

SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 10 - Moosach

Fraktionssprecher:

Riad el Sabbagh • E-Mail: riad.elsabbagh@spd-moosach.de

Florian Simonsen • E-Mail: florian.simonsen@t-online.de



An den Bezirksausschuss 10 München-Moosach der Landeshauptstadt München

München, den 26.06.2025

Antrag:

Mehr Sicherheit für zu Fuß gehende, Schulkinder und Trambahn-Fahrgäste im Bereich zwischen den Haltestellen Olympiapark West, Borstei und Hanauer Straße

Der BA 10 – Moosach möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, auf der Dachauer Straße ab der Tramhaltestelle "Olympiapark West" über die Haltestellen "Borstei" und "SWM" bis hin zur Haltestelle "Hanauer Straße" – jedenfalls bis zu einer baulichen Lösung der Problematik - Tempo 30 anzuordnen.

Begründung:

Der Antrag geht zurück auf die Initiative eines Mitgliedes des Moosacher SPD-Ortsvereins. Er wohnt mit seinen drei Kindern in der Dietrichstraße, nahe der Dachauer Straße an der Haltestelle Borstei.

Die Dachauer Straße zwischen den Tramhaltestellen Olympiapark West und Hanauer Straße ist vierspurig ausgebaut und derzeit mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgewiesen. Sie verläuft durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet, in dem die Wohnbebauung unmittelbar an die Fahrbahn grenzt. Entlang dieses Straßenabschnitts befinden sich mehrere sensible Einrichtungen wie eine Grundschule, zwei

Kindertagesstätten sowie

Freizeiteinrichtungen von hoher Besucherfrequenz wie das Dantebad, der SAP Garden und das Dantestadion.

Die Haltestellen liegen direkt zwischen den Fahrbahnen – meist ohne bauliche Trennung zur vierspurigen Straße mit Tempo 60. Personen, die auf die Tram warten oder diese verlassen, sind damit einer erheblichen Gefahr ausgesetzt.

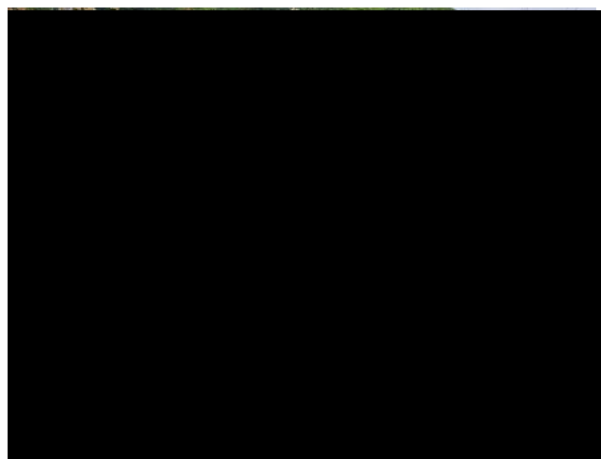


Abbildung 1 (Bildquelle: Initiator)

Abbildung 1 veranschaulicht die Situation exemplarisch an der Haltestelle Borstei, wo die Kombination aus hohem Verkehrsaufkommen, fehlender Schutzinfrastruktur und hohem Fußgängeraufkommen eine besonders prekäre Gefahrenlage schafft.

Vor diesem Hintergrund wird mit diesem Antrag die Anordnung von Tempo 30 auf dem genannten Abschnitt mit dem Ziel gefordert, die Verkehrssicherheit signifikant zu erhöhen, insbesondere für Fußgänger, Fahrgäste des ÖPNV, Kinder und ältere Menschen, die diesen Abschnitt täglich nutzen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung sollte bestehen, bis Wartende und Fußgänger durch eine bauliche Infrastruktur geschützt werden können.

Leider haben sich in München in jüngerer Zeit mehrere Unfälle ereignet, bei denen Autos in Tramhaltestellen gefahren sind. Es wurden Menschen getötet und schwer verletzt. Der Schutz durch Wartehäuschen oder Glaswände - der an vielen Haltestellen nicht vorhanden ist - stellte keinen ausreichenden Schutz dar. Bei einem weiteren Unfall auf der Dachauer Straße wurden Fußgänger auf dem Gehweg erfasst und mussten ins Krankenhaus eingeliefert werden. Auch wenn nicht jeder dieser Unfälle durch eine Anordnung von Tempo 30 verhindert oder in seinen Auswirkungen gemindert worden wäre, ist allein der Umstand, dass sie sich ereignet haben, Mahnung zu mehr Schutz für diese offenkundig besonders gefährträchtigen Orte.

Physikalisch ist auf Folgendes im Zuge einer Anordnung von Tempo 30 hinzuweisen:

- Der Anhalteweg wird drastisch reduziert: Bei 60 km/h beträgt er etwa 35 Meter, bei 30 km/h hingegen nur 13 Meter.
- Die Aufprallenergie sinkt: Bei einem Unfall mit 30 km/h überleben Fußgänger mit einer Wahrscheinlichkeit von 96 %, während sie bei 60 km/h nur noch bei 45 % liegt. Einige Studien gehen von einer höheren Todesrate bei einem Aufprall mit 60 km/h aus.
https://www.bfu.ch/media/3ilcbwuj/2023-11-09_tempo_30_fakten_de_fin.pdf
- Beispiele bestätigen, dass es bei Tempo 30 keine oder wenige Tote Fußgänger gibt.
<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/bologna-tempo-30-100.html>

Die Sterbewahrscheinlichkeit für Wartende und zu Fuß Gehende steigt mit dem Tempo der Autos exponentiell an. Bei Tempo 30 werden auch Raserei oder vorsätzliche Unfälle (durch einen Anschlag mit einem Auto auf der Dachauer Straße starben im Februar 2025 zwei Menschen) schwieriger, da der fließende Verkehr langsamer ist und die Strafen höher sind.

Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung kann überprüft werden, wenn z.B. durch bauliche Maßnahmen ausreichender Schutz geschaffen wurde.

Initiative: Sebastian Dünnebeil, SPD-Ortsverein M-Moosach