

Klimaliste Königstein, Klimaliste Hessen e.V.

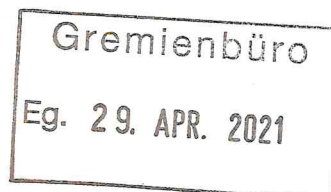
Cordula Jacobowsky

Milcheshohl 27

61462 Königstein im Taunus

Telefon 06174 – 249 18 12, Fax 249 18 13

Mobil 0179 – 78 45 148



28.04.2021

An den Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Michael Hesse

Prüfantrag zur Stadtverordnetenversammlung Nr. 2 am 20.5.2021 „Verkehrsversuch zur Reduzierung der Staulängen am Königsteiner Kreisverkehr“

Die Stadtverordnetenversammlung möge einen Prüfantrag mit folgendem Inhalt beschließen:

Beschlussvorschlag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Stadtverordnetenversammlung mit Darstellung der Ergebnisse einen Plan für einen „Kreisel-Verkehrsversuch“ (Beispiel in der Begründung) zu entwerfen und dazu folgende Punkte zu prüfen:

- a) Kosten
- b) Würden die gegen die Öffnung der 2. Spur am Kreisel klagenden Anwohner einem Verkehrsversuch mit Öffnung der 2. Spur zustimmen?
- c) Genehmigungsfähigkeit durch übergeordnete Behörden

Begründung

(Eine ausführlichere Begründung und weitere Ausführungen zum Versuch sind bei der Autorin auf Nachfrage gerne erhältlich.)

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Kreisel und den angrenzenden Straßen auf einer Länge der Zufahrten auf ca. 30-50 m lassen sich folgende positive Verbesserungen am Kreisel erwarten:

1. Lärmreduzierung: Öffnen der 2. Spur durch Lärmreduzierung möglich
2. CO₂-Reduzierung und Reduzierung des Feinstaubes
3. Erhöhte Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Unterstützung der Radfahrer)
4. Einhaltung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO, Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Absatz XI., im Anhang abgedruckt). Dabei zu berücksichtigende Einrichtungen: Seniorenwohnanlage, Bilinguale Grundschule, Bischof-Neumann-Schule, Taunus-Gymnasium, Friedrich-Stoltze-Schule, Neuer Kindergarten an der Sodener Straße, KVB-Klinik
5. Reduzierung des Staus sowohl durch Geschwindigkeitsreduzierung, als auch durch Öffnen der 2. Spur
6. Einsparen von Kosten in Höhe von ca. € 400.000,- (Lärmschutzwand)

Dass eine Reduzierung des Staus durch Tempo 30 erfolgreich sein kann, lässt sich aus dem Fundamentaldiagramm der Verkehrswissenschaft ableiten.

Hessen mobil zeigt sich seit einiger Zeit durchaus gesprächsbereit bei der Anordnung von 30 km/h auf Bundesstraßen. Allein aus der Verwaltungsvorschrift ergibt sich der Bedarf für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Kreisel und den angrenzenden Straßen.

Entsprechend der Verwaltungsvorschrift muss nun begründet werden, warum keine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird. Allein also auf die Verwaltungsvorschrift begründet lässt sich schon Tempo 30 km/h am Kreisel begründen, ohne dass die gewünschte Staureduzierung am Kreisel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung als Argument bemüht werden muss.

„Kreisel-Verkehrsversuch“

Um dem Versuch belastbare Daten entnehmen zu können, ist eine gründliche Planung notwendig. Der Versuch muss mindestens diese Kriterien enthalten, um belastbare Aussagen treffen zu können:

- Der Versuch muss in mehrere Phasen (z.B. Erfassung der Vergleichsdaten, Einführung Tempo 30, Öffnen der 2. Spur) eingeteilt werden, jede mindestens von einer Woche Dauer. Fällt ein Teil des Versuchs in eine Ferienzeit, muss der Versuch entsprechend verlängert werden, um Ferieneffekte erkennen zu können.
- Jede Phase muss ein Mindest-Erfolgskriterium und ein Abbruchkriterium enthalten (z.B. Staulängen in der Le-Cannet-Rocheville-Straße verkürzen sich: Erfolgskriterium, oder verlängern sich: Abbruchkriterium).
- Der Versuch muss mit passenden Geräten überwacht werden, sodass die Anzahl der Fahrzeuge und deren Geschwindigkeiten in den Zufahrtsstraßen zum Kreisel und im Kreisel erfasst werden können. Die Staulängen können z.B. mit Hilfe von Google Maps zu festgelegten Zeitpunkten erfasst werden.
- Bei Öffnung der 2. Spur sollten entsprechende Richtungsleitschilder aufgestellt werden, denn ohne Vorsortierung der Fahrzeuge hat eine 2. Spur keinen guten Effekt.
- Auch der Verkehr in der Adelheidstraße muss überwacht werden. Ein Abbruchkriterium für den ganzen Verkehrsversuch könnte z.B. sein, dass Fahrzeuge vermehrt durch die Innenstadt fahren. Hier könnte evtl. im Vorfeld überlegt werden, ob und wie man dem Verkehrsinfarkt in der Innenstadt entgegenwirken möchte. Es könnte z.B. festgelegt werden, dass man aus Richtung B8 kommend, an der Klosterstraße rechts abbiegen muss. Ein Erfolgskriterium könnte dagegen sein, dass der Schleichverkehr durch die Innenstadt weniger wird.


Cordula Jacobowsky

Anhang

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)

Im Januar 2017 erfolgte eine Novellierung der VwV-StVO. Im Abschnitt „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ heißt es jetzt:

XI.

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.

[Unterstreichungen und satzweise Absatzunterteilung von der Autorin des Prüfantrags.]