

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Andreas Kovar
Rathaus
Untergasse 16
64673 Zwingenberg

Zwingenberg, den 11.07.2022

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

im Namen der SPD-Fraktion bitte ich Sie, folgenden Antrag zu Tempo 30 auf der B3 bei der nächsten Stadtverordnetensitzung auf die Tagesordnung zu nehmen:

Der Magistrat wird gebeten, bei der Straßenverkehrsbehörde einen Antrag auf Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf der B3 in Zwingenberg von Norden kommend ab mindestens der Wiesenpromenade bis zum Kreisverkehr beim Rewe im Süden (siehe angehängte Karte) einzureichen. Soweit rechtlich möglich, soll die genannte Strecke sowohl tagsüber als auch nachts auf Tempo 30 reduziert werden. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, diese Regelung nach Norden bis zur Einmündung der Annastraße fortzuführen.

Begründung:

Es ist bekannt, dass sich eine Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h positiv auf die Lebensqualität in Städten auswirkt, indem die Verkehrssicherheit erhöht wird sowie Lärm- und Umweltschutz Rechnung getragen werden. Zudem kann eine dauerhafte Temporeduzierung – anders als die momentane zeitlich begrenzte Regelung auf der sehr kurzen Strecke rund um die evangelische Kindertagesstätte – zu mehr Klarheit und Übersichtlichkeit bei den Verkehrsregeln sowie einem flüssigen und gleichmäßigen Verkehrsablauf führen.¹

¹Auch die Verkehrssituation im Kreisverkehr bei der Ausfahrt Richtung Norden könnte entschärft werden. Aktuell wird der Kreisverkehr sehr schnell von Süden nach Norden durchfahren, was bei Abbiegern in die Stichstraße „Am Markstein“ zu Auffahrunfällen führen könnte.

Gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist das Tempo innerhalb geschlossener Ortschaften auch auf Bundesstraßen in sensiblen Bereichen „in der Regel“ auf 30km/h zu beschränken.² Im genannten Abschnitt auf der B3 befinden sich die Passschule (300m schützenswerter Bereich von Wiesenpromenade im Norden bis Obertor/Wiesenstraße im Süden) und die evangelische Kindertagesstätte (300m schützenswerter Bereich von Obertor/Wiesenstraße bis Stichstraße Am Markstein). In beiden Bereichen gibt es den in der Verwaltungsvorschrift angesprochenen starken Bring- und Abholverkehr. Weiterhin befindet sich in diesem Bereich der Stadtpark und ein Kinderspielplatz mit Ausgängen zur B3.

Es wäre wünschenswert auch nördlich dieses Abschnittes die Geschwindigkeit beidseitig zu begrenzen, dies ist voraussichtlich aber nur bei einer nicht realistisch durchführbaren Abstufung der Bundes- zur Gemeindestraße möglich. Gründe für eine Temporeduzierung sind der Zwingenberger Unfallschwerpunkt nördlich der Einmündung der Annastraße bis zur Bahnhofsstraße im Süden³ sowie aufgrund des beschränkten Platzangebots nicht ausgewiesene Radverkehrsanlagen mit gleichzeitiger hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte mit hohem Querungsbedarf (vgl. § 45 Abs. 1c StVO,⁴ betrifft den Abschnitt Einzweigung Alsbacher Straße im Norden bis Neugasse/Schulstraße im Süden).

² „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“

³ Gemäß Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes gab es von 2016 bis 2020 folgende Unfälle: Unfall mit Schwerverletzten (PKW, Rad) im Jahr 2018, Unfall mit Schwerverletzten (Krad) im Jahr 2018, Unfall mit Leichtverletzten (PKW, Rad) in den Jahren 2016 und 2020, Unfall mit Leichtverletzten (PKW) im Jahr 2017.

⁴ „Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.“

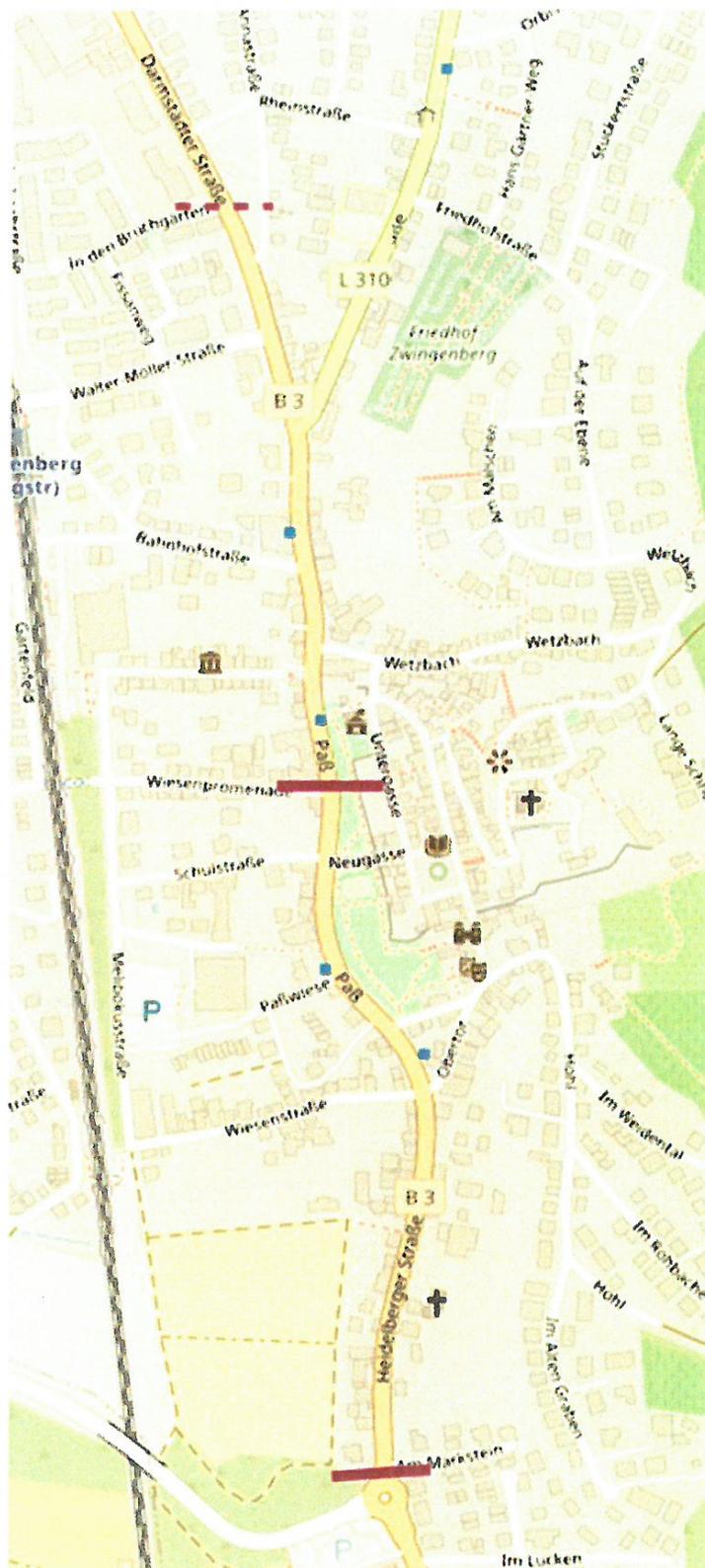
Ein weiterer möglicherer Begründungszusammenhang für Tempo 30 besteht im Lärmschutz. In reinen und allgemeinen Wohngebieten gelten für Straßen, die neu gebaut oder wesentlich verändert wurden, Richtwerte von 59 dB tagsüber und 49 dB nachts. Die den Verfasser*innen des Antrags bekannten Lärmkarten sind leider nicht hinreichend genau, deuten aber auf eine klare Überschreitung dieser Richtwerte hin. Um Klarheit und Übersichtlichkeit zu gewähren und gleichzeitig dem Lärmschutz Rechnung zu tragen, sollte die gesamte genannte Strecke sowohl tagsüber als auch nachts auf Tempo 30 reduziert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Regina Nethe-Jaenchen

(Fraktionsvorsitzende)



- Tempo 30 wünschenswert
- Unfall-
schwerpunkt
- Keine
Ausweisung
von
Radverkehrs-
anlagen
- 300 m
schützens-
werter Bereich
Passschule/
Schulweg
- Tempo 30 regelbar
- 300 m
schützens-
werter
Bereich evg.
KITA