaugleicher Ausbau etc.) wird deutlich gemacht, dass hier der Fahrverkehr von untergeordneter Bedeutung ist und andere Funktionen wie Aufenthalt etc. im Vordergrund stehen. Trotzdem bleibt die Straße für jedermann im Rahmen der mit der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen nutzbar.

zu 2)

Für die Straßenverkehrsbehörde ergeben sich aus Sicht der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs keine Argumente für die Einrichtung einer Einbahnstraße. Eine Einbahnregelung

würde eher nachteilig wirken, da dadurch die Erschließung der anliegenden Grundstücke verschlechtert würde und sowie in der Regel Mehrverkehr sowie eine Steigerung des Geschwindigkeitsniveaus zu erwarten ist.

zu 3)

Die Beantwortung der Frage lautet nein. Ein Ringverkehr ist auch aufgrund der Erschließungsfunktion der Straßen für das gesamte Quartier weder für die Verkehrssicherheit noch für andere Belange von Vorteil. Im Ergebnis entstehen Umwege nicht nur für direkt betroffene Anlieger, sondern auch für Anlieger des gesamten Quartiers verbunden mit mehr Fahrten und mehr Wegen und damit auch mehr Emissionen.

zu 4)

Um wirksamen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau zu nehmen, müssten „Huckel“ einen signifikanten Höhenunterschied zur Umgebung aufweisen und stehen damit in dem verkehrsberuhigten Bereichen vorgeschriebenen niveaugleichen Ausbau entgegen. Sperren wie Schwellen und Rampensteine, die in regelmäßigen Streckenabschnitten einzubauen wären, sind sehr umstritten. Sie wirken sowohl für den Zweiradverkehr als auch für Fußgänger negativ und sind für Rettungsfahrzeuge behindernd. Deren Einbau ist deshalb insbesondere vor dem Hintergrund, dass aus Sicht der Verwaltung hier kein signifikantes Verkehrsproblem besteht, abzulehnen.

66/ 18.62.10
Hannover / 07.02.2017