



Sitzungsvorlage 660/313/2022

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 26.04.2022	Aktenzeichen: 66_10_04 660-S		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	02.05.2022	Vorberatung N	
Mobilitätsausschuss	18.05.2022	Entscheidung Ö	

Betreff:

Verkehrsführung in der Hindenburgstraße - Stellungnahme der Verwaltung

Beschlussvorschlag:

1. Eine Überquerungshilfe zwischen den Einmündungen Eckenerstraße und Richthofenstraße ist auf Grund der zu geringen Fahrbahnbreite nicht möglich. Als Alternative wird einer Überquerungshilfe direkt nördlich der Einmündung der Bodelschwinghstraße zugestimmt.
2. Einer weiteren Überquerungsmöglichkeit als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) zwischen der Einmündung der Nordparkstraße und dem Zooeingang wird zugestimmt.
3. Eine Tempo 30 Regelung im nördlichen und mittleren Teil der Hindenburgstraße ist rechtlich nicht möglich. Im südlichen Teil am MSG wird der Prüfung von Tempo 30 zugestimmt.
4. Ein Kreisverkehr in der Einmündung Hindenburgstraße/Zeppelinstraße wird auf Grund der fehlenden Fläche abgelehnt.
5. Eine „Rechts vor Links“ Regelung an den Einmündungen der Immelmannstraße, Eckenerstraße, Richthofenstraße, Boelkestraße und Bodelschwinghstraße wird auf Grund des Linienbusverkehrs und der zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung abgelehnt.

Begründung:

1. Überquerungshilfe zwischen Eckener- und Richthofenstraße

Für eine Überquerungshilfe wird eine Straßenbreite von mindestens 9,00 m benötigt (2x3,25 m Fahrbahn + 2,50 m Überquerungshilfe). Die Fahrbahn in der Hindenburgstraße im genannten Bereich ist jedoch incl. des Radfahrstreifens nur 7,50 m breit.

Nördlich der Einmündung der Bodelschwinghstraße verbreitert sich die Hindenburgstraße um rd. 2,00 m. Hier ist in der Wegebeziehung Boelkestraße – Bodelschwinghstraße der Einbau einer Überquerungshilfe möglich.

2. Einrichtung einer weiteren Überquerungsmöglichkeit

Zwischen der Einmündung der Zeppelinstraße und dem Zooeingang bietet sich die Möglichkeit der Anlage eines weiteren Fußgängerüberweges (Zebrastreifens). Damit wird die Wegebeziehung zum Zooeingang verbessert. Der dort befindliche Behindertenparkplatz muss auf den bestehenden Längsparkstreifen an der Hindenburgstraße verlagert werden.

3. Einrichtung einer Tempo 30 -Geschwindigkeitsbegrenzung

Im nördlichen und mittleren Abschnitt der Hindenburgstraße ist eine Tempo 30 Begrenzung aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Eine besondere Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer liegt hier nicht vor und es befinden sich keine schützenswerten Einrichtungen nach der Definition der Straßenverkehrsordnung in diesen Abschnitten. Das Bethesda hat keinen Zu- und Ausgang zur Hindenburgstraße und Zoo und der Zooschule fallen nicht unter die schützenswerten Einrichtungen.

Im südlichen Teil der Straße am MSG wird die Möglichkeit einer Temporeduzierung geprüft. Hier muss beurteilt werden, ob trotz der bestehenden gesicherten Übergänge im Knotenpunkt und des Fußgängerüberweges und des Hinweises auf die Schülerinnen und Schüler noch eine Geschwindigkeitsreduzierung eingerichtet werden kann.

4. Kreisverkehr in der Einmündung Hindenburgstraße/Zeppelinstraße

Für einen Kreisverkehr Hindenburgstraße/Zeppelinstraße fehlt der notwendige Platz. Der Kreisverkehr An 44 / Nordring als Vergleich hat einen Außendurchmesser von 17 m, ebenso der Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Straße/Reiterstraße. Dies ist das Mindestmaß für einen Mini-Kreisverkehr. In der Einmündung Hindenburg-/Zeppelinstraße stehen incl. des Parkstreifens und Gehweges nur 14 m zur Verfügung.

Für einen Kreisverkehr müsste Fläche des Zoos in Anspruch genommen werden. Dies ist an dieser Stelle auf Grund der Bebauung nicht möglich.

Zudem ist ein Kreisverkehr mit drei Armen nicht sinnvoll, da der stadteinwärts fahrende Verkehr geradlinig durch den Kreisverkehr fahren kann und somit keine Geschwindigkeitsreduzierung und damit keine höhere Sicherheit erreicht wird.

5. Rechts-vor-Links-Regelung in der Hindenburgstraße

Durch eine Rechts-vor-Links Regelung insbesondere stadtauswärts, bergauf entstünden durch das ständige Anhalten und Anfahren hohe Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner. Stadteinwärts, bergab würden die Geschwindigkeiten nicht gebremst werden. Weiterhin fahren durch die Hindenburgstraße Linienbusse. Auf Linienbusstrecken ist eine Rechts-vor-Links Regelung nicht zielführend, da auch die Busse ständig stoppen und anfahren müssen. Dies führt neben der hohen Lärmbelastung zu Fahrzeitverlängerungen.

Die Hindenburgstraße Bestandteil des Vorrangnetzes Kfz im Integrierten Mobilitätskonzept. Eine Rechts-vor-Links Regelung steht dieser Festlegung entgegen.

Finanzielle Auswirkung:

Produktkonto:

Haushaltsjahr:

Betrag:

Über- oder außerplanmäßige Ausgaben:

Mittelbedarf ist über die genehmigten Haushaltsansätze gedeckt: Ja / Nein

Bei Investitionsmaßnahmen ist zusätzlich anzugeben:

Mittelfreigabe ist beantragt: Ja / Nein

Es handelt sich um eine förderfähige Maßnahme: Ja / Nein

Sofern es sich um eine förderfähige Maßnahme handelt:

Förderbescheid liegt vor: Ja / Nein

Drittmittel, z.B. Förderhöhe und Kassenwirksamkeit entsprechen den veranschlagten Haushaltsansätzen und wirken nicht krediterhöhend: Ja / Nein

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja / Nein

Begründung: Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf die Kriterien der Nachhaltigkeitseinschätzung.

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat I - OB

Ordnungsamt

Schlusszeichnung: