

Quartierskonzept Lange Laube

07.02.2023



Mobilität für Menschen.

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Region Hannover e.V.

Inhalt

1. Vorgaben
2. Quartiersdefinition
3. Konzept
 - 3.1. Unverändertes
 - 3.2. Einbahnregelung für den MIV
 - 3.3. Parken
 - 3.4. Ausweiten der Fahrradstraße
 - 3.5. ergänzende bauliche Maßnahmen
4. Effekte

1. Vorgaben

Das folgende Konzept ist von mehreren Vorgaben inspiriert, zu deren Umsetzung es beitragen möge:

- 1.1. Die Landeshauptstadt Hannover möchte erklärtermaßen den Anteil des Fuß- und Fahrradverkehrs (FV und RV) am Modal Split erheblich steigern, den des motorisierten Individualverkehrs (MIV, also des Kfz-Verkehrs) erheblich verringern.
- 1.2. Die Stadt wurde gerichtlich verpflichtet, in Fahrradstraßen den MIV deutlich wirksamer einzudämmen als zuvor meist üblich. Das Konzept nimmt auch die umgebenden Straßen mit in den Blick.
- 1.3. Die Stadt möchte die Lebensqualität steigern, unter anderem werden mehr Ruhe, mehr Platz im öffentlichen Raum, frische Luft, weniger CO₂-Freisetzung und weniger Verkehrsunfälle angestrebt.

Zu alledem trägt dieses Konzept bei. Die darin enthaltenden Anregungen können je nach Rahmenbedingungen entweder zusammen oder schrittweise umgesetzt werden.

2. Quartiersdefinition

Das folgende Konzept bezieht sich auf die Quartier innerhalb des Ringes aus Brühlstraße, Otto-Brenner-Straße, Goseriade, Münzstraße und Goethestraße.

Maßnahmen sind in folgenden Straßen vorgesehen: Bergmannstraße, Escherstraße, Hausmannstraße, Lange Laube, Lützowstraße und Stiftstraße.

Quartierskonzept Lange Laube, 07.02.2023

VCD Kreisverband Region Hannover e.V., Hausmannstraße 9-10, 30159 Hannover,
0511 16403-28, Fax -91, hannover@vcd.org

3. Konzept

3.1. Unverändertes

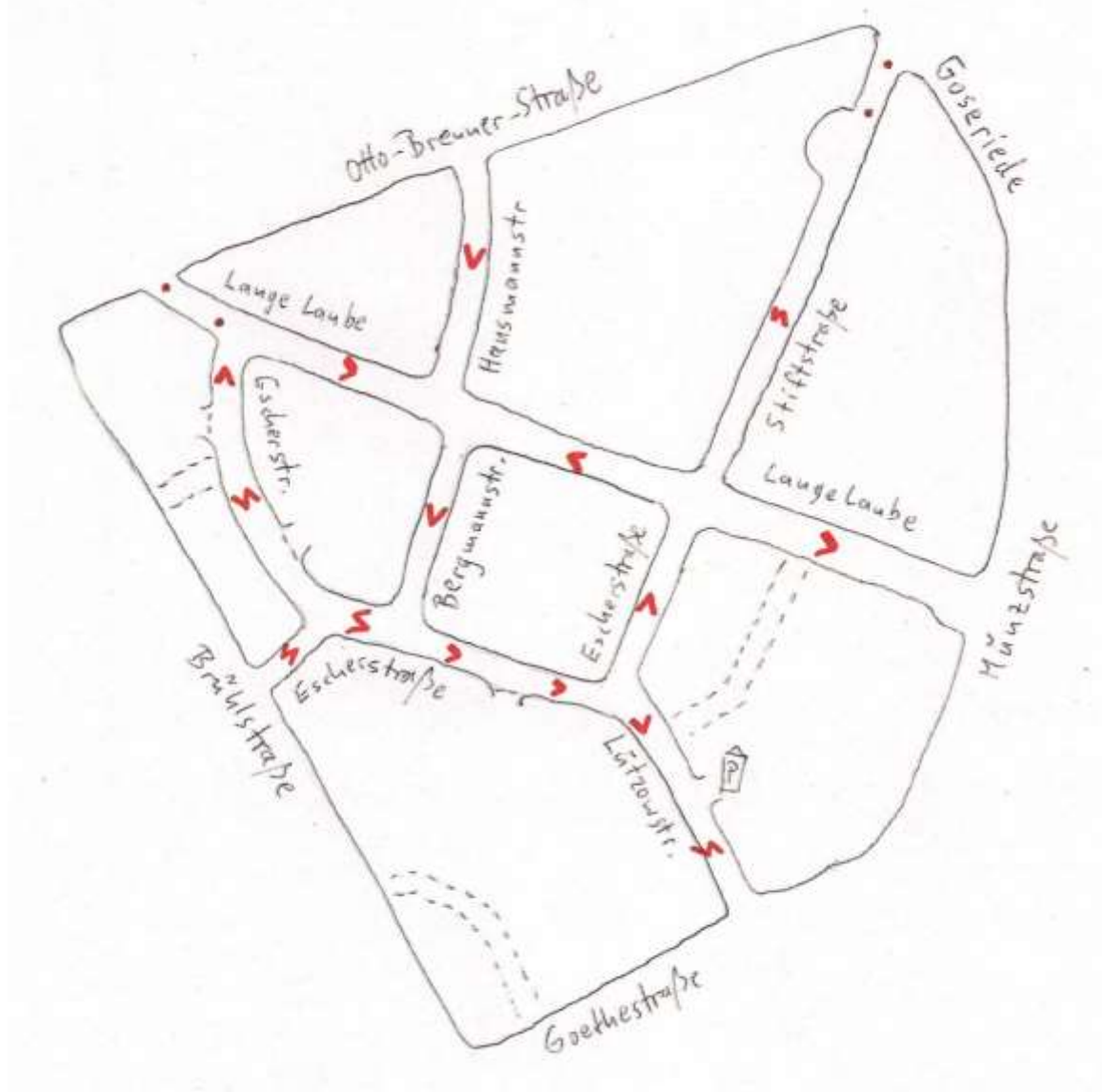
3.1.1. Die beiden für den MIV nicht durchfahrbaren Bereiche bleiben bestehen. (West-Ende Lange Laube und Nordabschnitt Stiftstraße).

3.1.2. Fahrbahnen bleiben bestehen.

3.1.3. Die drei dem Fußverkehr vorbehaltenen Verbindungen zwischen Lützowstraße und Langer Laube, zwischen Brühlstraße und Goethestraße sowie zwischen Brühlstraße und dem West-Abschnitt der Escherstraße bleiben unverändert bestehen.

3.2. Einbahnregelung für den MIV

Im Gegensatz zum RV wird der MIV mit wenigen Ausnahmen per Einbahnregelung geführt:



3.3. Parken

3.3.1. Das Parken wird nur noch auf Längsparkständen einseitig zugelassen. In der Langen Laube im Seitenbereich, auf den übrigen Straßen, soweit keine Längsparkstände angelegt sind, auf der Fahrbahn.

3.3.2. Auf Fahrbahnen werden Parkstände nur noch dort vorgesehen, wo auf der verbliebenen Fahrbahnbreite Begegnungsverkehr unter Einhaltung der nötigen seitlichen Mindestabstände zueinander und zu abgestellten Kfz bequem möglich ist. Auf für den MIV in beiden Richtungen freigegebenen Fahrbahnen sind mit Begegnungsverkehr auf 2 Kfz gemeint, in MIV-Einbahnstraßen 1 Kfz und 1 breites Fahrrad.

3.3.3. Parken wird im gesamten Quartier gebührenpflichtig mittels Parkscheinautomaten bzw. Bewohnerparken.

3.3.4. Bislang noch zum Abstellen von Kfz verwendete Flächen abseits von Fahrbahnen werden je nach Bedarf dem Fußverkehr zugeschlagen, begrünt oder mit Bänken und Fahrradabwehrbügeln versehen.

3.3.5. Wo das Abstellen von Kfz erlaubt bleibt, wird es in Fahrtrichtung rechts angeordnet. Wo es einem zügigen Radeln nicht im Wege ist, kann es auch abwechselnd rechts und links zugelassen werden, um das Geschwindigkeitsniveau des MIV weiter zu dämpfen.

3.3.6. Einige entlang der Langen Laube bestehende Parkstände werden zu bestimmten Tageszeiten explizit für Warenlieferungen (inkl. Paketzustelldienste) freigehalten, damit keine Lieferwagen und Lkw mehr die nutzbare Breite der Fahrradstraße temporär einschränken.

3.3.7. Zum Parken missbrauchte Gehwegflächen (eklatant im Einmündungsbereich der Hausmannstraße in die Lange Laube sowie vor Garagentoren der Bergmannstraße) werden per Begrünen und mit weiteren Fahrradabwehrbügeln und Bänken aufgewertet. Damit wird das illegale Abstellen von Kfz verhindert.

3.3.8. In Kurvenbereichen und gegenüber von Einmündungen werden markierte Stellplätze aufgehoben und das Parken dort ganz unterbunden (beispielsweise im Bereich Escherstraße bei und westlich der Einmündung Bergmannstraße). Damit wird auch StVO §12 Absatz 3 wieder Genüge getan.

3.3.9. Sollte das Reduzieren von Kfz-Abstellmöglichkeiten über noch geltende den MIV bevorzugende gesetzliche Vorgaben (z.B. Landesbauordnung) verstoßen, kann ein Modellprojekt beantragt werden.

3.3.10. Auf von Autofahrenden gut wahrnehmbaren Kanälen wird darauf hingewiesen, dass zum Abstellen von Pkw das Parkhaus Lützwowstraße zur Verfügung steht und dass das Quartier gut per Fahrrad und per ÖPNV erreichbar ist.

3.3.11. Vom Umsetzen des Konzepts an muss das Einhalten der Parkregeln intensiv überwacht werden, Verstöße sind zeitnah zu ahnden. (Nebenbei bemerkt: Schon jetzt wird die südliche Fahrspur am Ost-Ende der Lützwowstraße immer wieder illegal zugeparkt. Solches Hinwegsetzen über geltende Regelungen der StVO muss konsequent unterbunden werden.)

3.4. Ergänzende bauliche Maßnahmen

3.4.1. Die Einmündung der Escherstraße in die Brühlstraße wird hochgepflastert.

3.4.2. Radelnden wird das Rechtsabbiegen von der Münzstraße in die Lange Laube erleichtert.

3.4.3. An der Einmündung der Hausmannstraße in die Otto-Brenner-Straße kommt es wiederholt zu Konflikten zwischen Radelnden und dem MIV. Die Sichtbeziehungen innerhalb dieses Knotens sind nicht ausreichend gegeben. Entlang der Otto-Brenner-Straße können westlich des Knotens mehrere Kfz-Stellplätze entfallen, um die Sichtbeziehungen zu stärken. Auch ein das Vorfahrtachten erleichternder Spiegel kann zum Vermindern der Gefahren beitragen.

3.4.4. Das widerrechtliche Einbiegen von Kfz von der Münzstraße in die Lange Laube wird durch zwei zusätzliche Poller auf den beiden RV-Spuren verhindert.

3.4.5. Die Gehwegfurt der Goethestraße über die Einmündung Lützowstraße kann aufgepflastert werden, vorzugsweise inkl. Anheben des parallelen Fahrradstreifens. (Sollte das zunächst als zu aufwendig angesehen werden, sollte von der Goethestraße in die Lützowstraße rechtsabbiegenden Radelnden zumindest die unnötig hohe Stufe beim Verlassen des Fahrradstreifens erspart werden.)

3.4.6. Wo das illegale Abstellen von Kfz unterbunden werden soll, können je nach örtlichen Gegebenheiten Poller oder Fahrradanhängerbügel installiert werden.

3.4.7. Alle baulichen Maßnahmen, die dem MIV den Weg vorgeben, werden so ausgeführt, dass Einsatzfahrzeuge dennoch passieren können. Dafür kommen wahlweise überfahrbare Poller zum Einsatz oder per Funk versenkbare.

3.5. Ausweiten der Fahrradstraße

Nach dem Umsetzen des Konzepts kann geprüft werden, ob weitere Straßen des Quartiers als Fahrradstraßen definiert werden können.

4. Effekte

4.1. Die Einbahnregelung lenkt den MIV so, dass er zum Erreichen seiner Ziele die Fahrradstraße Lange Laube nur in Ausnahmefällen in Anspruch nimmt. Dadurch steigt wie gewünscht die Attraktivität der Langen Laube für den RV.

4.2. Auf den Fahrbahnen kommen Radelnde zügiger voran, da nur noch selten fahrende oder stehende Kfz das Vorankommen behindern.

4.3. Es treten weniger Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radelnden einerseits und dem MIV andererseits auf.

4.4. Die Zufahrt zum und die Abfahrt vom Parkhaus Lützowstraße ist auf eher kurzen Wegen möglich, sodass die MIV-Intensität im Quartier auch hierdurch insgesamt gering bleibt. Damit Autofahrende mit Ziel Parkhaus Lützowstraße nicht die innenstadtnahe Route via Münzstraße und Goethestraße wählen, ist es auch von der Brühlstraße aus erreichbar. Hingegen führt die Abfahrt vom Parkhaus Lützowstraße via Lützowstraße und Goethestraße auf kürzestmöglichem Weg aus dem Quartier heraus.

4.5. Die Zufahrt zur Tiefgarage des Jobcenters ist via Südost-Abschnitt der Escherstraße möglich, die Abfahrt von dort erfolgt via Lützowstraße.

4.6. Ein an den Einmündungen Escherstraße in die Brühlstraße und Hausmannstraße in die Otto-Brenner-Straße wiederholt zu beobachtendes behinderndes Verhalten trifft nach Umsetzen des Konzepts nicht mehr auf: Wenn von außen zugleich Kfz ins Quartier einfahren als auch im selben Knoten aus dem Quartier ausfahren wollen, behindern sie sich aufgrund zu dicht am Knoten geparkter Kfz gegenseitig, sodass sie schlimmstenfalls mitten auf Rad- und Gehweg auf das Abfließen des Gegenverkehrs warten.

4.7. Durch bessere Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und durch eine höhere Anzahl von Fahrradanhängern steigt die Attraktivität der Langen Laube als Einkaufsmeile.

4.8. Dass deutlich weniger Kfz auf den Fahrbahnen abgestellt werden, erleichtert Einsatzfahrzeugen das Erreichen von Zielen.

4.9. In der Hausmannstraße unterbleiben wiederholt zu beobachtende Konflikte zwischen einander entgegenkommenden Kfz-Führenden, von denen keiner ausweichen oder zurücksetzen mag.

Übergeordnete mit dem Umsetzen des Konzepts zu erzielende Effekte ergeben sich aus dem im Abschnitt „Vorgaben“ Aufgeführten.