



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

Gemeinde Marzling
Herr 1. Bürgermeister Martin Ernst
Freisinger Str. 11
85417 Marzling

Antrag: Tempo 30 / Isarstraße

Marzling, 09.07.2020

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
liebe Kolleginnen und Kollegen des Marzlinger Gemeinderats,

hiermit stellen wir zur Behandlung in der nächsten Gemeinderatssitzung am 23. Juli 2020 folgenden Antrag:

Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit in der Isarstraße von 50 km/h auf 30 km/h, durchgehend von der Einmündung Freisinger Straße bis zum Ortsende mit der Einmündung der Straße „Am Sportplatz“.

Ziel ist eine komplette Abdeckung des Wohngebietes der Isarstraße und die Beseitigung der im Folgenden aufgeführten Gefahrenpunkte:

Kurzbegründung (Detaillierung siehe Anhang):

- Entlang der gesamten Isarstraße gibt es nur einen einzigen Fußgängerüberweg, der kurz hinter der Bahnunterführung liegt. Die Verengung der Unterführung ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht übersichtlich genug.
- Die Anwohner*innen der linken Seite der Isarstraße (von der Freisinger Straße kommend) müssen auf Grund des fehlenden Bürgersteigs die Isarstraße überqueren.
- Einen durchgehenden Fahrradweg angefangen von der Einmündung in die Isarstraße bis zum Ortsende gibt es in der Isarstraße nicht.
- An der Kreuzung Rudlfinger Straße besteht ein hoher Querungsbedarf in beide Richtungen für alle Bürger*innen und Schüler*innen zwischen Grundschule, Bäckerei Geisenhofer und Rathaus. Ein sicherer Überweg ist an der Isarstraße nicht vorhanden.
- An der Zufahrt zur Kinderkrippe und zum Kindergarten herrscht in den Stoßzeiten reger Verkehr mit einem erheblichen Risiko für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen.
- Dasselbe gilt für das Sportgelände Marzling als Ort für Trainingsmaßnahmen, Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen.
- Die Kreuzung Moosachweg und Isarstraße ist besonders für Fahrradfahrer*innen mit Kindern ein kritischer Gefahrenpunkt, wenn die Fahrradfahrer*innen von Freising kommend nach links abbiegen wollen.



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

- Zusätzlich befindet sich gegenüber der Einmündung Moosachweg in die Isarstraße ein gewerblicher Parkplatz für große LKWs, der in beide Richtungen angefahren wird, und somit einen Gefahrenpunkt für sämtliche Verkehrsteilnehmer*innen darstellt.

Die Aufstellung der Gefahrenpunkte in der Isarstraße soll den Mitgliedern des Marzlinger Gemeinderats verdeutlichen, unter welchen Bedingungen die Anwohner*innen und Nutzer*innen in der Isarstraße leben müssen oder welchen Gefahren sie ausgesetzt sind. Kinder und ältere Mitbürger*innen sind hier besonders gefährdet.

Diese Situation wird sich durch die neugestaltete Marzlinger Spange nach unserer Ansicht noch erheblich verschärfen. Bereits heute wird die Isarstraße von Autofahrer*innen als Abkürzung in Richtung Lerchenfeld und Richtung Flughafen / A92 / Erding benutzt.

Es ist davon auszugehen, dass die zweispurige Staatsstraße 2350 (ehemalige B11) das künftige Verkehrsvolumen kaum bewältigen kann. Aus diesem Grund werden Autofahrer*innen die Freisinger Straße und schlussendlich die Isarstraße als Abkürzung benutzen. Zusätzlich fahren zur Erntezeit schwere Landwirtschaftsfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit durch die Isarstraße. Ohne vorbeugende Maßnahmen wird sich die aktuelle Verkehrssituation in der Isarstraße in der Zukunft erheblich verschlechtern.

Der Antrag wird von einer Mehrheit der betroffenen Anwohner*innen unterstützt. Gegenwärtig liegen uns rund 250 Unterschriften von Marzlinger Bürger*innen vor, die innerhalb weniger Tage gesammelt wurden, um eine Reduktion der Geschwindigkeit in der Isarstraße zu erreichen. Darunter sind auch Unterschriften ehemaliger und aktueller Gemeinderäte.

Vor diesem Hintergrund bitten wir alle Mitglieder des Marzlinger Gemeinderats diesem Antrag zuzustimmen um die Umsetzung umgehend im Sinne unserer Bürgerinnen und Bürger schnellstmöglich auf den Weg zu bringen.

Abschließend möchten wir noch anregen, das Thema „Sicherheit im innerörtlichen Straßenverkehr“ besonderes Augenmerk zu schenken: So gibt es mehrere Gefahrenpunkte, die ebenfalls aufmerksam betrachtet werden sollten, z.B. hier auch der Ortseingang Goldshausener Straße sowie die beiden Gefahrenstellen „Kreuzung Isarstr.“ sowie Ortseingang Altenheim/Nordstr. entlang der Freisinger Straße denen wir zeitnah Aufmerksamkeit schenken sollten.

Marzling, den 09. Juli 2020

Thomas Sellmeir
(Gemeinderat)

Juliane Dorf Müller
(Gemeinderätin)

im Namen der SPD Marzling

Anlagen: Unterschriftenliste
 Ausführliche Begründung

SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

Ausführliche Begründung des Antrags der SPD Marzling

Die Isarstraße durchquert bis auf einen sehr kurzen Abschnitt (Gewerbegebiet) ein zusammenhängendes Wohngebiet. Dieses Wohngebiet wird entlang der Isarstraße geteilt und schafft durch fehlende Sicherheitseinrichtungen wie Bürgersteig und Fahrradweg eine nicht akzeptable Verkehrssituation.

Aufstellung der Gefahrenstellen

Entlang der gesamten Isarstraße gibt es nur einen einzigen Fußgängerüberweg, der kurz hinter der Bahnunterführung liegt. Dieser Fußgängerüberweg stellt schon für sich einen Gefahrenpunkt dar, da er von der Freisinger Straße kommend durch die davor liegende, enge Eisenbahnbrücke nicht gut einsehbar ist. Besonders für ortsfremde Fahrer*innen kommt dieser Überweg überraschend. Notwendige Hinweisschilder sind nicht ausreichend vorhanden. Die Verengung der Unterführung ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht übersichtlich genug, um Gegenverkehr (PKWs und Fahrradfahrer*innen) rechtzeitig zu erkennen.

Die Anwohner*innen der linken Seite der Isarstraße (von der Freisinger Straße kommend) müssen auf Grund des fehlenden Bürgersteigs die Isarstraße überqueren. Dieser hohe Querungsbedarf erhöht das Risiko für alle betroffenen Anwohner*innen erheblich.

Einen durchgehenden Fahrradweg angefangen von der Einmündung in die Isarstraße bis zum Ortsende gibt es nicht. Schüler*innen, die die Isarstraße in Richtung der weiterführenden Schulen in Lerchenfeld benutzen, sind unterschiedlichen Gefahren, wie schlechten Straßenverhältnissen, zunehmendem Straßenverkehr sowie fehlender Befestigung an der linken Seite (von der Freisinger Straße kommend) ausgesetzt. Das Gleiche gilt für Fahrradfahrer*innen, die vom Sportgelände Marzling nach Hause fahren wollen.

An der Kreuzung Rudlfinger Straße besteht ein hoher Querungsbedarf in beide Richtungen für alle Bürger*innen und Schüler*innen zwischen Grundschule, Bäckerei Geisenhofer und Rathaus. Ein sicherer Überweg ist an der Isarstraße nicht vorhanden.

Die Isarstraße hat über die Straße „Am Sportplatz“ eine direkte Zufahrt zur Marzlinger Kinderkrippe und zum Marzlinger Kindergarten. Gerade in den Stoßzeiten dieser beiden Einrichtungen wird diese Zufahrt zu einem erheblichen Risiko für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen.



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

Dasselbe gilt für das Sportgelände Marzling als Ort für Trainingsmaßnahmen, Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen. Allein der SV Marzling hat ca. 1000 Mitglieder, die zu einem nicht unerheblichen Anteil dieses Sportgelände regelmäßig aufsuchen.



Die Kreuzung Moosachweg und Isarstraße ist besonders für Fahrradfahrer*innen mit Kindern ein kritischer Gefahrenpunkt, wenn die Fahrradfahrer*innen aus Richtung Freising kommend nach links abbiegen wollen. Sie müssen hier die Isarstraße überqueren, ohne die Straße richtig einsehen zu können. Die Autofahrer sind auf die Gefahrenstelle „Bahnunterführung“ (siehe Punkt a) fokussiert.



Zusätzlich befindet sich gegenüber der Einmündung Moosachweg in die Isarstraße ein gewerblicher Parkplatz für große LKWs, der in beide Richtungen angefahren wird, und somit einen Gefahrenpunkt für sämtliche Verkehrsteilnehmer*innen darstellt.



Zuletzt bleibt anzumerken, die Isarstraße ist eine der meistbefahrenen (Fahrrad)-Straßen im Ortsgebiet. Insbesondere bei schönem Wetter „pilgern“ hier hunderte Radfahrer*innen in Richtung Isar und den Marzlinger Seen. Ferner wird die Isarstraße auch bei Autofahrern eine beliebte Ausweichroute in Richtung Autobahnzufahrt A92 – Freising Ost: Sobald es sich hier staut, nimmt der Verkehr innerorts deutlich zu. Mit Eröffnung der neuen Nord-Ost-Umfahrung wird auch dieser Ausweichverkehr deutlich zunehmen – dieser „Ausweichverkehr“ ist gerade in den Morgenstunden besonders gefährlich.



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

Allgemeinen Begründung für Tempo 30-Zonen

Bei Tempo 30 km/h ereignen sich auf Straßen wie der Isarstraße weniger Unfälle.

Innerhalb von Ortschaften ereignen sich etwa doppelt so viele Unfälle wie außerhalb. Bei den Unfällen mit Kinderbeteiligung ist das Risiko sogar 15-mal höher. Dabei sind zu hohe Geschwindigkeiten die Hauptursache aller Unfälle mit Personenschäden. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, die Geschwindigkeit innerhalb von Ortschaften von Tempo 50 auf Tempo 30 zu reduzieren. Die Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist keine willkürliche Maßregelung von Autofahrer*innen, sondern eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und RadfahrerInnen, aber auch für motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen innerhalb von Ortschaften. Untersuchungen haben dies eindrucksvoll bestätigt: In Tempo-30-Zonen passieren etwa 40 % weniger Unfälle als in vergleichbaren Tempo-50-Bereichen. Betrachtet man nur die Fußgänger*innen- und Radfahrer*innenunfälle, sind diese Zahlen noch erfreulicher. So sank in der Stadt München die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden um 62 % und die Anzahl der Schwerverletzten sogar um 72 %. In Münster konnte eine Verminderung der Unfälle von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen um 70 % verzeichnet werden. Ähnlich positive Zahlen lassen sich in fast allen Städten, die Unfalluntersuchungen vorgenommen haben, nachweisen (vgl. Übersicht bei Welge,1996). Grund dafür sind die kürzeren Brems- und Anhaltewege bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50: Wenn ein Pkw mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h fährt und ein Kind 15 m vor ihm auf die Fahrbahn läuft, trifft der Pkw das Kind - auch bei sofort eingeleiteter Vollbremsung - mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 47 km/h. Das liegt an der großen Wegstrecke, die das Fahrzeug während der Reaktionszeit von Mensch und Technik ungebremst zurücklegt. Fährt dieser Pkw in derselben Situation mit 30 km/h, kommt er nach 15 m zum Stehen, und das Kind wird nicht angefahren. Im Wesentlichen entspricht die Isarstraße dem Gefahrenprofil von innerörtlichen Gemeindestraßen, in der die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h zu schnellerem Fahren verleiten kann. Anwohner*innen der Isarstraße berichteten von Geschwindigkeitsüberschreitungen von 20 km/h bis 25 km/h, die an der Geschwindigkeitsanzeige in der Isarstraße angezeigt wurden.

Bei Tempo 30 haben Unfälle weniger schwerwiegende Folgen.

Die bislang vorliegenden Untersuchungen zeigen, dass nach der Einführung von Tempo 30 die Anzahl der bei Unfällen getöteten und schwerverletzten Personen um 60 % bis 70 % zurückgeht. Grund dafür ist die Verringerung der Aufprallwucht bei Unfällen mit geringeren Geschwindigkeiten. So ist die Aufprallenergie bei Tempo 50 etwa 2,8-mal größer als bei Tempo 30. Der Aufprall bei Tempo 50 entspricht einem Fall aus 10 m Höhe, während er bei Tempo 30 einem Fall aus nur 3,6 m Höhe entspricht. Das zeigt auch eine Untersuchung der Universität Düsseldorf über tödlich verunglückten Fußgänger*innen: Während bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h „nur“ 30 % aller verunglückten Fußgänger*innen getötet werden, sind es bei Tempo 40 schon 50 % und bei Tempo 50 bereits 80 %. So führt eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 50 km/h um „nur“ 20 km/h zu einer sehr starken Erhöhung des Todesrisikos für Fußgänger*innen und damit auch ganz besonders für Kinder! Ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h gibt es für sie keine Überlebenschance mehr. Lässt man die Gefahrenherde der ungesicherten Isarstraße (fehlender Radweg und Bürgersteig, miserable Straßenverhältnisse) Revue passieren, grenzt es heute an ein Wunder, dass hier noch kein nennenswerter Unfall mit Kinder- oder Seniorenbeteiligung geschehen ist. Aus diesem Grund Tempo 30. Jetzt.

Bei Tempo 30 können die Gefahren besser erkannt werden.

Bei Tempo 50 liegt der Blick ca. 40 m weit weg vor dem Fahrzeug, bei Tempo 30 dagegen nur etwa 15 m. Der Blickwinkel ist breiter, die Situationen rechts und links der Fahrbahn können besser wahrgenommen



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

werden. Je schneller die Fahrgeschwindigkeit ist, desto schlechter können die Autofahrer*innen das Geschehen am Fahrbahnrand (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen) wahrnehmen und darauf reagieren. Auch die Anzahl der wahrgenommenen Verkehrsschilder nimmt bei Tempo 50 in Vergleich zu Tempo 30 stark ab. Betrachtet man die Straßenverengung in der Isarstraße, parkende Fahrzeuge an der rechten und linken Straßenseite muss die/der Autofahrer*in eine bessere Sicht und Reaktionszeit ermöglicht werden. Tempo 30 wäre hierfür das richtige Mittel.

Bei Tempo 30 nehmen die Autofahrer*innen mehr Rücksicht auf Kinder.

In Tempo 30-Straßen verringern die Autofahrer*innen wesentlich häufiger ihre Geschwindigkeit, wenn sie Kinder am Gehweg sehen als auf Tempo 50-Straßen (Limbourg, 1994). Grund dafür ist die bessere Wahrnehmung der Kinder am Fahrbahnrand bei einer geringeren Fahrgeschwindigkeit, aber auch das „schlechte Gewissen (Bin ich zu schnell gefahren?)“ spielt dabei eine Rolle und führt zu einer Verringerung der Geschwindigkeit. Demgegenüber fahren die Autofahrer*innen auf Hauptstraßen mit Tempo 50 zügig an den Kindern vorbei, ohne sie zu beachten und ohne auf ihre Anwesenheit am Fahrbahnrand mit einer Geschwindigkeitsreduktion zu reagieren. Wie bereits im Antragserklärung erwähnt, wollen wir in unserem Antrag den Schutz der Kinder mit Tempo 30 erhöhen. Die Isarstraße wird durch junge Fahrradfahrer*innen und Schüler*innen durch die örtlichen Gegebenheiten wie Sportgelände, Schulweg in Richtung Lerchenfeld oder Grundschule Marzling) sehr stark frequentiert. Ein höherer Schutz dieser Kinder und Jugendlichen ist dringend geboten.

Tempo 30 erhöht die Sicherheit von Senior*innen im Verkehr.

Ältere Verkehrsteilnehmer*innen können nicht mehr so schnell reagieren, sie kommen deshalb als Autofahrer*in mit Tempo 30 wesentlich besser als mit Tempo 50 zurecht. Sie haben mehr Zeit, sich richtig einzuordnen, die Verkehrszeichen wahrzunehmen, Schilder zu erkennen usw. Aber auch als Fußgänger*in und Radfahrer*in sind sie bei Tempo 30 besser geschützt.

Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten.

Die durch Tempo 30 erreichte Unfallrisikominderung ist am stärksten bei den nichtmotorisierten Verkehrsarten. Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und insbesondere Kinder werden durch Tempo 30 besser geschützt. Die Reduktion der Unfallzahlen zeigt in diesem Bereich die höchsten Werte (ca. 60 % - 70 %).

Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für den motorisierten Verkehr.

Auch der motorisierte Verkehr profitiert von Tempo 30, denn die Reduktion der Unfallzahlen, der Unfallschwere und Unfallkosten zeigt sich auch für diese Verkehrsart. Schnelles Fahren fördert Hektik und Gefahren. Mit Tempo 30 fährt man gleichmäßiger, gelassener und souveräner. Zeichen und Gesten werden leichter wahrgenommen, es bleibt mehr Zeit für Reaktionen. So zeigt z. B. die Evaluation von Tempo 30 / Tempo 40 in der Stadt Dinslaken eine Unfallkostenreduktion von 42 % auf den Tempo 40-Straßen und von 16 % auf den Tempo 30-Straßen, während sich bei den Tempo 50-Straßen eine Steigerung von 4 % zeigte. Bei den Unfallzahlen zeigte sich in Dinslaken folgendes Bild: Während im Tempo 50-Netz eine Zunahme von 10 % zu verzeichnen war, verringerten sich im Tempo 30 / Tempo 40-Netz die Unfallzahlen mit Toten und Schwerverletzten um 36 %, die der Leichtverletzten um 11 % und die der Unfälle mit reinem Sachschaden um 6 %. Auch eine Evaluationsuntersuchung in der Stadt Graz (Tempo 30/50) zeigt deutlich, dass sich auch die Unfälle beim motorisierten Verkehr um 14 % verringert haben.

Tempo 30 reduziert das motorisierte Verkehrsaufkommen



SPD-FRAKTION IM GEMEINDERAT MARZLING

Wenn die nichtmotorisierten Verkehrsarten sicherer sind, gehen mehr Leute (und ganz besonders Kinder) zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad durch die Gemeinde Marzling. Auch die Erwachsenen trauen sich dann eher, mit dem Rad in der Gemeinde zu fahren. Dadurch wird der motorisierte Verkehr entlastet. Weniger Verkehr bedeutet weniger Stress für die Autofahrer*innen, sie können gelassener fahren und werden nicht aggressiv und ungeduldig. Das erhöht wiederum die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen.

Weniger Verkehr bedeutet auch größere Lücken im fließenden Verkehr für Fußgängerüberquerungen, weniger riskante Rechts- und Linksabbieger, weniger „Schleichverkehr“ durch Wohn- und Schulgebiete und weniger Falschparker*innen auf Fuß- und Radwegen. So werden viele Risiken für den nichtmotorisierten Verkehr vermieden oder gemindert.

Tempo 30 reduziert den CO, CO2 und NOX Ausstoß und führt zu einer menschenfreundlicheren Gemeinde Marzling.

Tempo 30 bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase und mehr Wohnumfeldqualität. Untersuchungen belegen die niedrigeren Schadstoffwerte bei Tempo 30. Der Ausstoß von Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen werden geringer. Der Lärmpegel sinkt beträchtlich. Allein die Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h reduziert den Lärm bei einer normal asphaltierten Straße um 2,5 Dezibel. In der Isarstraße können wir auf Grund der bestehenden Straßenverhältnisse von einer höheren Reduktion ausgehen. Tempo 30 ist ein Beitrag zum Schutz unserer Gesundheit sowie unserer Umwelt und verbessert die Wohnqualität in unserer Gemeinde.

Motoren moderner Bauart (Euro 6) emittieren wesentlich weniger Schadstoffe bei geringerer Drehzahl als ältere Motoren wie z.B. Euro 4. Hierzu eine Aussage eines Motorenexperten eines renommierten Fahrzeugherstellers aus Deutschland:

"Wenn sie vor einer Kreuzung stehen und beschleunigen, dann haben sie bei einer Beschleunigung auf eine Zielgeschwindigkeit von 50 km/h ungefähr dreimal höhere Emissionen und Verbrauch, als wenn sie nur auf 30 beschleunigen". Dies Erklärungen ist einfach nachzuvollziehen und erklärt den Effekt einer Tempo 30 Reduzierung."

Tempo 30 erhöht die Fahrzeit nur unwesentlich.

Mit Tempo 30 wird die Fahrzeit nur um wenige Sekunden länger. Auf einer Strecke von knapp 750 m bei Tempo 30 liegt der Zeitverlust bei maximal 10 -15 Sekunden im Vergleich zu Tempo 50. Die Strecke in der Isarstraße für Tempo 30 hat ungefähr die gleiche Länge. Können verletzte Kinder, schwerverletzte Senior*innen oder sogar Tote der Preis für diese 15 Sekunden Zeitgewinn sein? Wir sagen Nein.

Quelle: Tagespiegel vom 25.01.2018 Frau Prof. i. R. Maria Limbourg Universität Duisburg – Essen

Anhang:

<https://openjur.de/u/124305.html>

Beispiele für weitere Maßnahmen Tempo 30

<https://www.merkur.de/lokales/wuermtal/friedenstrasse-anlieger-draengen-tempo-2788220.html>

<https://www.merkur.de/lokales/freising/moosburg-ort29088/stadtraete-beschliessen-tempo-30-fuer-drei-moosburger-strassen-13572414.html><https://www.tag24.de/chemnitz/chemnitz-verkehr-autos-tempo-30-zonen-gloesa-sonnenberg-laerm-145473>