Tempo 30 in Gernlinden (Maisach)
Bereich Brucker- / Merianstraße

Stellungnahme, Heinrich Moser, 14.05.2019

VCD Mobilität für Menschen.

Kreisverband FFB-STA e.V.

Inhalt

Gegenstand....3
Haftungsausschluss....3
Ausgangssituation....4
Verkehrskonzept Maisach-Ort 2008....4
Zielsetzung des Gemeinderates....4
Ortsbegehung am 23.04.2019....5
Bedingungen....5
Beobachtungen....5
Rechtliche Aspekte....6
Straßenverkehrsordnung StVO....6
Paradigmenwechsel 1 – Verkehrssicherheit vor Verkehrsfluss....7
Richtlinie zur Ausführung von Stadtstraßen RASt 06....7
Paradigmenwechsel 2 – Straßenentwurf von außen nach innen....8
Bebauungsplan 142.0 Gernlinden Zentrum Südseite....8
Netzbetrachtung....9
Kfz Verkehr....9
Klassifikation....9
Nutzung....9
Radverkehr....9
Fahrrad Basisnetz (Freizeit und Alltagsradnetz)....9
Bayernnetz für Radler....10
Fußverkehr....11
Bedingter Schutz am Fußgängerüberweg....12
Städtebauliche Aspekte....13
10 Minuten Radius um den Bahnhof....13
Mobilitätsstation in Gernlinden....13
Stellplatzordnung....13
Verkehrssicherheit....14
Mehr Menschen, mehr Autos, mehr Unfälle....14
Mehr Schulwegunfälle 2018 in München....14
Nur Tempo 30 ist sicher....14
Akzeptanz....15
Einheit von Bau und Betrieb....15
Beispiel Summer-/Seestraße in Herrsching....15
Klima- und Artenschutz....16
Weltklimarat (IPCC)....16
Weltbiodiversitätsrat (IPBES)....16
Zusammenfassung / Fazit....17
Beschlussvorschlag für den Gemeinderat....17

Gegenstand

Im Maisacher Ortsteil Gernlinden setzt sich eine Initiative für die Einführung von Tempo 30 im Bereich Brucker-/Merianstraße ein und hat bereits über 400 Unterschriften dafür gesammelt.

Der VCD, der sich als gemeinnütziger Verein für die Förderung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit einsetzt, wurde um Bewertung der Sachlage und Begleitung im Verfahren gebeten.

Daraufhin wurde die Situation zunächst bei einer Ortsbegehung am 23.04.2019 begutachtet und im weiteren Verlauf genauer bewertet.

Konkrete Verkehrsdaten basieren auf dem Verkehrskonzept Maisach-Ort (2008) von Büro Kurzak und wurden um die Erfahrungen des Verkehrsreferenten im Gemeinderat, Herrn Ric René Unteutsch ergänzt.

Haftungsausschluss

Diese Stellungnahme ist das Ergebnis ehrenamtlichen Engagements. Trotz sorgfältiger Aufarbeitung wollen wir sie nicht als Gutachten verstanden wissen, sondern als Beitrag zur politischen Bewertung des Sachverhalts im Stakeholder Prozess.

Ausgangssituation

Verkehrskonzept Maisach-Ort 2008

Verkehrsbelastung Brucker-/Merianstraße gemäß Zählung von Okt / Nov 2006 aus der Präsentation zur Infoveranstaltung am 17. Juni 2008, Planfall mit Südumfahrung, Prognose 2020, Plan 7, Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz), Plan 3:

- Kfz-Verkehr: 2.600 Kfz / Tag, Überwiegend Quell-/Zielverkehr
- Radverkehr: unbekannt
- Fußverkehr: unbekannt
- Schwerverkehr: <= 5% Zufahrt Maisacher / Brucker Straße

Zielsetzung des Gemeinderates

Mit dem Bau der Südumfahrung von Maisach und weiteren verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen eine Entlastung aller innerörtlichen Verkehrswege zu erreichen.

Die Lebensqualität im gesamten Ort sollte sich dadurch verbessern.

Kein Floriansprinzip - jeder Maisacher hat das gleiche Recht auf mehr Lebensqualität.

Quelle: https://www.maisach.de/Praesentation-zur-Buergerinfo-vom-17.06.2008.o301.html

Ortsbegehung am 23.04.2019

Am 23.04.2019 fand eine etwa einstündige Ortsbegehung statt.

Bedingungen

Wetterlage:

- Trocken
- Klar
- Temperatur etwa 18° C

Im Verkehrsgeschehen fanden statt:

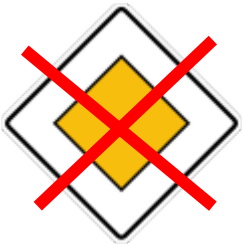
- Autoverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- In geringem Umfang
  - Landwirtschaftlicher Verkehr

Beobachtungen

- Keine Sicherung des Radverkehrs
- Schmale Bürgersteige (z.T. durch Park-/Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt)
- Lineare Tempo 40 Anordnung im Ortskernbereich
- Die Fahrgeschwindigkeit der Kfz ist subjektiv zu hoch
  - Nicht den Gegebenheiten angemessen (§1 StVO)
- Die Einheit von Bau und Betrieb ist nicht gegeben
  - Die einzelne Straßenabschnitte sind wenig homogen
  - Z.T. sehr schmal, z.T. wie Geschäftsbereich, z.T. wie Hauptverkehrsstraße
  - Die Heinestraße ist als Spielstraße nicht erkennbar
  - Die abknickende Vorfahrt Merian-/Brucker Str. wirkt wie eine Hauptverkehrsstraße

Rechtliche Aspekte

Straßenverkehrsordnung StVO

	§ 45 (1 und 1a) StVO [1] Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. [2] Das gleiche Recht haben sie: • zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen • in Erholungsorten von besonderer Bedeutung • in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten **§45 (9) StVO** [1] Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. [2].... [3] Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, **die das allgemeine Risiko** einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**.
	§45 (1c) StVO [1] 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. **§45 (9) StVO** [1] Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. [2].... [3] Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, **die das allgemeine Risiko** einer Beeinträchtigung der in den vorstehe nden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**. [4] **Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von** 4. **Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c**
	**§ 45 (1c) Satz 1 StVO** [1] 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. [2] **Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken**.
	VwV-StVO zu § 45 Teil XI Punkt 3 b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die **Belange des Buslinienverkehrs** es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die **Vorfahrt durch Zeichen 301** angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.

Paradigmenwechsel 1 – Verkehrssicherheit vor Verkehrsfluss

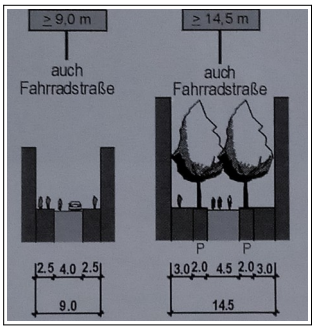
VwV zur SVO, zu den §§39 bis 43 Absatz 5

„2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. ***Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.*** *Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“*

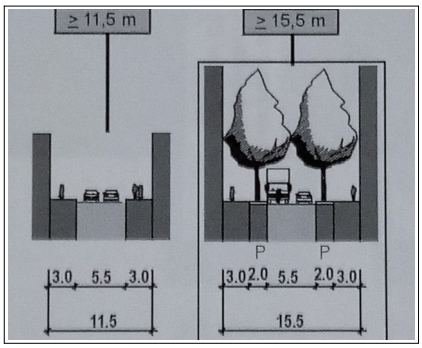
Richtlinie zur Ausführung von Stadtstraßen RASt 06

Städtebauliche Bemessungen erfolgen aus der erforderlichen Fläche für Randnutzungen und der erforderlichen Fläche für Fuß- und ggf. Radverkehr **ohne Stellplätze**. *„Damit Fußgänger sich wohl fühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Breitenverhältnis zur Fahrbahn stehen; als angenehm wird eine* ***Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30 : 40 : 30*** *empfunden.“* (RASt, 3.4)

Typische Entwurfssituationen nach RASt 06:



Wohnstraße (5.2.2)



Sammelstraße (5.2.3)

Vergleich Gernlinden:

Tatsächliche Raumaufteilung in der Brucker Straße

Da der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden muss, für Schutzeinrichtungen aber die Straßenbreite nicht ausreicht, ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ein probates Mittel zum Schutz der Radfahrer.

Paradigmenwechsel 2 – Straßenentwurf von außen nach innen

Der erste Planungsschritt hat grundsätzlich von außen nach innen zu erfolgen und nicht, wie bisher häufig erfolgt, anders herum: Die Differenz zwischen den Flächen für die Randnutzung, den Flächen für Fußgänger/Radfahrer, der angestrebten Proportionen und der gegebenen Gesamtraumbreite ergibt die mögliche Breite der Fahrbahn. Erst danach wird die verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite in den Abwägungsprozess einbezogen. (RASt, 3.4)

Bebauungsplan 142.0 Gernlinden Zentrum Südseite

! HINWEISE DURCH TEXT: *„2. Verkehr: Der verkehrsberuhigte Bereich wird erst demgemäß ausgestattet, bzw. umgebaut, wenn die geplante Ostumfahrung von Gernlinden, die Entlastung, hinsichtlich einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs in diesem Bereich, sicherstellt.“*

Diese Bedingung im Bebauungsplan vom 01.06.2017 widerspricht der Zielsetzung des Verkehrskonzeptes zur Südumfahrung aus 2008, wonach jeder Maisacher das gleiche Recht auf mehr Lebensqualität hat, siehe Zielsetzungen des Gemeinderates.

Netzbetrachtung

Brucker- und Merianstraße lassen sich wie folgt einordnen.

Kfz Verkehr

Klassifikation

- Erschließungsstraße (ES V / ES IV) nach RIN
- Wohn- / Sammelstraße nach RASt 06
- Brucker- und Merianstraße sind Gemeindestraßen
- Kein klassifiziertes Vorbehaltsnetz im Kfz Verkehr
- Gestaltungsmöglichkeit durch die Kommune

Nutzung

- Hauptsächlich Quell-/Zielverkehr
- Erschließung Bahnhof und Bypass nach Gernlinden Nord

Radverkehr

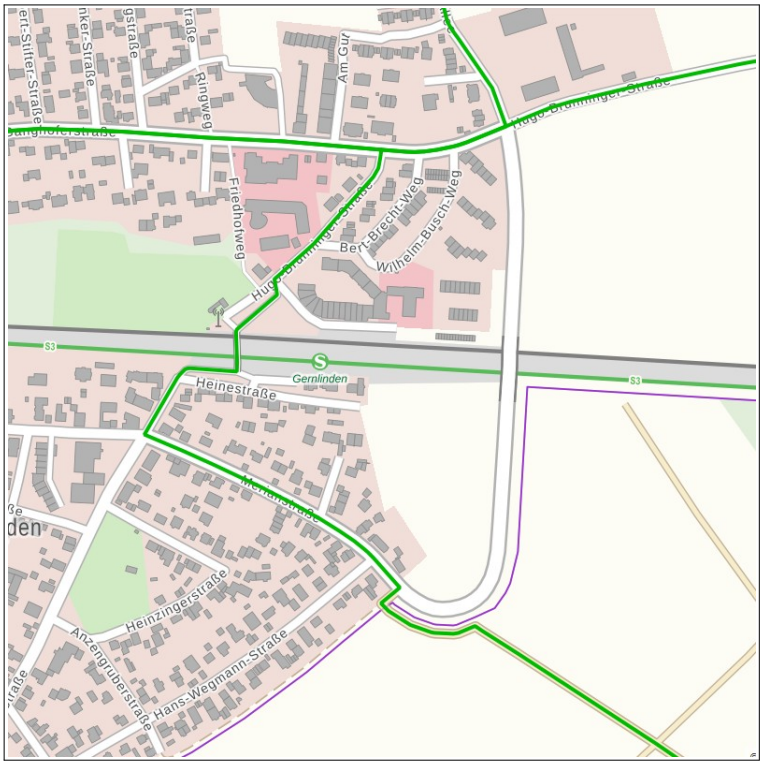
Fahrrad Basisnetz (Freizeit und Alltagsradnetz)

Brucker- und Merianstraße sind enthalten im Fahrrad Basisnetz (Freizeit- und Alltagsradnetz) des Landkreises Fürstenfeldbruck.

Quelle: https://maps.lra-ffb.de/

Bayernnetz für Radler

Die Merianstraße ist eine offizielle Radwegverbindung im Bayernnetz für Radler.



Quelle: https://geoportal.baern.de/bayernatlas/

Fußverkehr

Neben dem Bahnhof bilden unter anderem die folgenden Ziele Fußwegbeziehungen, die unterschiedlichste Querungen der Brucker Straße erforderlich machen, sowohl für Kinder als auch Senioren:

Ziele westlich der Brucker Straße	Ziele östlich der Brucker Straße
Arzt / Apotheke	Bank
Bürgerzentrum Gernlinden	Bäckerei
Kreismusikschule FFB	Mobilitätsstation (geplant)
Gastronomie	Spielplatz
Supermarkt	Dorfplatz
Bruder Konrad Kirche	Kinderhaus (geplant)
Kindergarten St. Konrad	Blumenverkauf
Grundschule Gernlinden	

Bedingter Schutz am Fußgängerüberweg

In der Praxis sind die nach R-FGÜ 2001 notwendigen Sichtbeziehung am Fußgängerüberweg durch größere Fahrzeuge häufig nicht gewährleistet.

Der Fußgängerüberweg ist in seiner Funktion dadurch beeinträchtigt.

Für Kinder ist die Situation am Fußgängerüberweg nur schwer zu erfassen. Der Bürgersteig ist als solcher nicht erkennbar und der annähernd niveaugleiche Übergang zur Straße suggeriert eher einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) als eine lineare Tempo 40 Anordnung.

Städtebauliche Aspekte

10 Minuten Radius um den Bahnhof

Laut Raumordnerischem Entwicklungskonzept München Süd/West verdienen die Siedlungsflächen im Bereich eines 600m Radius (= 10 Minuten Fußweg) um Bahnhöfe herum besondere Beachtung hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen in Bezug auf:

- Quartiersentwicklung
- Nachverdichtung
- Nahversorgung
- Nahmobilität per Fahrrad / E-Bike und zu Fuß

Quelle: https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/

Mobilitätsstation in Gernlinden

In Gernlinden ist eine große Mobilitätsstation mit Bike- und Carsharing im Bereich Bahnhof Süd vorgesehen, die den oben genannten Effekt verstärken und den innerörtlichen Kfz Verkehrsdruck zusätzlich reduzieren kann.

- https://www.merkur.de/.../14-stationen-...-maisach-...-12175167.html

Stellplatzordnung

Mittelfristig können auch Kfz Stellplatzschlüssel im 10-Minuten-Radius um den Bahnhof herum oder in Verbindung mit der geplanten Mobilitätsstation über Ermäßigungszonen reduziert werden, um den Kfz Verkehrsdruck weiter zu dämpfen, siehe Mustersatzung:

- http://www.vcd-ffb-sta.de/...MusterSatzung.pdf

Verkehrssicherheit

Mehr Menschen, mehr Autos, mehr Unfälle

Die Verkehrsunfallstatistik 2018 sieht eine proportionale Zunahme von Einwohner, Kfz und Unfallzahlen, siehe

- http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2019/190222verkehrsunfall/

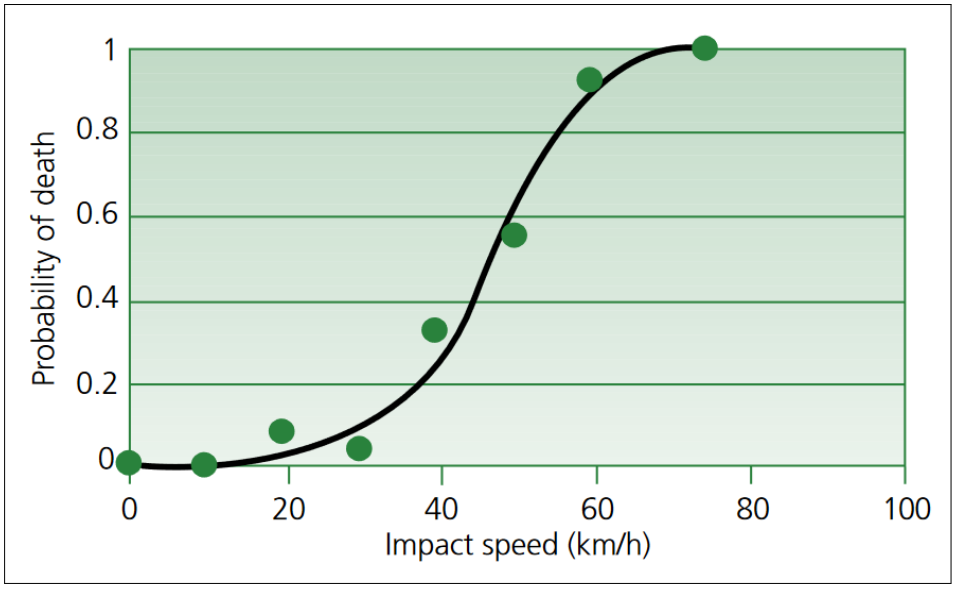
Mehr Schulwegunfälle 2018 in München

In München passierten 2018 insgesamt 119 Schulwegunfälle (85 in 2017), siehe

- https://www.sueddeutsche.de/muenchen/unfallstatistik-verkehr-radunfaelle-auffahrunfaelle-1.4372659

Nur Tempo 30 ist sicher

Unfälle lassen sich möglicherweise nicht verhindern, deren Folgen aber mildern.



Quelle: WHO world report on road traffic injury prevention (2004), S.78

Das Diagramm illustriert das Risiko tödlicher Verletzungen von Fußgängern in Abhängigkeit der Kollisionsgeschwindigkeit eines Autos.

Akzeptanz

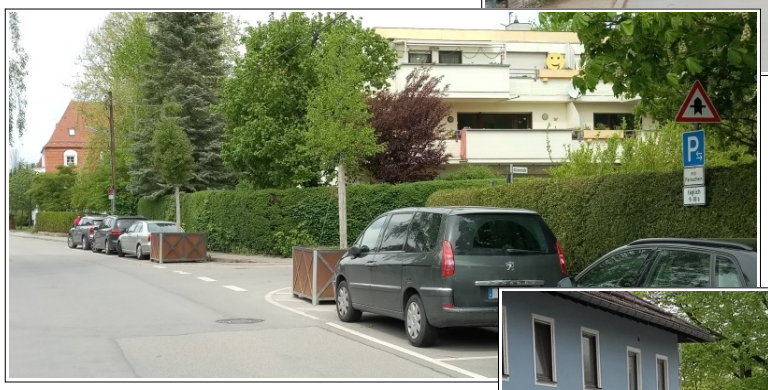
Einheit von Bau und Betrieb

Damit die Einführung einer Tempo 30 Zone von Erfolg gekrönt und akzeptiert wird, sollte ein möglichst homogenes und schlüssiges Straßenbild geschaffen werden.

Beispiel Summer-/Seestraße in Herrsching

Die Herrschinger Summerstraße ist vorfahrtberechtigt mit Linienbusverkehr und erschließt das Ortszentrum aus südlicher Richtung.

Dort wurden u.a. zur Ordnung der Parkflächen als Sofortmaßnahme Bäume zunächst flexibel in Trögen eingesetzt, deren Standorte vor der endgültigen Festlegung justiert werden können:



Klima- und Artenschutz

Die aktuelle Nachrichtenlage lässt keinen Zweifel, dass Landschaftsverbrauch und CO2-Ausstoß wo immer möglich reduziert werden müssen.

Im Verkehrsbereich existiert großer Handlungsspielraum, weshalb die Infrastruktur Rahmenbedingungen bieten muss, die den motorisierten Individualverkehr im Nahbereich soweit als möglich überflüssig machen.

Weltklimarat (IPCC)

„Schätzungen der globalen Emissionen infolge der derzeitigen national festgelegten Änderungsziele, wie im Rahmen des Pariser Abkommens eingereicht, legen für das Jahr 2030 globale Treibhausgasemissionen von 52–58 Gt CO2 Äq pro Jahr nahe (mittleres Vertrauen). ***Pfade, die diese Ziele widerspiegeln, würden die globale Erwärmung nicht auf 1,5°C begrenzen, selbst wenn sie nach 2030 durch sehr anspruchsvolle Steigerungen des Umfangs und der Ziele der Emissionsminderungen ergänzt würden*** *(hohes Vertrauen). Eine Überschreitung und Abhängigkeit von zukünftig großflächigem Einsatz von Kohlendioxidentnahme (CDR) kann nur vermieden werden, wenn die globalen CO2-Emissionen lange vor 2030 zu sinken beginnen (hohes Vertrauen)“*

Quelle: https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_IPCC_SR15.pdf

Weltbiodiversitätsrat (IPBES)

„Der Weltbiodiversitätsrat hat am 06.05.2019 in Paris seinen Globalen Bericht zum Zustand der Natur vorgestellt. Die Botschaft des Berichts ist eindeutig: Der Zustand der Natur verschlechtert sich dramatisch. Bis zu eine Million Arten sind vom Aussterben bedroht, viele davon bereits in den nächsten Jahrzehnten. Wertvolle Ökosysteme sind zunehmend geschädigt, ihre wichtigen Leistungen für den Menschen in Gefahr.“

Quelle: https://www.bmbf.de/de/weltbiodiversitaetsrat-weltweiter-verlust-von-arten-bedroht-unsere-lebensgrundlage-8547.html

Zusammenfassung / Fazit

Unter Berücksichtigung aller Aspekte erscheint uns die Integration der Brucker- und Merianstraße im Maisacher Ortsteil Gernlinden (Süd) in die umgebenden Tempo 30 Zonen sinnvoll und empfehlenswert.

Vor allem der Nutzungsmix aus Kfz-, Rad- und Fußverkehr ohne ausreichende Flächen für sichere Radwegführung und ungesicherte Fußwegverbindungen sprechen dafür.

Dabei handelt es sich allerdings nicht um eine rein verkehrsrechtliche Anordnung, sondern um eine städtebauliche Neubewertung des Straßenzuges und folgende begleitenden Maßnahmen wären für die erfolgreiche Umsetzung erforderlich:

- Änderung Bebauungsplan 142.0, Punkt2: Verkehr
  - Entkoppelung der Verkehrsberuhigung von der Ostumfahrung
- Ersetzen der Vorfahrtsregelung
  - Entweder „Rechts vor Links“
  - Oder Zeichen 301 „Vorfahrt“ statt Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“
- Homogene Straßenraumgestaltung
  - Schaffung einer Einheit von Bau und Betrieb
  - Auch temporär mittels Markierung und Stadtmöblierung

Planung und Umsetzung der Tempo 30 Zone sollte durch ein Stadt- und Verkehrs-planungsbüro durchgeführt werden.

Beschlussvorschlag für den Gemeinderat

Wir halten folgende Herangehensweise für zielführend:

> Der Gemeinderat beschließt die Einführung einer Tempo 30 Zone im Bereich Brucker- und Merianstraße innerorts im Maisacher Ortsteil Gernlinden (Süd).
>
> Die Verwaltung wird ein geeignetes Büro für Stadt- und Verkehrsplanung mit Planung und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen beauftragen.