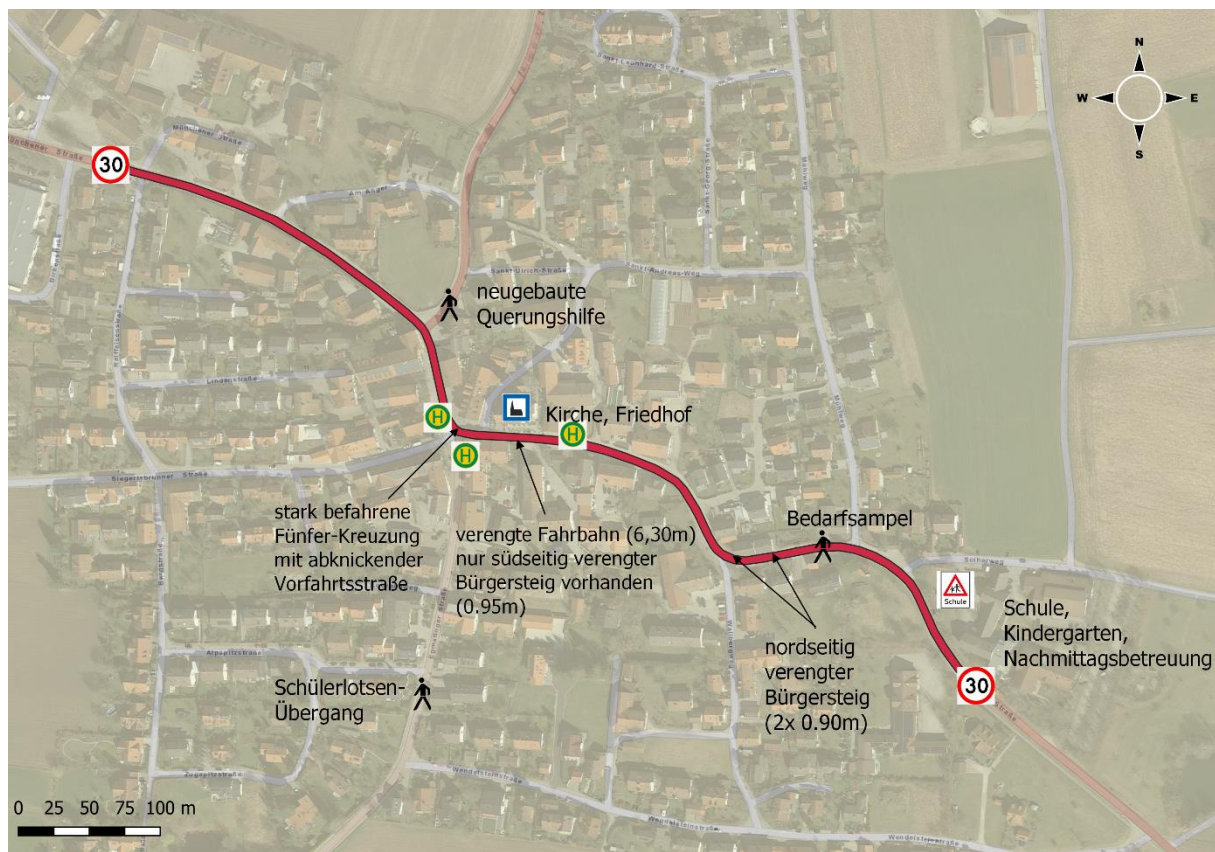


Antrag auf eine innerörtlich streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Aktuelle Ausgangslage

- Schwer einsehbare Doppel-S-Kurve der St2079 durch den Ortskern von Oberpfammern (ca. 570 m langes Teilstück), inklusive stark befahrener Fünfer-Kreuzung mit abknickender Vorfahrtsstraße
- Verengte Fahrbahn im Bereich der Kirchenmauer (Straßenbreite: 6,30 m) mit anschließender abknickender Vorfahrtsstraße, an dieser Stelle nur südseitig Bürgersteig vorhanden, der zudem durch eine hineinragende Hausecke verengt ist (Breite Bürgersteig: 0,95 m)
- Nordseitiger Bürgersteig wird an zwei Stellen im Bereich westlich der Bedarfsampel durch Hausecken verengt (Breite Bürgersteig an beiden Stellen: 0,90 m)
- Keine Radwege, keine geschützten Radfahrstreifen, keine Schutzstreifen
- ÖPV-Anschluss: Die drei Bushaltestellen sind nur durch Straßenquerungen im Kreuzungsbereich mit schwer einsehbaren Streckenbereichen zu erreichen
- Die Strecke ist Teil des Schulweges zu Grundschule, Nachmittagsbetreuung und Kindergarten
- Im Bereich der Kirche, des Friedhofs, der Gaststätten und der ÖPV-Bushaltestellen fehlen sichere Quermöglichkeiten für Fußgänger.
- Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs ist Schwerlastverkehr.



Übersichtskarte St2079 durch Oberpfammern 85667

Antrag

Klimaschutz und die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) sind wesentliche Themen unserer Zeit. Dabei spielt die Umsetzung der Mobilitätswende eine tragende Rolle. Dies kann nur gelingen, wenn die vulnerableren Gruppen im Straßenverkehr entsprechend geschützt werden und ihre Teilhabe am Straßenverkehr gefördert wird.

Im unmittelbaren Ortskern von Oberpfaffern kommt es zu häufigen Straßenquerungen durch Fußgänger*innen. In beiden Richtungen knickt die Staatsstraße mehrfach stark ab, sodass der Ortskern von den Fahrzeugfahrern nicht eingesehen werden kann. Ein Passieren dieses Bereichs mit bis zu 50 km/h ist unverantwortlich.

Eine Beschränkung auf 30 km/h würde daher ohnehin nicht zu einer nennenswerten Verlangsamung aller jetzt schon verantwortungsvoll fahrenden Fahrzeuge führen. Nur jene, die sich nicht an das geltende Gebot vorausschauenden und rücksichtsvollen Fahrens halten – und leider einen deutlichen Anteil an der realen Verkehrssituation in Oberpfaffern haben! –, werden durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h explizit zu einem der örtlichen Situation angemessenen Tempo verpflichtet.

Zusätzlich kann die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Ortskern von Oberpfaffern für mehr Lebensqualität, Luftqualität und weniger Lärmbelastung beitragen.

Deshalb beantragt der Arbeitskreis Energie Oberpfaffern mit Unterstützung vieler örtlicher Organisationen eine innerörtlich streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Staatsstraße St2079 zwischen Querungshilfe Münchener Straße und Grundschule, wie in der Übersichtskarte dargestellt.

Zudem erfolgte ein einstimmiger Gemeinderatsbeschluss, den Antrag des Arbeitskreises Energie Oberpfaffern auf eine beidseitige, innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Staatsstraße 2079 bezogen auf die Teilstrecke zwischen der Einmündung der Staatsstraße 2081 (in Höhe Münchner Str. 5) und dem Ortseingang/-ausgang in Richtung Glonn/Schlacht zu unterstützen.



Kinder, Radfahrende und Senioren sind besonders gefährdet – ein Tempolimit innerorts schützt Leben. Wenn der Verkehr schnell fließt, fühlen sich die Menschen beeinträchtigt und ziehen sich zurück. Mehr Sicherheit auf unseren Straßen hilft, die Mobilitätswende voranzubringen und die Klimaschutzziele zu erreichen.

Begründung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung

Problematik: In Oberpfarrmünch werden vulnerable Personengruppen im Straßenverkehr nicht ausreichend geschützt

- Fahrradfahrende werden trotz verengter und unüberschaubarer Verkehrsführung überholt und damit massiv gefährdet. Eine getrennte Radverkehrsführung, Schutzstreifen oder geschützte Radstreifen sind nicht vorhanden.
- Die Bushaltestellen (einziger ÖPV in Oberpfarrmünch) können nur durch Straßenquerung im Bereich der Fünfer-Kreuzung mit abknickender Vorfahrtsstraße erreicht werden. Hinzu kommt, dass aufgrund von Platzmangel auf Höhe der Kirche nur einseitig ein Bürgersteig vorhanden ist. Die Alternativen sind weite Umwege bis zur Bedarfsampel oder Querungshilfe. Für ältere oder immobile Personen und Kinder ist dies nicht zumutbar.
- Kirche und angrenzender Friedhof liegen direkt an der Staatsstraße. Zum Erreichen muss die Straße im Bereich einer Kurve überquert werden. Gerade für langsamere Personen ist das lebensgefährlich. Dies wird verstärkt durch das gegebene hohe Verkehrsaufkommen auf dieser Durchgangsstraße. Im Bereich der Friedhofsmauer ist die Straße sehr eng (Straßenbreite: 6,30 m); ein Gehweg ist nur einseitig vorhanden und überdies sehr schmal (Engstelle: 0,95 m). Dies ist als eine sehr kritische Schlüsselstelle zu betrachten.
- Die Schule, die Nachmittagsbetreuung, der Kindergarten und die Krippe liegen in unmittelbarer Nähe der Staatsstraße, sodass diese kurvenreiche, stark und schnell befahrene Strecke Teil des Schulweges ist.
- Viele Bürgerinnen und Bürger fühlen sich aufgrund der Verkehrssituation an der St 2079 unwohl, unsicher oder gar bedroht. Dies ist für viele ein Grund, auch kurze Wege innerorts mit dem Auto zurückzulegen. Besonders problematisch: Viele Eltern fahren ihre Kinder mit dem Auto auch auf kurzen Distanzen in die Schule, in den Kindergarten oder zu anderen Aktivitäten, weil ihnen Radfahren oder Zufußgehen zu gefährlich erscheinen. Dabei werden sie mit ihren Autos selbst zur Gefahrenquelle im Umfeld von Kindergarten und Schule.
- Zudem tragen sie so zur „Auto-Sozialisation“ ihrer Kinder bei. Ihre Kinder machen weniger Alltagserfahrungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Das kann sich in späteren Lebensphasen auf die Verkehrsmittelwahl auswirken.
- Die verengten Stellen machen eine Begehung mit Kinderwagen, Rollator oder ähnlichem stellenweise unmöglich, sodass Straßenquerungen in Kauf genommen werden müssen, wieder in problematischen Kurvenbereichen. Eine erwachsene Person, die ihr Kind auf dem Fußweg seitlich an der Hand führt, ist zwangsweise unmittelbar und nah am schnell fließenden Verkehr.
- Es liegen des Weiteren zwei Gaststätten, ein Biergarten, ein Café und ein Hofladen entlang der Staatsstraße, die ebenfalls von Fußgänger*innen und Fahrradfahrenden sicher erreicht werden wollen.
- Eine Verkehrszählung vom 11.12.2021 (Samstag) bis 17.12.2021 (Freitag) auf der Münchener Straße oberhalb der Tankstelle zeigte, trotz reduziertem Berufsverkehr aufgrund des Home-office-Gebots, eine hohe Verkehrsbelastung und insbesondere eine starke Belastung durch Liefer- und Schwerlastverkehr, mit einem Durchschnittswert von täglich 6.955 Kraftfahrzeugen an den Wochentagen (s. Anhang).

Vision Zero

Keine Schwerverletzten oder Toten nach Straßenverkehrsunfällen: Dieses Ziel wird auch die Vision Zero – zu Deutsch “Vision Null” – genannt. Bei einer bloßen Utopie soll es dabei in Deutschland nicht bleiben: Der Bundesrat hat am 25.06.2021 entschieden, dass die Vision Zero im Straßenverkehr grundlegend für sämtliche durchzuführenden Maßnahmen sein soll (Quelle: [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)).

Deshalb wurde der Artikel

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr.“

mit einem wichtigen Zusatz ergänzt, welcher dafür sorgt, dass die Vision Zero im Straßenverkehr das vorrangige Ziel sein soll:

„Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Quelle: §1 Absatz 1 VwV-StVO.

Die amtliche Begründung unterstreicht die Bedeutung und Zielsetzung:

[...] Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“.

Quelle: BT-Drucks. 410/21, S. 2.

Zukünftig ist bei allen Maßnahmen, die im Straßenverkehr durchgeführt werden, die Frage am wichtigsten, ob und wie diese dazu beitragen können, dass es keine Toten und Schwerverletzten mehr gibt. Das gilt unter anderem für die Gestaltung von Kreuzungen und die Anlage von Fußgängerüberwegen, aber auch für die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Dies wurde vom Bundesrat in eine Entschließung gefasst:

*1.b) Der Bundesrat sieht allerdings weiteren Reformbedarf in der VwV-StVO und der StVO, um im Rahmen der Mobilitätswende den **Schutz vulnerabler Personengruppen im Straßenverkehr, also von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, jungen und älteren Verkehrsteilnehmenden, zu erhöhen.** [...] Außerdem muss es Kommunen erleichtert werden, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für einzelne Strecken unabhängig von besonderen Gefahrsituationen anzuordnen.*

Quelle: BT-Drucks. 410/21, S. 15.

Auszug Protokoll BLFA-StVO 25./26.09.2018 TOP 4.1

*„Zur vermehrten Anordnung von streckenbezogenen Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen merkt die Vorsitzende [des BLFA-StVO] an, dass in der Regel auf Hauptverkehrsstraßen eine Radverkehrsführung vorhanden sei. § 45 Abs. 9 StVO eröffne unter dem Aspekt der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs **beim Fehlen einer Radverkehrsführung u.U. die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, soweit eine solche Trennung der Verkehrsart nicht vorhanden sei.** Zur Begründung könne der hohe durchschnittliche tägliche Verkehr herangezogen werden, Zweidrittel des Verkehrs werden über Hauptverkehrsstraßen abgewickelt.“*

Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Zusammenfassung einer Studie des Umweltbundesamtes

- Die Leistungsfähigkeit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt (S. 5).
- Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten (S. 9).
- Es ist mit einem Reisezeitverlust von 0 bis 4 Sekunden pro 100 Metern zu rechnen (S. 11). In Oberpfaffingen würde das 0 bis maximal 30 Sekunden (für 750 m) bedeuten.
- Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen (S. 14).
- Tempo 30 kann die Luftschadstoffbelastung reduzieren (S. 15).
- Tempo 30 hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Vorliegende Studien ergeben keine Anhaltspunkte für gegenteilige Annahmen (S. 17).

Abbildung 09

Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

Quelle: Heinrichs, E.; Scherbarth, F.; Sommer, K. (2016): *Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrswegen*. Hrsg. Umweltbundesamt

Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende für erfolgreichen Klimaschutz – Umsetzung des Mobilitätskonzepts für den Landkreis Ebersberg

„Umweltfreundlich Mobil - Mehr Mobilität mit weniger Verkehr - emissionsärmer – intelligenter – sparsamer – sicherer“: Das ist der Leitgedanke für die Zukunft der Mobilität im Landkreis Ebersberg. Er beschreibt die Bemühungen auf dem Weg zu einer immer notwendiger erscheinenden Mobilitätswende. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, nennt das „Nachhaltige und integrierte Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg 2010-2030“ aus dem Jahr 2012 wesentliche Hebel und Teilziele.

Die Umsetzung der Mobilitätswende ist dabei nicht nur Beitrag zum Klimaschutz, sondern vor allem auch zentral für die Steigerung der Lebensqualität und Zukunftssicherheit in der Region. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger stehen im Mittelpunkt.

- S. 39: „Die Bedingungen für den **nichtmotorisierten Individualverkehr** sollen **vor allem innerorts**, aber auch zwischen den Orten, verbessert werden. Insbesondere die Ortskerne, weitere **herausragende Ziele** und **bedeutsame Haltestellen des ÖPV** sollen für **Fußgänger und Radfahrer schneller und sicherer** erreicht werden können (G 3.1.1) „
- S. 191: „Die Umsetzung der Mobilitätswende ist dabei nicht nur **Beitrag zum Klimaschutz**, sondern vor allem auch zentral für die Steigerung der Lebensqualität und Zukunftssicherheit in der Region. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger stehen im Mittelpunkt. Hierfür sind viele kleine, aber auch große, Schritte nötig.“
- S. 83: „Zur Entlastung von Menschen und Umwelt organisieren wir künftig den Verkehr im Landkreis **emissionsärmer** (Lärm, CO₂, Schadstoffe), **intelligenter** (ausgelastet, vernetzt, innovativ), **sparsamer** (vermeidend (ha und km), wirtschaftlich, energieeffizient), **sicherer** (nachhaltig, unfallärmer).“
- S. 84: „Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer: Abbau von Mobilitätseinschränkungen (nicht nur Barrierefreiheit) **für Eltern, Kinder, Senioren, Behinderte** etc.“

Quelle: Ansbacher, P.; Wedler, M.; Lenz, S. (2012): Nachhaltiges und integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg 2010-2030. Im Auftrag des ULV des Landkreises Ebersberg.

Aufgrund der gegebenen örtlichen Straßenverhältnisse besteht auf der St2079 im Ortsbereich von Oberpframmern eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, insbesondere für die besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder und ältere Mitbürger*innen, aber auch für alle anderen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf der Münchener und Glonner Straße unterwegs sind, erheblich übersteigt.

Sichere und attraktive Alternativen zum Autoverkehr sind Voraussetzung, um die Klimaschutzziele im Mobilitätsbereich zu erreichen.

Der Arbeitskreis Energie Oberpframmern beantragt hiermit – mit Unterstützung vom Bürgermeister, von Gemeinderäten und vielen örtlichen Organisationen – eine innerörtlich streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Staatsstraße St2079 zwischen Querungshilfe Münchener Straße und Grundschule, wie in der Übersichtskarte dargestellt.

Für den Arbeitskreis Energie Oberpframmern:

Bärbel Zankl
Sprecherin des AK Energie
Oberpframmern

Dr. Alois Friedberger
Radverkehrsbeauftragter
Gemeinde Oberpframmern

Lea Steiner
Projektverantwortliche

Wir unterstützen diesen Antrag:

Alexander Wilke

Alexander Wilke
Förderverein Pframminger Kinder

Förderverein Pframminger Kinder e.V.



Sabina Schönbrunner

Sabina Schönbrunner
Elternbeiratsvorsitzende Kinderhaus

„Tempo 30, weil wir gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen müssen. Nicht nur direkt vor Kindergarten und Schule, sondern überall dort, wo wir unterwegs sind. Bevorzugt zu Fuß oder mit dem Rad!“

Markus Böttinger

Markus Böttinger
Elternbeiratsvorsitzender Grundschule Egmating Oberpfammern

„Tempo 30, damit die Gefährdung unserer Kinder auf ihrem Schulweg und auf den sonstigen alltäglichen Wegen deutlich reduziert wird.“

Michaela Niedermaier

Michaela Niedermaier
Seniorenbeauftragte

„Weil alles, was auf vier Rädern fährt, den Fußgängern und Radfahrern kräftemäßig überlegen ist, unterstütze ich als Seniorenbeauftragte diesen Vorschlag, weil es die Rücksichtnahme einfordert.“

Barbara Huber

Barbara Huber
Pfarrgemeinderätin

„Immer mehr Autoverkehr gefährdet die Menschen in unserem Ort, ganz besonders im Umfeld unserer Kirche. Tempo 30 verpflichtet alle zu einer der unübersichtlichen Situation angemessenen Geschwindigkeit.“

Markus Böttinger

Markus Böttinger
Jugendleiter TSV Oberpfammern



Kontakt:

Arbeitskreis Energie Oberpfammern

c/o Bärbel Zankl

Lindenstraße 10

85667 Oberpfammern

baerbel.zankl@energiewende-oberpfammern.de

www.energiewende-oberpfammern.de



Gemeinde Oberpframmern



Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderates Oberpframmern vom 26. Februar 2022

Von den ordnungsgemäß geladenen Mitgliedern sind 13 anwesend.

Nichtöffentliche Sitzung, TOP 7.1

Antrag des AK-Energie auf eine innerörtliche, streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Beschluss:

Bürgermeister und Gemeinderat beschließen einstimmig, den Antrag des Arbeitskreises Energie Oberpframmern auf eine beidseitige, innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Staatsstraße 2079 bezogen auf die Teilstrecke zwischen der Einmündung der Staatsstraße 2081 (in Höhe Münchner Str. 5) und dem Ortseingang/-ausgang in Richtung Glonn/Schlacht zu unterstützen.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

Abstimmungsbemerkung:

Die bei der Sitzung nicht anwesenden Gremiumsmitglieder Katrin Scheller sowie Alexander Leidl haben nachträglich bekundet, den Antrag ebenfalls, wie im Beschluss aufgeführt, zu unterstützen.

Die Übereinstimmung dieses Auszuges mit der Urschrift wird hiermit amtlich beglaubigt.

Gemeinde Oberpframmern, 02.03.2022




Andreas Lutz
1. Bürgermeister

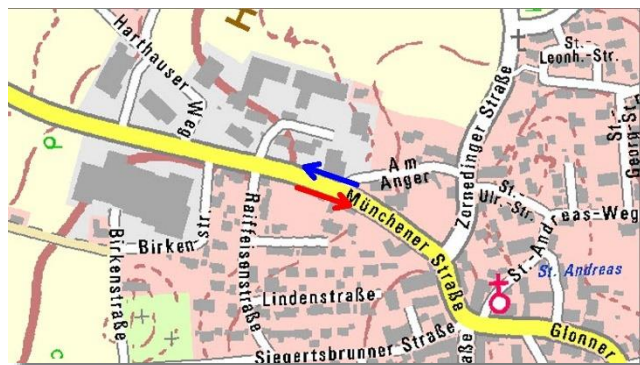
Anhang

Verkehrszählung

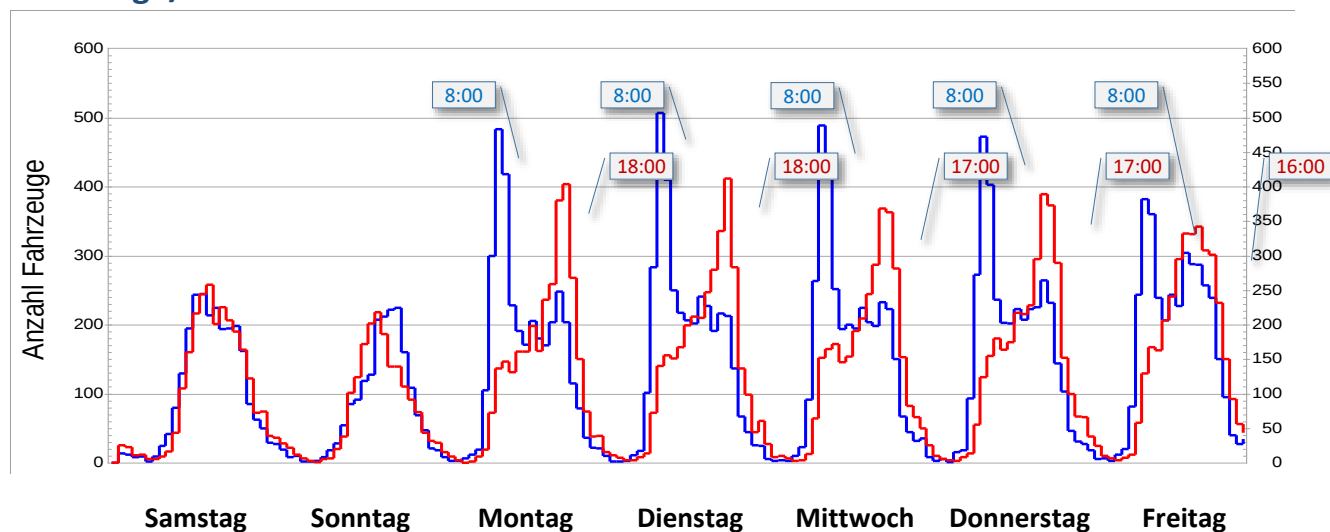
Messort: Münchener Straße 10,
Oberpfammern
zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
Messzeit: Sa. 11.12. – Fr. 17.12.2021

Fahrtrichtungen:

- Rot: Richtung Ortsmitte
- Blau: Richtung München

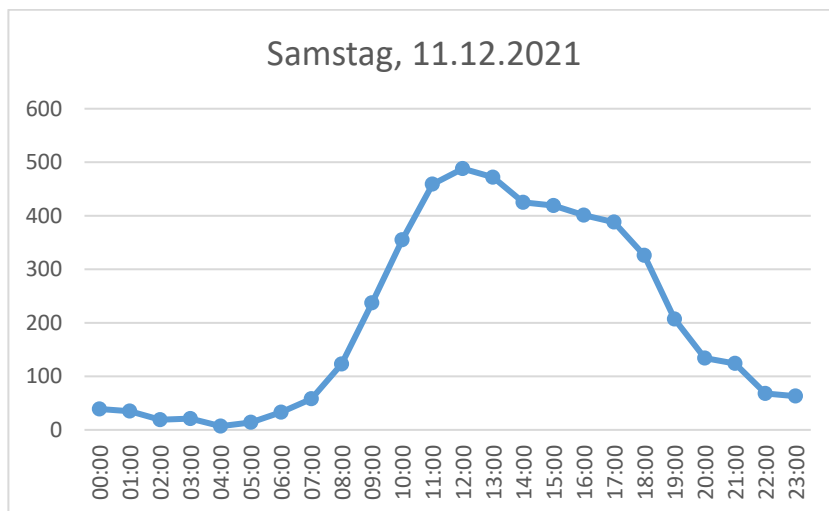


Fahrzeuge/Stunde

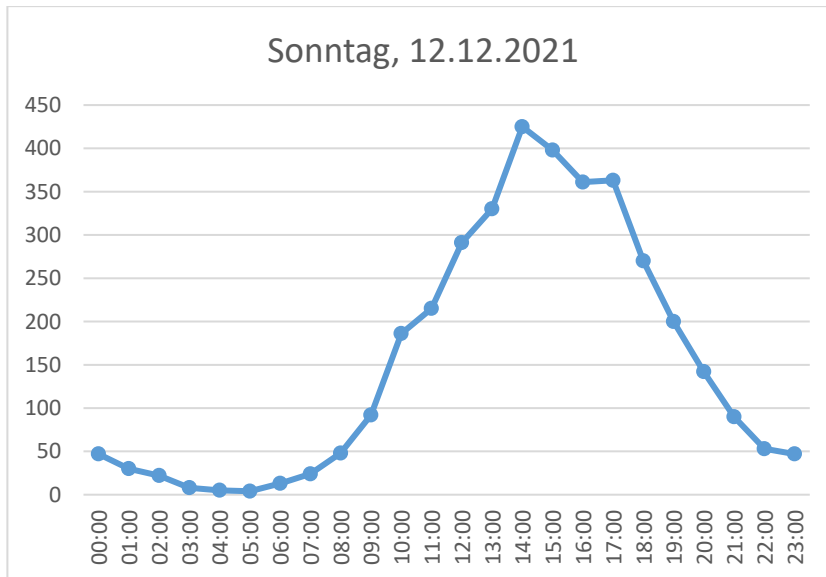


Tagesdiagramme

Stundenwerte Fahrzeuge in beide Richtungen



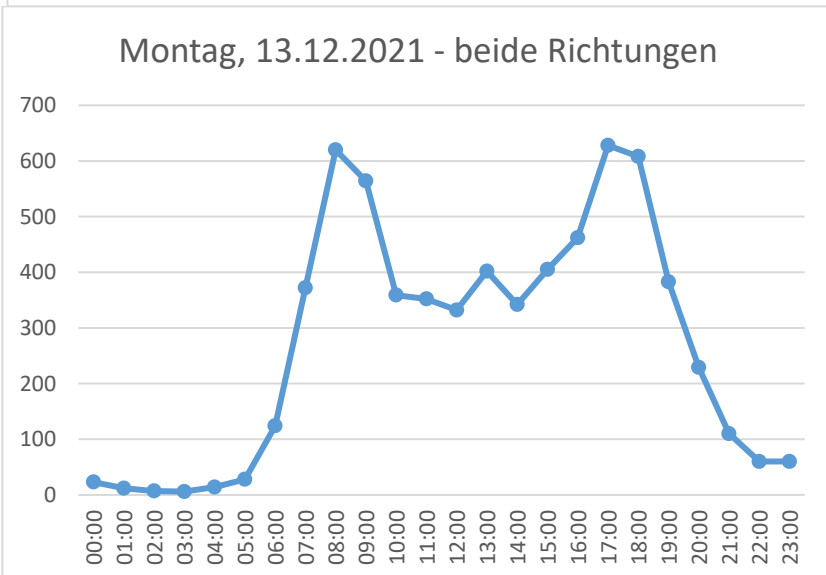
Richtung München: **2451**
Richtung Ortsmitte: **2464**
Beide Richtungen: **4915**



Richtung München: **1864**

Richtung Ortsmitte: **1800**

Beide Richtungen: **3664**



Richtung München: **3429**

Richtung Ortsmitte: **3073**

Beide Richtungen: **6502**



Richtung München: **3605**

Richtung Ortsmitte: **3267**

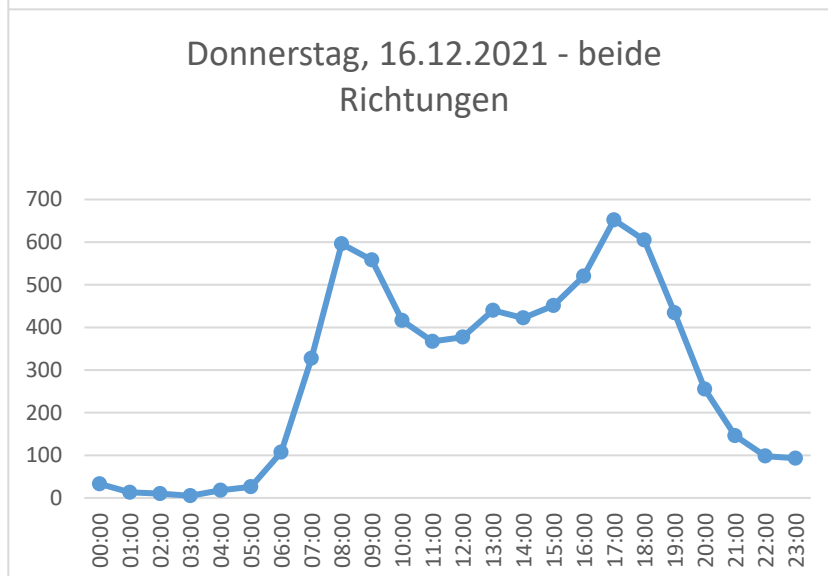
Beide Richtungen: **6872**



Richtung München: **3563**

Richtung Ortsmitte: **3216**

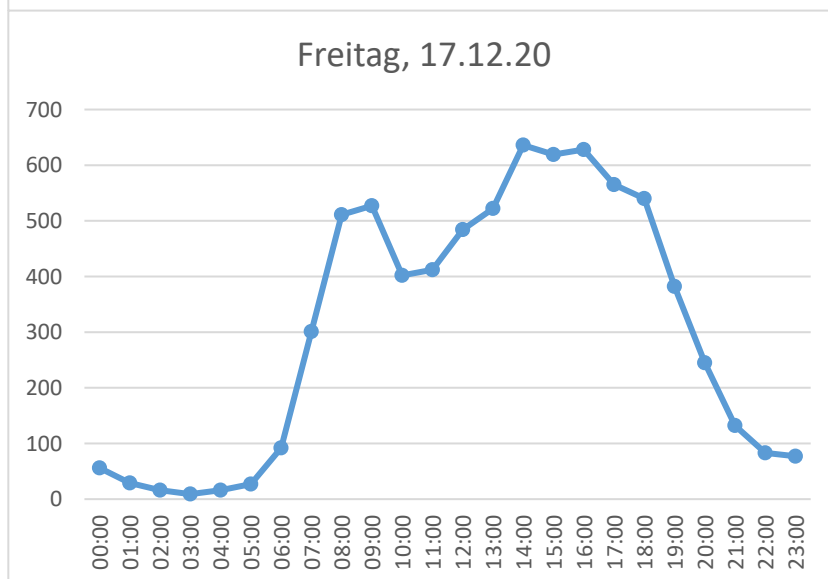
Beide Richtungen: **6779**



Richtung München: **3656**

Richtung Ortsmitte: **3313**

Beide Richtungen: **6969**



Richtung München: **3765**

Richtung Ortsmitte: **3547**

Beide Richtungen: **7311**

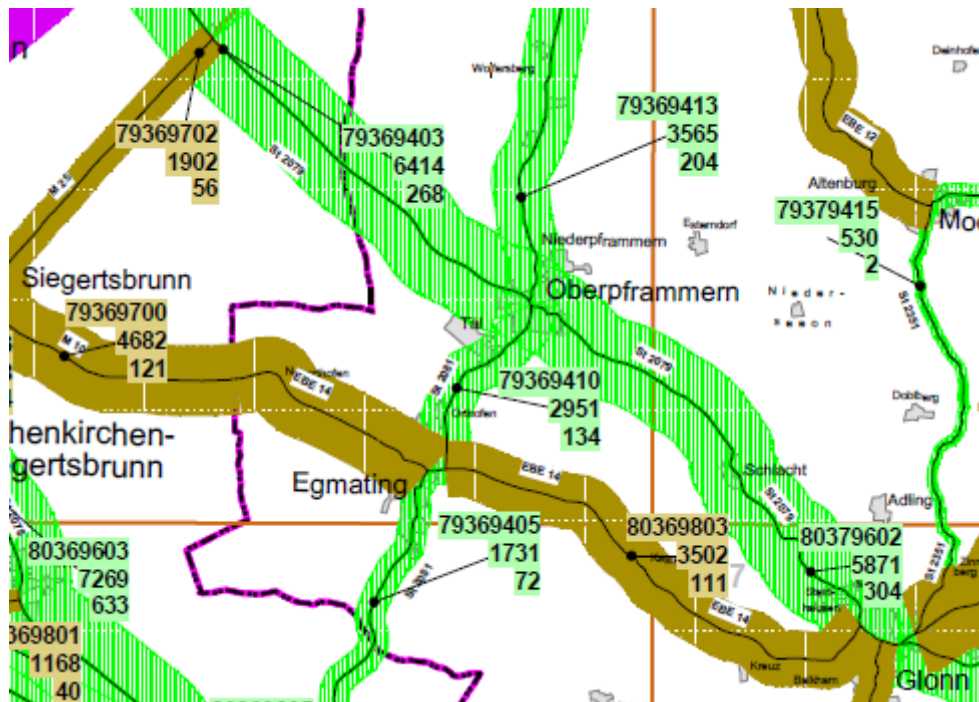
Zum Vergleich:

Verkehrsmengenkarte 2015 Ebersberg (Ausschnitt)

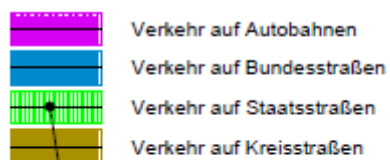
Herausgeber:

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

<https://www.baysis.bayern.de/web/download.ashx?i=070a95cd-c36d-4258-8c0d-eda009301eed>



Legende:



84279463 Zählstellennummer
6892 Kfz-Gesamtverkehr (Kfz/24h)
279 Schwerverkehr (Kfz/24h)