

Lebendiges Starnberg

Gemeindliche Innen-Entwicklung



Stagenda Verkehr 2019

Lebendiges Starnberg



Perspektive 2020 bis 2026

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr

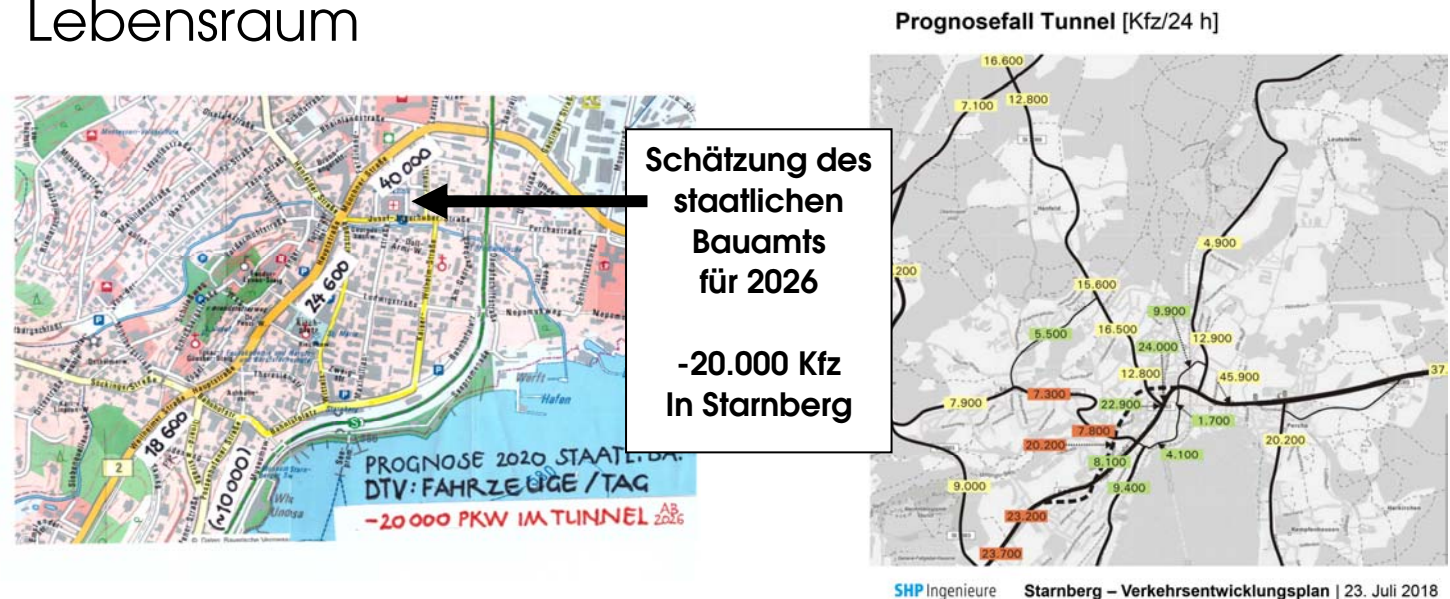
Drei-Fragen-Test:

Sind Sie der Meinung, dass

- verkehrlich in Starnberg alles optimal läuft,
- oder: sich verkehrlich vieles verbessern liesse, wenn wir mehr und breitere Strassen bauten,
- oder: das Starnberger Verkehrsproblem nur durch weniger Durchgangsverkehr und eine fairere Verteilung der vorhandenen Flächen reduziert werden kann?
- Dann lesen Sie bitte dieses Konzept...



Weniger Durchgangsverkehr – mehr Lebensraum



Ist-Zustand 2018 und Soll 2026:
Belastung vor und nach Westumfahrung
und Tunnel gem. staatl. Bauamt Weilheim

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr



Lebendiges Starnberg

Perspektive 2020 bis 2026

- die Westumfahrung ist seit 2018 in Betrieb
- der Starnberger Tunnel vor der Eröffnung
- die Verkehrsbelastung soll sich halbieren,
- und wir Starnberger haben die Chance, unsere Stadt Schritt für Schritt zurück zu gewinnen



Quelle: SZ

Lebendiges Starnberg



Perspektive 2020 bis 2026

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr

- Damit wir unser lebendiges Starnberg zurück bekommen, müssen wir die – nicht mehr notwendigen - Räume vom Kfz-Verkehr wiedergewinnen:
 - durch eine Innenstadt-Entlastung
 - mehr Flächen für Rad- und Fussverkehr
 - ein gutes öffentliches Transportangebot
 - und klug geplante Stadteinfahrten
- > **Es liegt in unserer Hand, sicher zu stellen, dass sich die Verkehrsbelastung halbiert!**

Verkehrsberuhigung Innenstadt

Der Arbeitskreis Verkehr hat 2015 mit Untersuchungen und Analysen zur Verkehrssituation in der Innenstadt von Starnberg begonnen und bis 2017 Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt erarbeitet. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Geschäfts- und Wohnbereiche zwischen der B2, der Bahnlinie und dem See.

Zielvorstellungen für diesen Bereich sind teilweise bereits im „Rahmenplan Innenstadt“ vom November 2000 und im „Stadtentwicklungsplan – Vision 2025“ vom November 2013 der Stadt Starnberg enthalten. Konkrete Realisierungsmaßnahmen sind bis heute nur in Ansätzen erkennbar.

Allen bisherigen Untersuchungen gemeinsam ist die Erkenntnis, dass eine „Wiederbelebung“ des Geschäftszentrums von Starnberg nur durch eine Ausgrenzung des ortsfremden Durchgangsverkehrs und eine Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden kann.

Die bisherigen Vorschläge des Arbeitskreises befassten sich schwerpunktmäßig mit dem Ausbau eines **Einbahnstraßensystems** zur Verkehrsberuhigung und **Abwehr des Durchgangsverkehrs**, sowie mit dem **Rückbau der Kreuzungen** Tutzinger-Hof-Platz/B2, Leutstettener Straße/B2 und mit dem Umbau der Kreuzung Söckinger Straße, Bahnhofstraße, Dinardstraße /B2.

Zur Verbesserung der räumlichen und funktionellen Qualität wurden Umbauvorschläge für die Wittelsbacherstraße, für den Bahnhofplatz und für einen Teilbereich der Kaiser-Wilhelm-Straße vor der evangelischen Kirche als **Shared-Space-Zonen** erarbeitet. Sie wurden dem Stadtrat über den Lenkungskreis bzw. über die Bauverwaltung zur Entscheidung vorgelegt.

Das mit der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt beauftragte Büro SHP hat 2016 acht Planungsalternativen für ein Einbahnstraßensystem im Zentrum zur Diskussion gestellt. Der Projektausschuss Verkehrsentwicklung des Stadtrats hat am 29.2.2016 die Planungsalternativen 5 und 8 des Büros SHP zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Nach diesen Planungsalternativen soll die Zentrumszufahrt von Norden über die Leutstettener Straße und die zentrale Zentrumsausfahrt über den Tutzinger-Hof-Platz erfolgen. Der Arbeitskreis Verkehr sieht bei einer Zentrumszufahrt über die Leutstettener Straße Probleme, weil die zentralen Geschäftsbereiche (Wittelsbacherstraße, Maximilianstraße) nur über einen Umweg über die Kaiser-Wilhelm-Straße erreicht werden können. Überdies wird ortsfremder Durchgangsverkehr durch die Kaiser-Wilhelm-Straße und den Bahnhofplatz in der Planung des Büros SHP nicht wirksam ausgesperrt. Der Arbeitskreis schlägt vor, **die Hauptzentrums-Zufahrt über den Tutzinger-Hof-Platz** zu führen und **die Leutstettener Straße als Ausfahrt** zu planen. Die **südliche Zentrumsausfahrt soll über die Dinard Straße** führen, die auch den Verkehr von der Possenhofener Straße aufnehmen muß, wie dies auch vom Büro SHP vorgesehen ist.

Die Planungsvorschläge des Büros SHP bzw. des Arbeitskreises Verkehr zur Innenstadt sind auch **vor Fertigstellung des B2-Tunnels realisierbar**. Eine Entscheidung des Stadtrats zu den bisher vorgelegten Planungen steht aus. Kurzfristig sollte der Stadtrat zumindest über die vorgeschlagene Zentrumsausfahrt über die Leutstettener Straße entscheiden, weil dies auch die Tunnelplanung des Staatl. Bauamts beeinflusst. So könnten u.a. die Abbiegespuren von der B2 in die Leutstettener Straße entfallen !

Innenstadt

Starnberg für Alle



1. Verbesserung durch beruhigte Bereiche

Allen bisherigen Untersuchungen gemeinsam ist die Erkenntnis, dass eine Wiederbelebung des Geschäftszentrums von Starnberg nur durch eine Ausgrenzung des ortsfremden Durchgangsverkehrs und eine Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden kann.

Die städtischen Räume und Verkehrsflächen müssen so umgestaltet werden, dass sie zum Flanieren und Verweilen einladen. Der motorisierte Geschäftsverkehr hat sich diesem Ziel unterzuordnen, er muss seine Vormachtstellung aufgeben und das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme im Zentrum anerkennen. Es müssen verkehrsberuhigte Straßenbereiche für die gemeinschaftliche Nutzung entstehen (Shared-Space-Zonen).

Mit der Maximilianstrasse (siehe links) haben die Starnberger ein hochgelobtes Vorbild für die Aufwertung der anderen Strassen im Zentrum geschaffen. Lasst uns daran anknüpfen!



Ausbau einer Begegnungszone am Bahnhofplatz



Zur Verwirklichung dieser Ziele empfiehlt der Arbeitskreis folgende Umbaumaßnahmen:

Dem Bahnhofplatz kommt im Rahmen der von uns vorgeschlagenen **Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Stadtzentrums** besondere Bedeutung zu. Der Arbeitskreis beantragt, für diesen Bereich zeitnah den Ausbau einer **barrierefreien Shared-Space-Zone** in die Wege zu leiten (Erstantrag vom 12.12.15 an den Lenkungskreis der Stagenda). Bei einer künftigen Neugestaltung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- räumliche Freistellung des Bahnhofsgebäudes
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch fußgängerfreundliche Gestaltung der Verkehrsflächen
- Ausgrenzung von ortsfremdem Durchgangsverkehr aus dem Bahnhofsbereich und aus der Kaiser-Wilhelm-Straße
- städtebaulich-gestalterische Aufwertung und Belebung des näheren Bahnhofs-Bereich und des Rondells

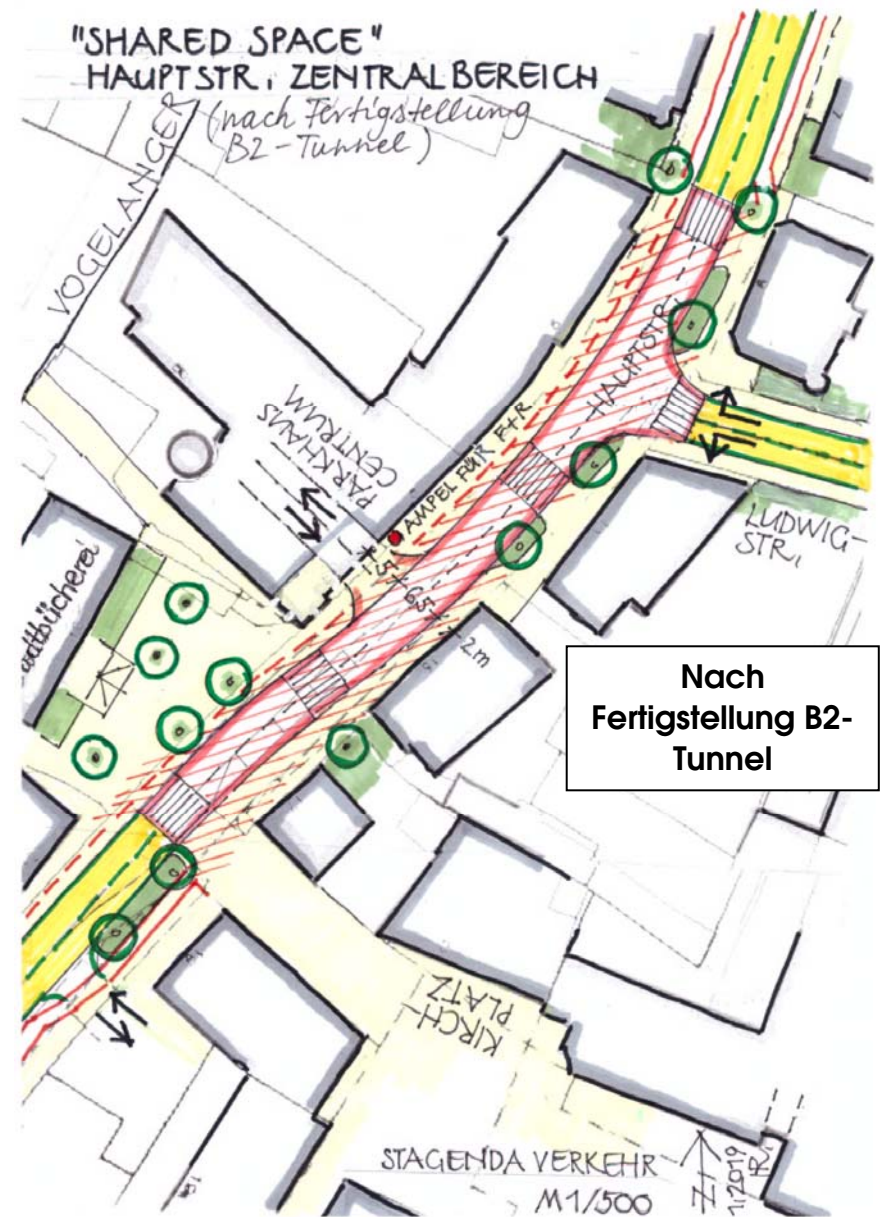
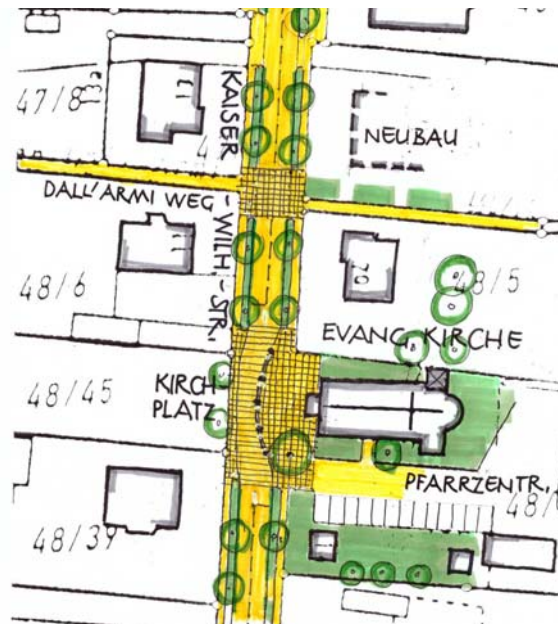
- Beseitigung aller Bordsteine, Verkehrszeichen sowie unnötiger „Gerätschaften“
- Herstellung einer ebenen Platzfläche ohne Stufen
- Beseitigung der 8 Stellplätze vor dem Arkadenhaus
- Bereitstellung dieser Flächen für Besucher, Gastronomie und Gewerbe
- Verengung der Fahrspuren auf 3m Breite und
- Fahrspurverengung vor dem Bahnhofsgebäude durch ein in der Achse Maximilianstraße/Bahnhofplatz errichtetes Kunstobjekt (z.B. schlanke Leuchtsäule)
- Errichtung eines neuen Bushaltesplatzes in unmittelbarer Bahnhofsnähe
- Beseitigung der 15 Stellplätze um das Rondell vor dem Bayerischen Hof und Hinweis auf frei TG-Plätze
- Verlegung des Haltepunkts der Buslinie 964 westlich des Bahnhofs mit Wendepunkt am Rondell
- Erweiterungsflächen für Fahrradstellplätze / E-Bikes

Begegnungszone am alten Rathaus-Platz...

Das historische Zentrum zwischen Schloss, Rathaus, Kirche und See kann dann wieder zusammenwachsen, wenn das Platzgefüge neu erlebbar wird und Geschäfte und Restaurants den Stadtraum möblieren und bespielen. Das Verschwinden des Durchgangsverkehrs bietet diese grosse Chance, die wir mit einer Umgestaltung zur ‚Guten Stube‘ Starnbergs ergreifen sollten.

...und an den Kirch-Plätzen

Rechts und unten sind Gestaltungsbeispiele für den Rathaus- bis zum katholischen Kirchplatz, sowie vor dem evangelischen Kirchplatz an der Kaiser-Wilhelm-Strasse.

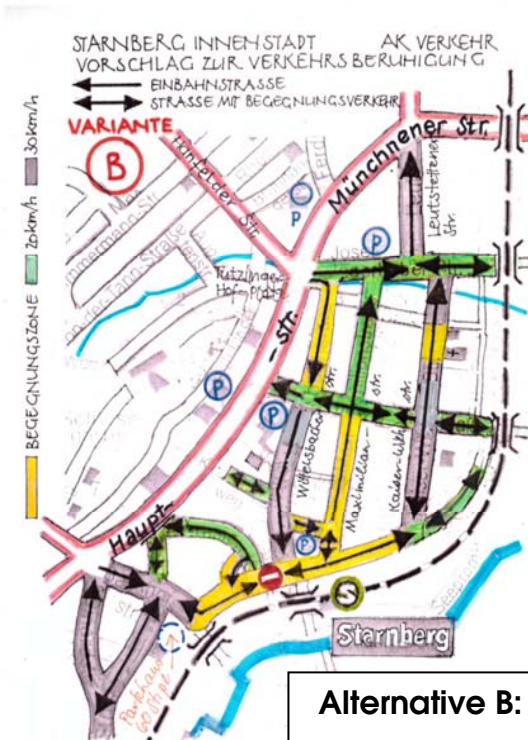
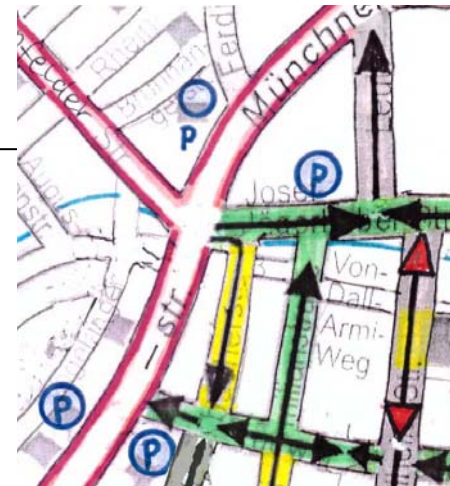
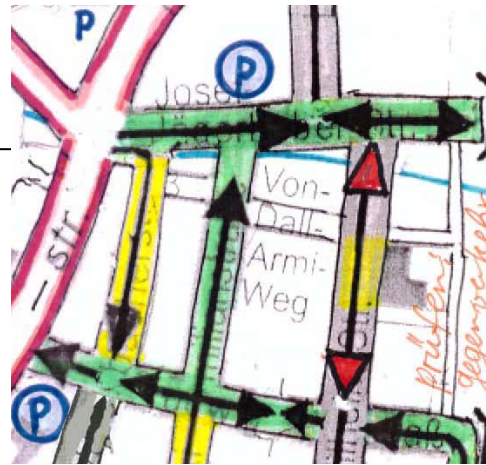


**Verkehrsberuhigung
Innenstadt -
Einbahnstrassen**

Das mit der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt beauftragte Büro SHP hat 2016 acht Planungsalternativen für ein Einbahnstrassensystem im Zentrum zur Diskussion gestellt. Der Projektausschuss Verkehrsentwicklung des Stadtrats hat am 29.2.2016 die Planungsalternativen 5 und 8 des Büros SHP zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Der AK Verkehr hat das Einbahnstrassensystem noch einmal sorgfältig geprüft und punktuell nachjustiert. Dies mit dem Ziel Ein- und Ausfahrten für die Kfz-Nutzer zu erleichtern, aber den Durchgangsverkehr zu verhindern.

(Rechts: Variante B – Zwischenlösung für 2020 - 2026: Durchgangsverkehrssperre am Bahnhofsplatz, K.-W. Strasse mit Gegenverkehr)



Alternative B:

überarbeitet 5.7.16 1.2.2019



(Links oben:)

Bequeme und einladende
Innenstadteinfahrt von der
Kreuzung am Tutzing Hof
Platz.

Direkte Innentstadt-
ausfahrt nach Süd und West über die
Ludwigstrasse.

(Rechts oben:)

Effiziente nördliche Innenstad-
ausfahrt mit Möglichkeit die Stadt
staufrei zu verlassen oder den
Bahnhof Nord anzufahren..

(Rechts unten:)

Einleitung des Seeuferver-
kehrs von der Possenhofer-
auf die alte Hauptstrasse.
Und südliche Stadtein- und
Ausfahrt über die Bahnhof-
strasse. Ringverkehr bis
zum Bahnhof ohne
Durchfahrt.

(Seite 13:)

Ab 2026 - Erreichbarkeit
aller Innenstadtbereiche bei
Vermeidung von
Durchgangsverkehr durch
Abkopplung am Bahnhof

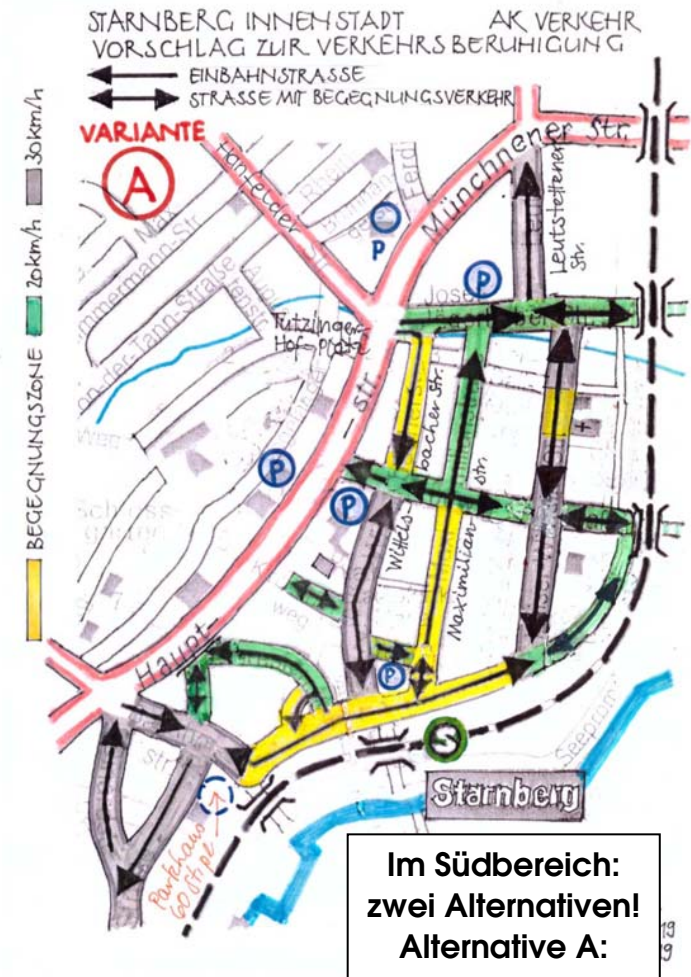
Lebendiges
Starnberg

- 1. Perspektive
- 2. Innenstadt
- 3. Rad+Fußwege
- 4. Buslinien
- 5. Kfz-Verkehr



Innenstadt

Starnberg für Alle - Klug



2. Verbesserung durch Einbahnregelungen für Kfz

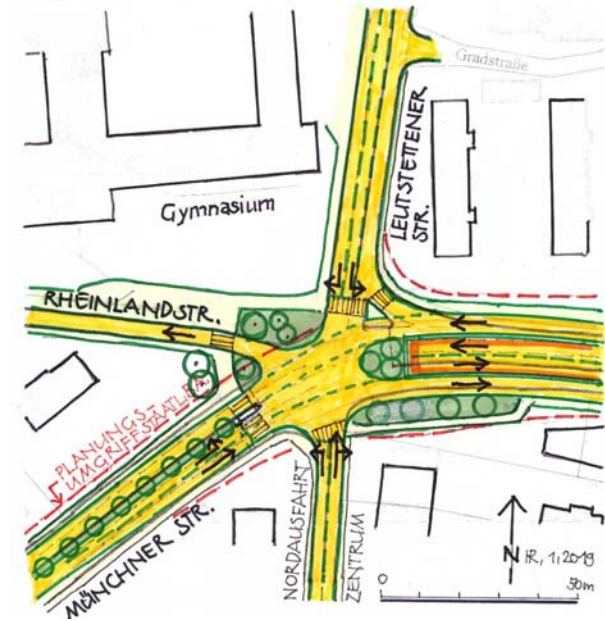
Verkehrsberuhigung Innenstadt - Nachjustierung der Innenstadtzufahrten

Der Arbeitskreis Verkehr sieht bei einer Zentrumszufahrt über die Leutstettener Straße Probleme, weil die zentralen Geschäftsbereiche (Wittelsbacherstraße, Maximilianstraße) nur über einen Umweg über die Kaiser-Wilhelm-Straße erreicht werden können. Überdies wird ortsfremder Durchgangsverkehr durch die Kaiser-Wilhelm-Straße und den Bahnhofplatz nicht wirksam ausgesperrt. Der Arbeitskreis schlägt vor, die **Hauptzentrums-Zufahrt über den Tutzing-Hof-Platz** zu führen und die **Leutstettener Straße als Ausfahrt** zu planen. Die südliche Zentrumszufahrt soll über die **Dinard Straße** führen, die auch den Verkehr von der Possenhofener Straße aufnehmen muß. Der Tutzing-Hof-Platz könnte frei gestaltet und zu einem attraktiven Stadtplatz werden.

Die Planungsvorschläge des Büros SHP und des Arbeitskreises Verkehr zur Innenstadt, sind auch **vor Fertigstellung des B2-Tunnels realisierbar**. Eine Entscheidung des Stadtrats zu den bisher vorgelegten Planungen steht aus. Kurzfristig sollte der Stadtrat zumindest über die vorgeschlagene Zentrumsausfahrt über die Leutstettener Straße entscheiden, weil dies auch die Tunnelplanung des Staatl. Bauamts beeinflusst. So **könnten u.a. die Abbiegespuren von der B2 in die Leutstettener Straße entfallen!**

rechts: Nord- + Südknoten neu ->

(S. 15 rechts: Tutzing-Hof-Platz „Seestern“ +
,Wittelsbacher Platz' mit Eis- und Kinocafe)
(S. 15 Foto u: umgebauter Sonnenplatz, Graz)



Lebendiges
Starnberg

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr



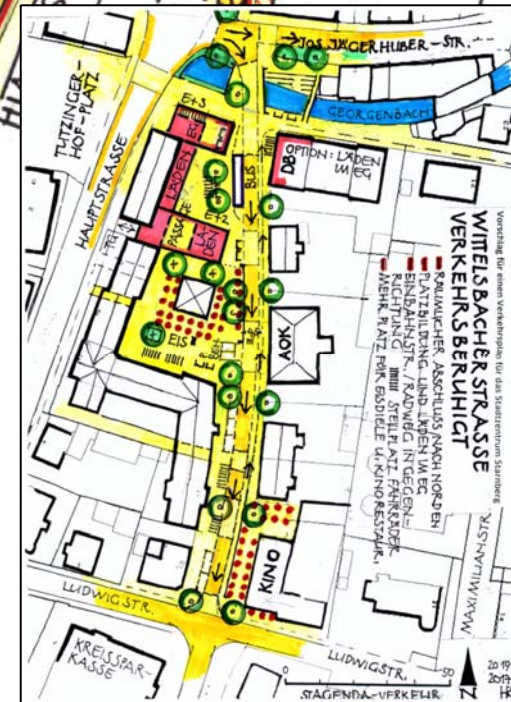
Innenstadt

Starnberg für Alle – Fair und Sicher

3. Verbesserung durch
Rückbau der Verkehrsknoten,
Fussgängerphasen und
Shared Space

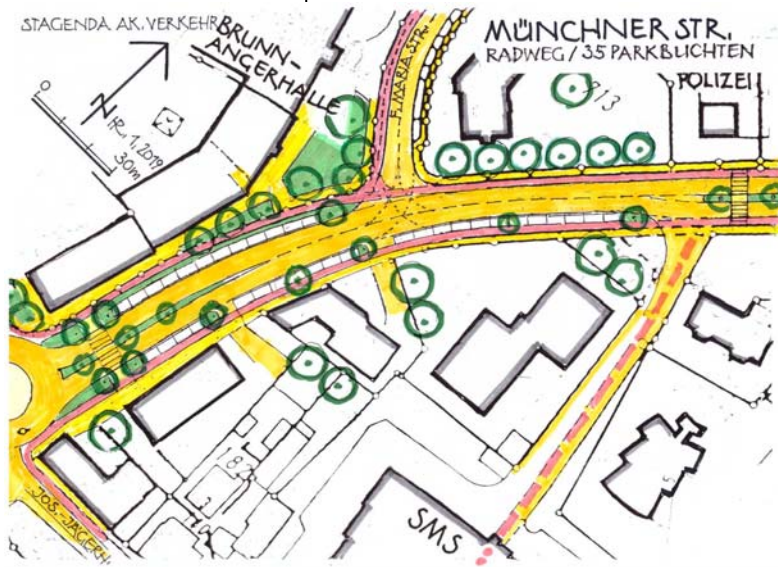


(Shared Space: Sonnenplatz, Graz, P+G)



Zusätzliche Stellplätze an Münchner und Hauptstrasse nach Rückbau.

Ev. neue öffentliche TG an der unteren Bahnhofstrasse



Eine Überprüfung in den Jahren 2016 und 2017 zeigte, dass in den öffentlichen Garagen ca.200 Stellplätze leer stehen. Diese können vorrangig den Kurzparkern zur Verfügung stehen. Entlang der Münchner Straße könnten zusätzliche Parkbuchten entstehen. Ca.60 öffentliche Stellplätze könnten in einem Parkhaus am südlichen Zentrumsrand (Kurve Bahnhofsplatz/Bahnhofsstraße) errichtet werden. Diese Reservemöglichkeiten erleichtern eine großzügige Planung der neuen Begegnungszonen mit mehr Platz für Einkäufer, Verweilende und Radfahrer.



Lebendiges Starnberg

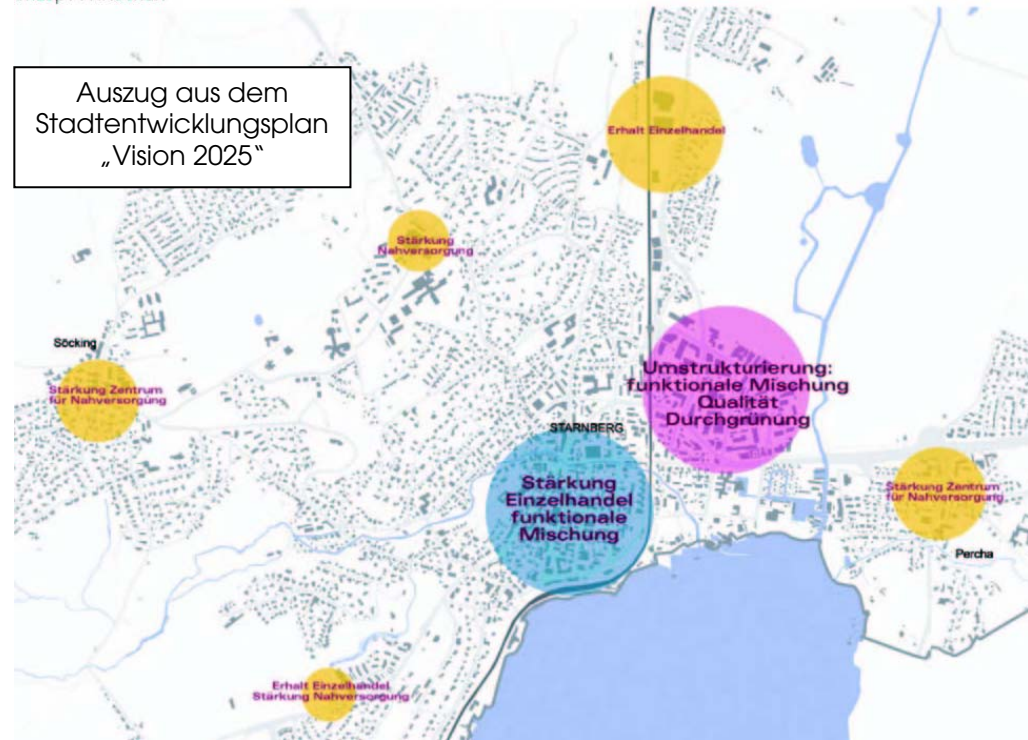
1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Rad+Fußwege
4. Buslinien
5. Kfz-Verkehr



Innenstadt

Starnberg für Alle – Praktisch

konzept Wirtschaft



4. Parken ohne Suchen für Kunden + Anwohner: Elektr. Parkleitsystem für Innenstadt + Stärkung Unterzentren

Stellplätze im Zentrum - Planungsspielräume für verkehrsberuhigte Bereiche

Im Zentrum (Untersuchungsgebiet) liegen ca. 2300 Pkw-Stellplätze. Weitere ca. 500 Stellplätze befinden sich in zentrumsnahen Bereichen der Hauptstraße und Münchener Straße (ca. 150) sowie in den Parkhäusern Centrum (305) und Brunnangerhalle (60). Für die Bevölkerung stehen derzeit 576 Stellplätze in Parkhäusern, 558 Stellplätze entlang der Straßen im Zentrum und die o.g. ca. 150 Straßenplätze in der näheren Umgebung zur Verfügung. (Der P+R Platz bleibt unberücksichtigt) Wie die Verteilung der Stellplätze in beil. Karte zeigt, ist der Umbau von Geschäftsstraßen in reine Fußgängerzonen, z.B. der Maximilianstraße mit ihren 560 Stellplätzen nicht realisierbar. Diese Geschäftsstraßen können jedoch als „verkehrsberuhigte Geschäftszonen“ umgestaltet werden. Entfallende Stellplätze an der Strasse können auf freien TG-Plätzen nachgewiesen werden.

Der „Parkplatzsuchverkehr“ belastet die Straßen im Zentrum erheblich. Abhilfe kann großräumig durch ein elektronisches Parkleitsystem für die Parkhäuser und -Plätze geschaffen werden.

Die Unterzentren wären so zu stärken, Verkehr könnte dort gehalten werden, wie dies auch in der ‚Vision 2025‘ steht.

Zu inter- und innerörtlichen Radwegverbindungen:

An der B2 sind abgestuft breite und hindernisfreie Gehwege erforderlich. Die Verkehrsachse bleibt mit dem Ziel-/ Quellverkehr belastet. Für den wegfallenden Kraftverkehr können die verbleibenden Flächen, durch die wegfallende KFZ-Spur, zu gut dimensionierte Fahrradstreifen, ggf mit schützenden Pollern (protected bike-lane) umgewidmet werden, es verbliebe genügend Raum für Gehwegverbreiterungen, z.B. in der Münchner Str.. Problematisch ist die Anordnung für Kraftfahrzeugabstellplätze im Bereich der Hauptstraße. Hier reicht die Breite derzeit nur für Schutzstreifen bzw. Fahrstreifen. (Als Alternative bietet sich gerade in der Hauptstrasse deshalb eine Begegnungszone an - siehe Seite 11). Radabstellmöglichkeiten für den Einzelhandel sind erforderlich.

Für die gesamte Innenstadterschließung ist eine Fahrradachse Jägerhuber-Perchastraße sinnvoll, mit allen Abbiegeoptionen am Tutzing-Hof-Platz und an der Moos-/Münchner Str. Diese Achse kann nicht durchgängig sein für KFZ, sondern nur Zu- und Abfahrt von den dort situierten Einzelhändlern (+ Parkhaus), die auch Radverkehrsziel sind. Dasselbe am Bahnhofplatz. Damit würde auch störender Durchgangsverkehr aus der Innenstadt ferngehalten. Radverkehr erreicht Einkaufsziele und Bürgerpark über eine zentrale Achse. Hier wären Tempo 30 und damit keine eigene Radverkehrsanlage, sondern Begegnungszonen die beste Lösung. Bei Radwegen entstünde dagegen ein hoher Bauaufwand für Einmündungen z.B. in Tiefgaragen und um Parkbuchten.

Die Maximilianstraße, Zweigstraße und Ludwigstraße könnten ohne große Baumaßnahme als Begegnungszone 20 oder Einkaufsstraße bleiben, für mehr Beruhigung ist mehr Ordnung der Abstellmöglichkeiten von KFZ erforderlich. In so einem Bereich sowie in einer Zone 30 scheidet eine Radverkehrsanlage rechtlich aus. Mischverkehr ist durchaus sinnvoll, da hier viele Wege ihr Ziel finden. Radparker vorsehen.

Im Augenblick ist von der Possenhofener Straße über Bahnhofstr., Bahnhofpl. und Kaiser-Wilhelm-Str. die schnellste Fahrmöglichkeit mit dem Rad in Richtung Osten. Da das Verkehrsziel Innenstadt nicht Durchfahrt sein muss (Konflikte vor dem Bahnhof), wäre eine Führung über die Dinardstr. auf die leistungsfähige Radverkehrsanlage der umgebauten Hauptstraße für den Durchgangsverkehr ideal Auch wenn die Mehrzahl den Bahnhof ansteuern wird. Überhaupt sollte der Innenstadtbereich vollständig Zone 30 bekommen, da geschlossener Gebietscharakter ohne weiterführende Erschließungsfunktion. (Text leicht gekürzt und ergänzt durch AK Verkehr)

Radverkehr aus Söcking oder vom Waldspielplatz benötigt an der Bahnhofstraße eine Abfahrtsmöglichkeit zum Bahnhof. (Dies haben wir so in die Planung des ‚Südnoten‘ übernommen – s. Seite 15) Die Stadteinfahrt könnte über die, dann als Begegnungszone fahrradfreundlich gestaltete, Hauptstraße erfolgen. Weil die Fahrt durch die Innenstadt länger dauert, werden etliche Radler sowieso die Hauptstraße bis zum Tutzing-Hof-Platz wählen und dort Richtung Schule oder Gewerbegebiet abbiegen.

Die derzeitige Vorbeifahrt (Geh- und Radweg) nördlich der Gleise ist nicht so gut angebunden an die Straßeneinmündung, könnte ansonsten aber Durchgangsverkehr aufnehmen. An Georgenbach- und Dall´Armi-Weg sehen wir Fußwege.

Rad- und Fusswege-Netz

Starnberg für Alle – Leicht erreichbar

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr

Bereits in der ‚Stadtentwicklungsplanung ‚Vision 2025‘ wird ein robustes, inner- und überörtliches Geh- und Radverkehrsnetz zum Ziel städtischer Verkehrsplanung erklärt. Einige Abschnitte sind durch Strassenmarkierungen provisorisch umgesetzt worden.

Mit der Befreiung Starnbergs vom Durchgangsverkehr ab 2026 müssen diese Wege baulich hergestellt werden, um ein sicheres und schnelles Fortbewegen zu Fuss und mit Rädern, Rollern zu gewährleisten.

Neben interkommunalen Strassen müssen eigene Geh- und Fahrradstrassen angelegt werden, wie sie z.B. schon nach Leutstetten existieren.



- mehr Inner- und überörtliche Fuss- und Radwegverbindungen



Auszug aus ADFC – Beitrag:

Für die gesamte
Innenstadterschließung ist eine
Fahrradachse Jägerhuber-
Perchastraße sinnvoll, mit allen
Abbiegeoptionen am Tutzing-Hof-
Platz und an der Moos-/Münchner
Str.

Diese Achse sollte nicht für KFZ
durchgängig sein, sondern nur Zu-
und Abfahrt von den dort situierten
Anliegern, die auch Radverkehrsziel
sind. Dasselbe am Bahnhofplatz.
Damit würde auch störender
Durchgangsverkehr aus der
Innenstadt ferngehalten.

Der Radverkehr erreicht
Einkaufsziele und Bürgerpark über
eine zentrale Achse. Hier wären
Tempo 30 und damit keine eigene
Radverkehrsanlage, sondern
Begegnungszonen die beste
Lösung.

(Links:) Radwege an geeigneten
Strassen, in der Innenstadt,
ansonsten Begegnungszonen.
(siehe auch unten, S.21)

Rad- und Fusswege Zentrum

Starnberg für Alle – auch Kinder

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Rad+Fußwege

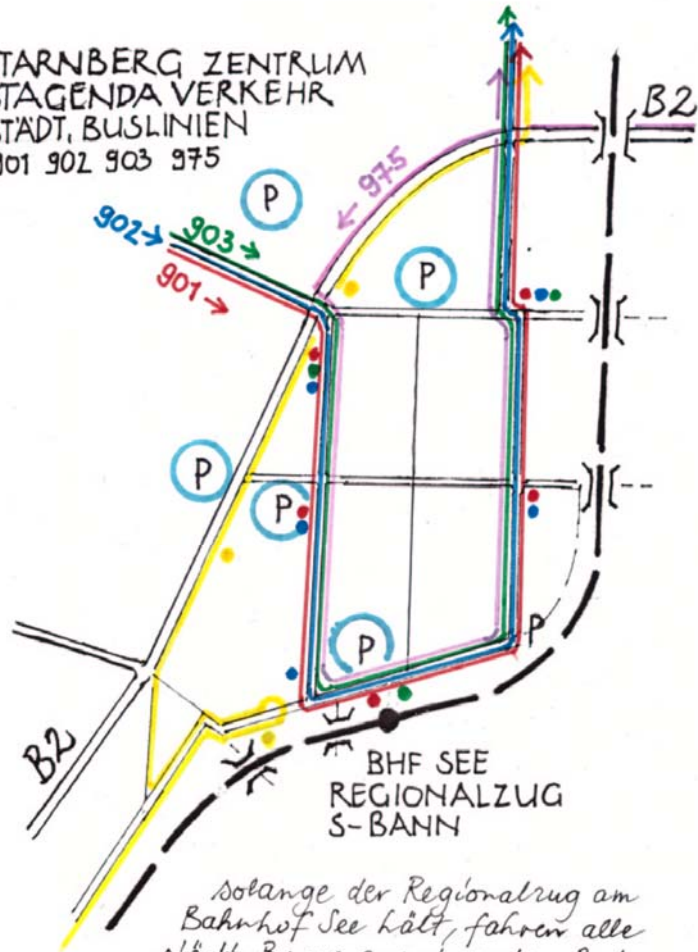
4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr



- Attraktive Fuss- und Radwege im Zentrum
- Shared Spaces -> sichere + gerechte Stadträume für alle Verkehrsteilnehmer

STARNBERG ZENTRUM
 STAGENDA VERKEHR
 STADT, BUSLINIEN
 901 902 903 975



*Solange der Regionalzug am
 Bahnhof See hält, fahren alle
 städt. Busse zuerst an den Bahn-
 hof See und dann zum Bahnhof
 Nord (Busbahnhof).*

R, 30.5.2019

- Nachjustierung Stadtbusverbindungen und Haltestellen sowie Umsteigezeiten
- Bus-Vorrangschaltungen an Ampeln!
- Rufmodelle und Busgrößen prüfen
- „StUber-App“ und M-Badebusse als Ideen
- Bus-Vorrangschaltungen an Ampeln



© Marco Christina, 2011

1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Rad+Fußwege
- 4. Buslinien**
5. Kfz-Verkehr

Buslinien

Starnberg für Alle – In die Zukunft

Bestand/ Analyse ÖPNV

- Wachsendes München vor dem Verkehrskollaps
 - > Abwehrpläne für den Kfz-Verkehr
 - > Förderung des ÖPNV
 - > Auswirkungen auf uns im Umland
- Aufkommen von Mobilitäts-Apps für integrierte Verkehrsmittelnutzung
- Starnberg heute schon darauf vorbereiten

Der Individualverkehr ist im stetig weiterwachsenden Grossraum München an seine Grenzen gestossen. Sogar eine Millionenstadt wie München zieht die Notbremse und der Stadtrat hat fraktionsübergreifend eine Abwehrstrategie gegen einfallende Autos gestartet:

- Haupteinfallsstrassen werden von vier- auf zwei Spuren reduziert (Rosenheimer, Landsberger, Lindwurm Strasse).

- Innenstadtparkplätze werden abgebaut (Projekt autofreie Altstadt)

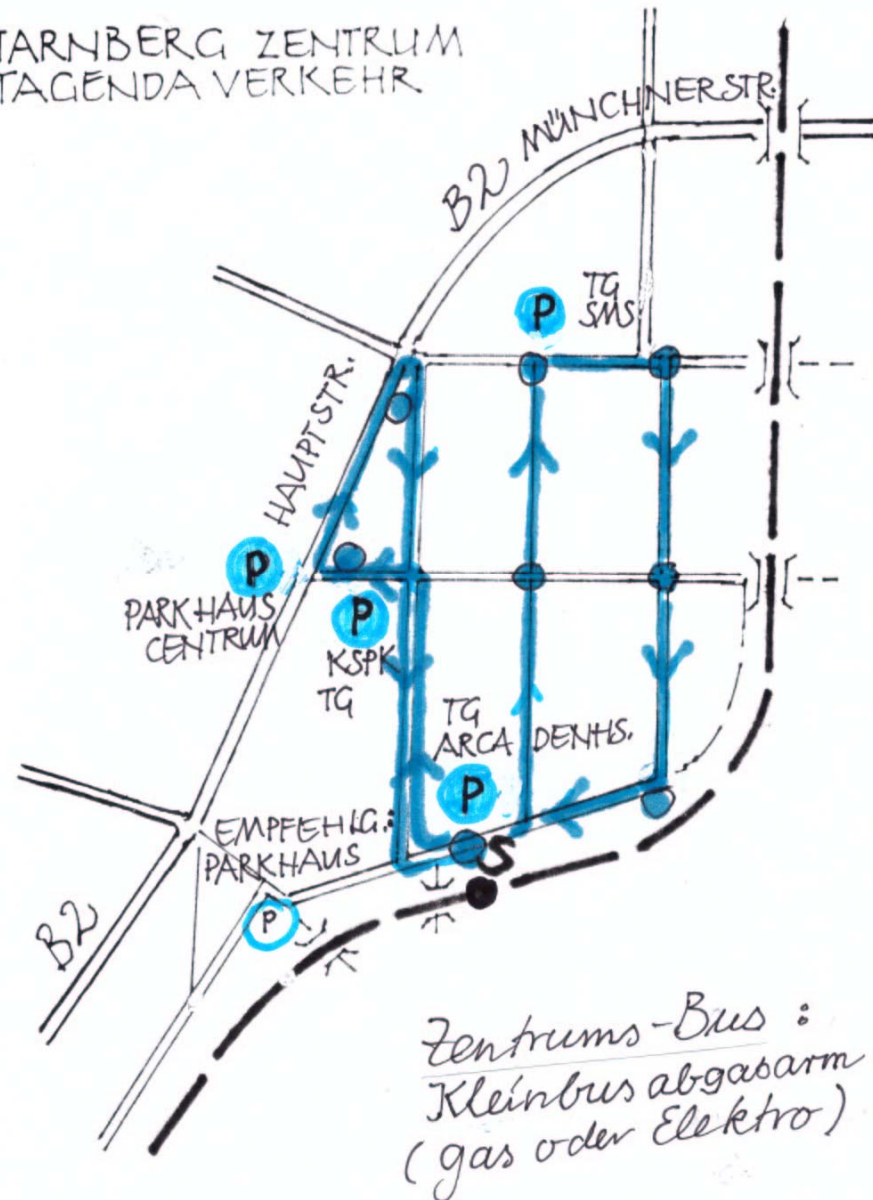
- Neue öffentliche Linien sind geplant (S-Bahn, U-Bahn, Tram).

Das richtet sich alles gegen die Umlandbewohner, die in der Stadt nicht mehr als Autofahrer erwünscht sind. Warum also hier noch mit dem Auto starten, wenn man in München kaum mehr parken kann?

Und warum nicht die Münchner auffordern, ebenfalls ohne Auto zum See zu Kommen!



STARNBERG ZENTRUM STAGENDA VERKEHR



Verknüpfung der Verkehrsmittel:

Durch die Topographie Starnbergs wählen viele Innenstadtbesucher das eigene Auto als Verkehrsmittel. Da, wo sich dies nicht ersetzen lässt, wollen wir Angebote machen, das Auto in einer Garage am Rande der Innenstadt abzustellen. Als Erleichterung für Senioren oder bei dem Transport von Einkäufen stellen wir uns einen Sattelbus vor.

Dieser könnte, wie in Bad Birnbach, auch heute schon autonom die Garagen und die beruhigten Strassen abfahren.

(links: Streckenvorschlag für einen innerstädtischen Shuttelbus)

(unten, S.25: Bad Birnbach Bus)

1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Rad+Fußwege
- 4. Buslinien**
5. Kfz-Verkehr

Buslinien

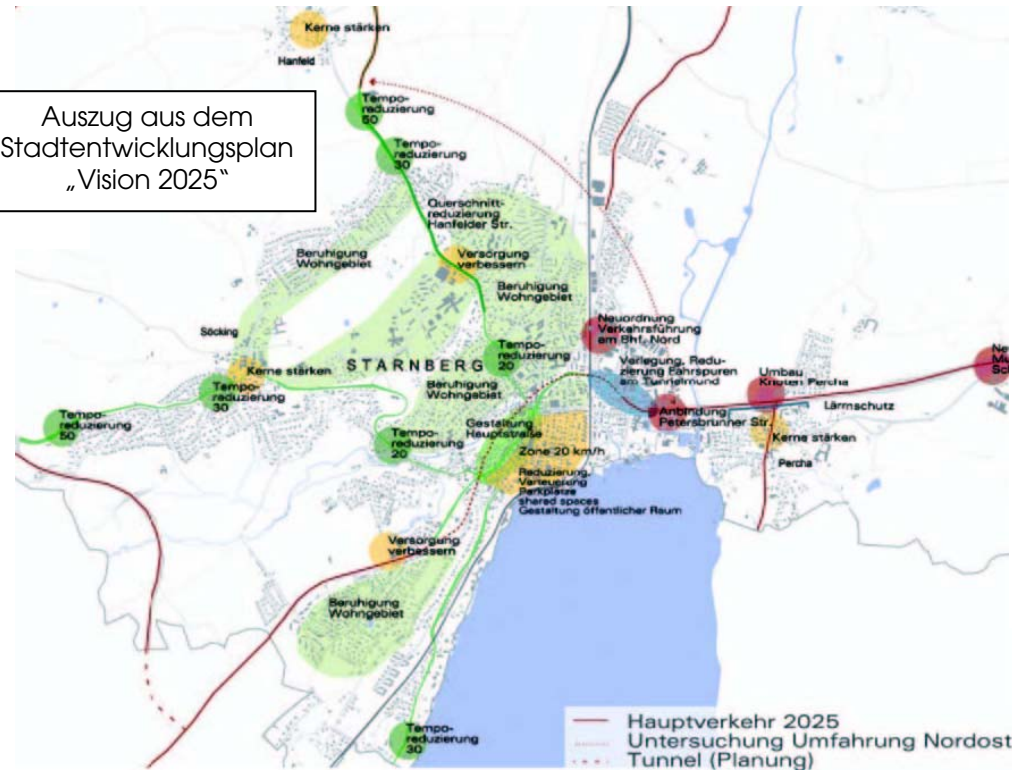
Starnberg für Alle – Bequem auch für Senioren



- Innenstadt-Shuttle-Service: Test von elektrischen Kleinbuslinien im Innenbereich mit häufigen Kurzhalten
- Option von Sammeltaxis als Ergänzung



Auszug aus dem
Stadtentwicklungsplan
„Vision 2025“



Mit Tunnel und Westumfahrung stehen ab 2026 leistungsfähige Alternativen für den Durchgangsverkehr in Starnberg zur Verfügung. Nach unserer Messung, dauert die Fahrt von der Waldkreuzung im Nordwesten, über Maxhofkreisel und Starnberg bis zur Bahnunterführung, 12 -15 Minuten.

Stadt- und verkehrsplanerisch ist nun dafür Sorge zu tragen, dass eine opportunistische Durchfahrt über die bisherigen Strassen, durch das Stadtgebiet, länger als 15 Minuten dauert.

Starnberg braucht eine virtuelle Stadtmauer, die den Durchgangsverkehr in den B2-Tunnel ableitet.

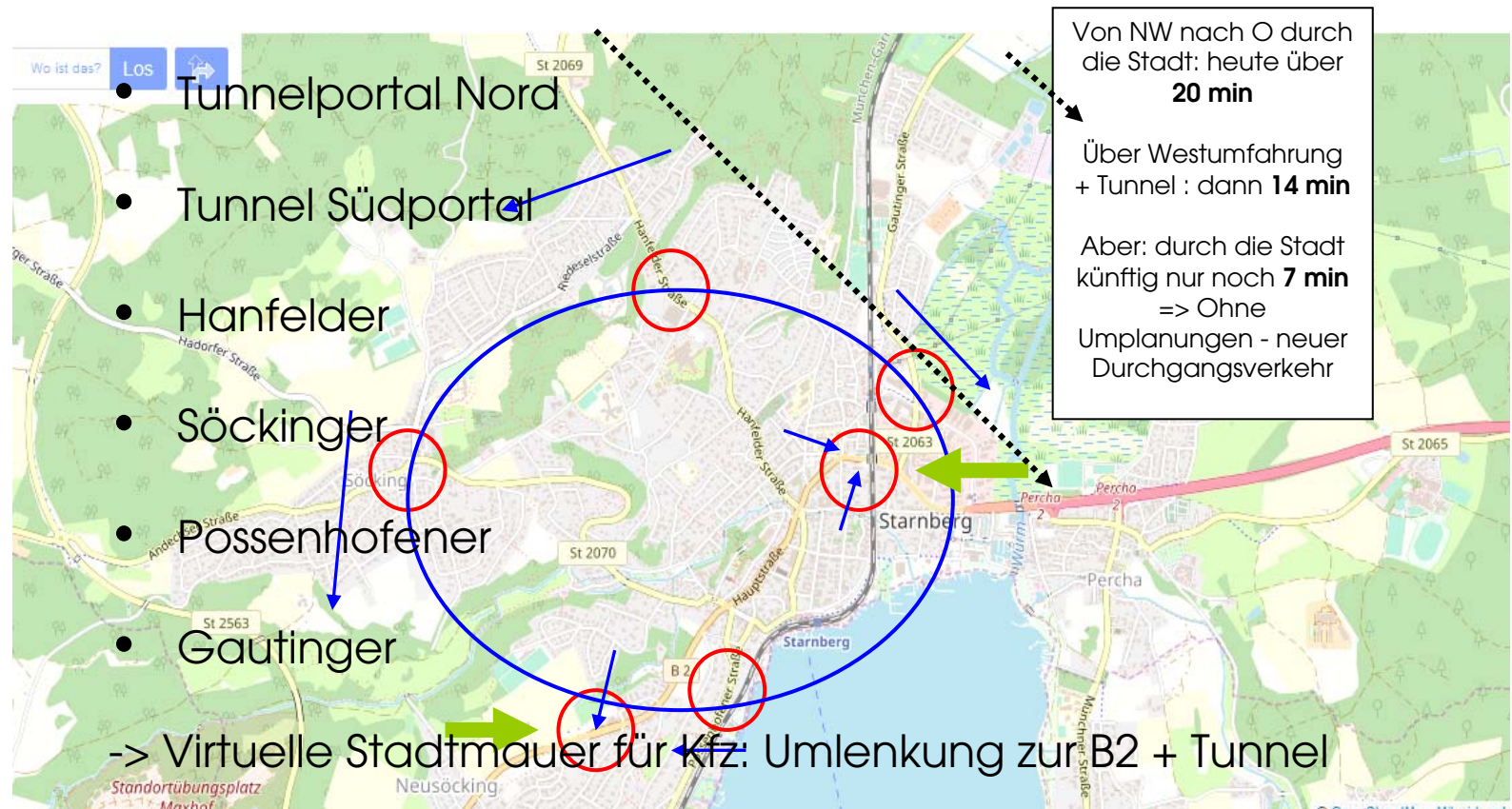
Vision 2025: Durchgangsverkehr abbremser und vom Stadtzentrum fernhalten

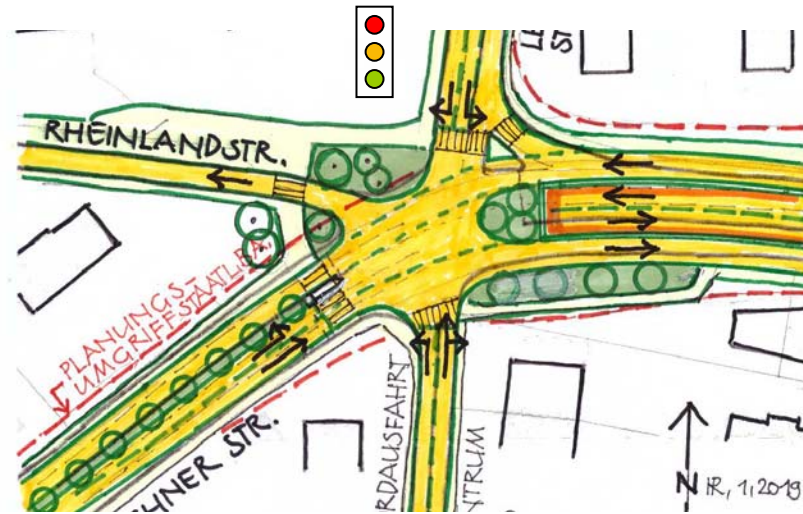
-> Jetzt umsetzbar da Umfahrungen vorhanden

Kfz-Verkehr

Starnberg für Anlieger: Ein- und Ausfahrten überprüfen

1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Rad+Fußwege
4. Buslinien
5. Kfz-Verkehr





Derzeit weist die **nordöstliche Stadteinfahrt** vier Fahrspuren auf, zwei für den Ziel- und Quellverkehr Starnbergs, sowie zwei für den Durchgangsverkehr Richtung Weilheim + Gilching. Aus unerklärlichen Gründen, sind bei der vorliegenden Planung des B2-Tunnels, zwei zusätzliche Spuren vorgesehen, sowie Abbiegespuren an der nördlichen Stadtzufahrt, insgesamt 7 Spuren: Es wird nun also Raum für mehr Durchgangsverkehr angeboten!

Dies widerspricht völlig dem uns kommunizierten Ziel einer Verkehrsentslastung Starnbergs - die Kapazität für Durchgangsverkehr verdoppelt sich faktisch, statt sich zu halbieren.

Dadurch würde es künftig schneller gehen, durch Starnberg zu fahren - als aussen herum und durch den Tunnel!

Dies ist nun schnell zu korrigieren, indem die zwei Spuren, die in den Tunnel verschwinden, oben aufgelassen werden.

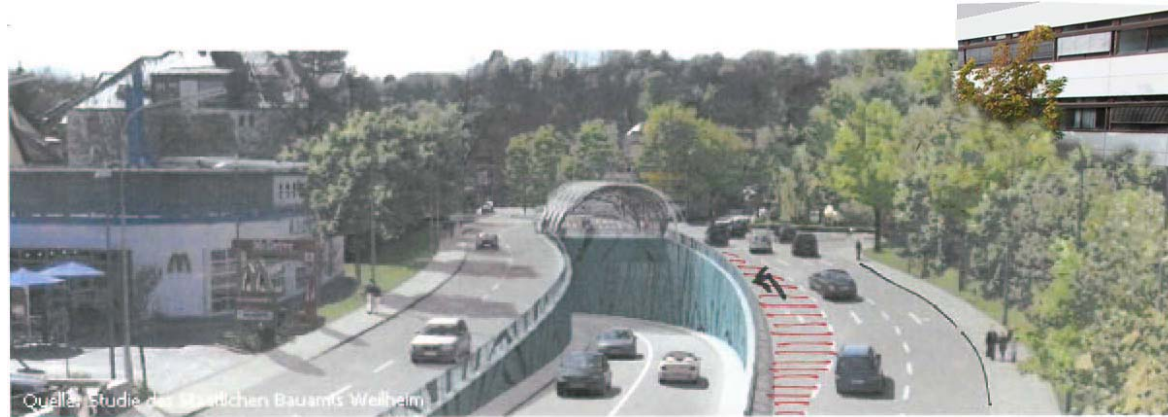
Ergänzend müssen Hanfelder und Andechser Strasse entschleunigt werden. Sonst verkürzt sich die Fahrzeit durch die Stadt, ob nach Ost oder nach Süd, gegenüber dem Ist-Zustand und neuer DG-Verkehr wird angelockt!



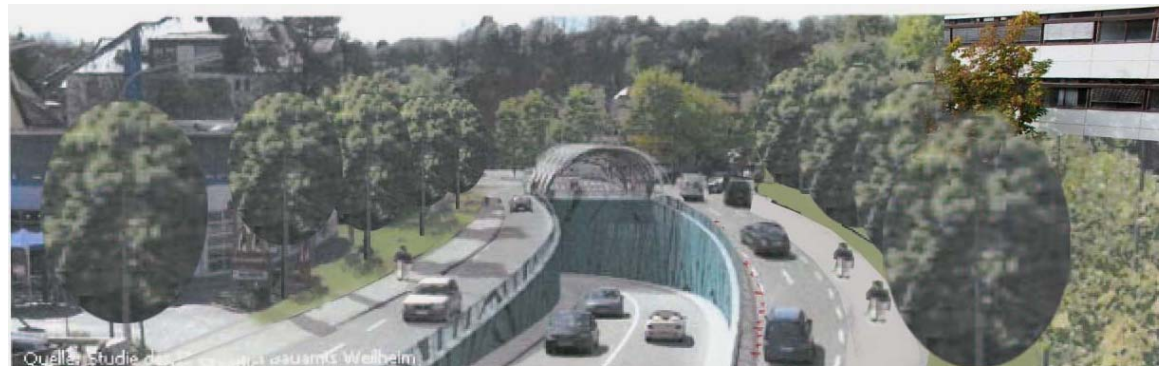
1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Rad+Fußwege
4. Buslinien
5. Kfz-Verkehr

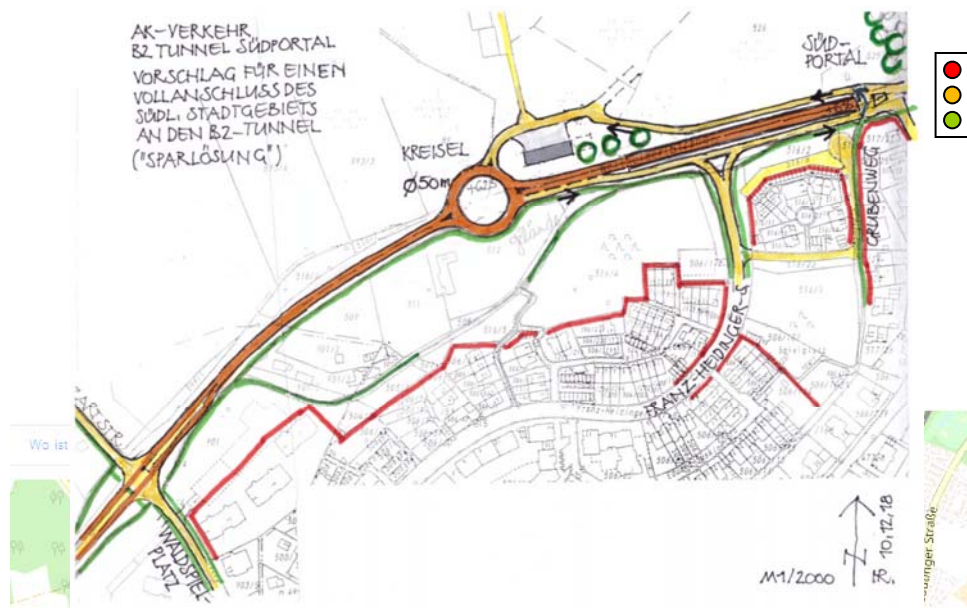
Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten überprüfen
-> Ist-Plan Bauamt und Probleme für die Stadt



Verbesserungen Tunnelzufahrt Nord
-> Soll-Planung für ein beruhigtes Zentrum





Ähnlich wie im Norden, so entstehen nach vorliegender B2-Planung auch im Süden drei zusätzliche Kfz-Fahrspuren. Dies hat den Grund darin, dass der Sarnberger Süden nicht an den Tunnel angeschlossen wurde, Anwohner also weiterhin über die Weilheimer- und Hauptstrasse durch Sarnberg fahren müssten.

Wie im Norden, so entfaltet der Tunnel auch hier nicht die optimale Entlastungswirkung für die Stadt.

Der Tunnelzulauf muss eine Wendemöglichkeit erhalten, dies liesse sich mit dem hier gezeigten Planungsvorschlag, durch einen kleinen Kreislauf vor dem geplanten Betriebshof, elegant lösen. Von diesem könnte man ampelfrei ein- und ausfahren und auch das Einzelhandelszentrum erschliessen.

Soll-Planung für ein beruhigtes Zentrum

- > **Wendemöglichkeit** vor dem Tunnel mit
- > Anbindung Sarnberg Süd
- > Keine Ampel auf der B2

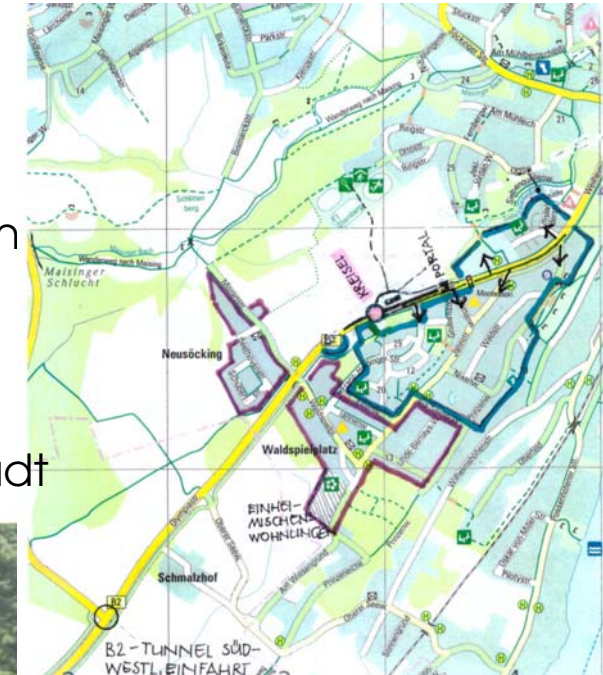


1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Radwege
4. Buslinien
5. Kfz-Verkehr

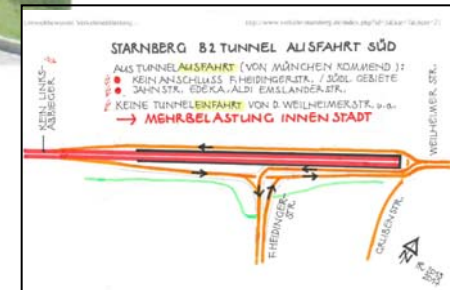
Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten überprüfen
-> Verbesserungen Tunnelzufahrt Süd

Ist-Plan Bauamt und Probleme für die Stadt



- > Fünf Spuren in die Stadt
- > Keine Wendemöglichkeit bis Maxhof-KV
- > Starnberg Süd mit 600 WE abgehängt





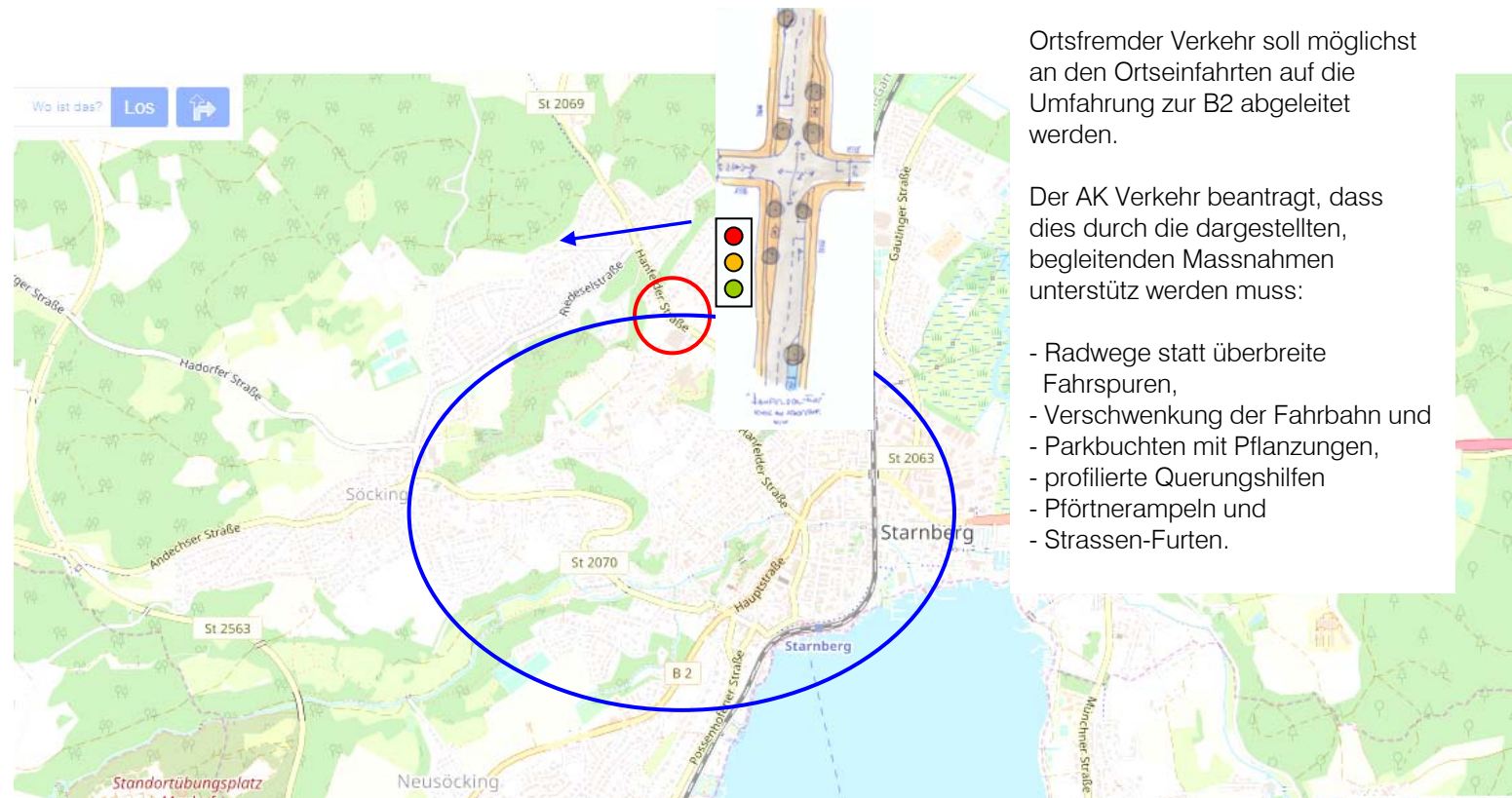
Stadtfahrt Nordwest

Seit Fertigstellung der Westtangente 2018 befasst sich der AK Verkehr auch mit weiträumigeren Untersuchungen zu den anderen Stadtfahrten. Es werden Möglichkeiten zur Herabstufung und dem Rückbau der viel befahrenen Hanfelder-, sowie der Söckinger und der Gautinger Strasse untersucht.

Ortsfremder Verkehr soll möglichst an den Ortseinfahrten auf die Umfahrung zur B2 abgeleitet werden.

Der AK Verkehr beantragt, dass dies durch die dargestellten, begleitenden Massnahmen unterstützt werden muss:

- Radwege statt überbreite Fahrspuren,
- Verschwenkung der Fahrbahn und
- Parkbuchten mit Pflanzungen,
- profilierte Querungshilfen
- Pfortnerampeln und
- Strassen-Furten.

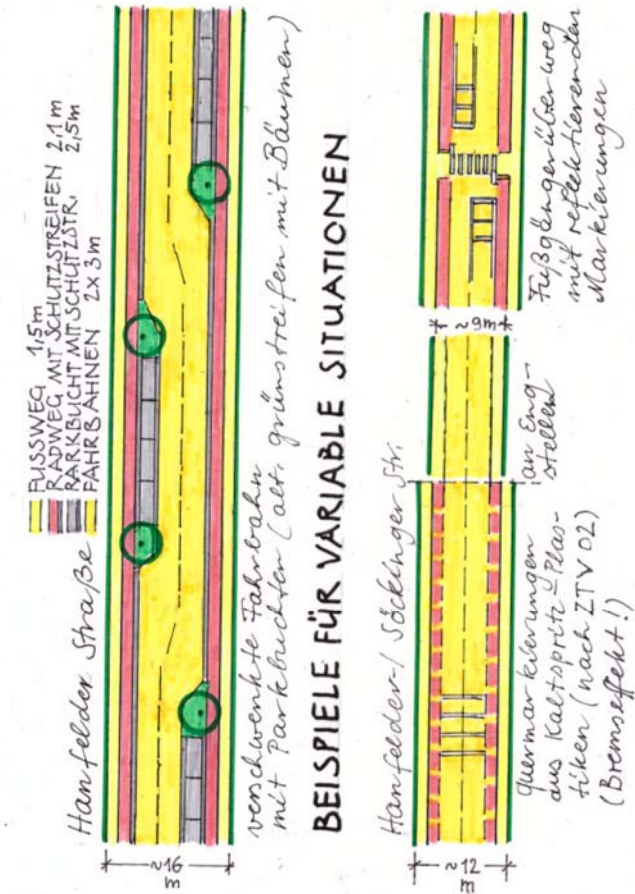


Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten
überprüfen

- **Hanfelder - Rückbau**
- Profilanpassung mit Rad- Fusswegen
- Parkbuchten mit Verschwenkung (s. Berg-am-Laim-Str.)
- Profilierte Querungshilfen
- „Krankenhaus-Furt“
- mit Pförtnerampelschaltung

STARNBERGS EIN- UND AUSFAHRTEN Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit - Beispiele



STAGENDA AK- VERKEHR 1.2.2019 / 5.2.2019 H.A. HEIGL H. RAUSCHER

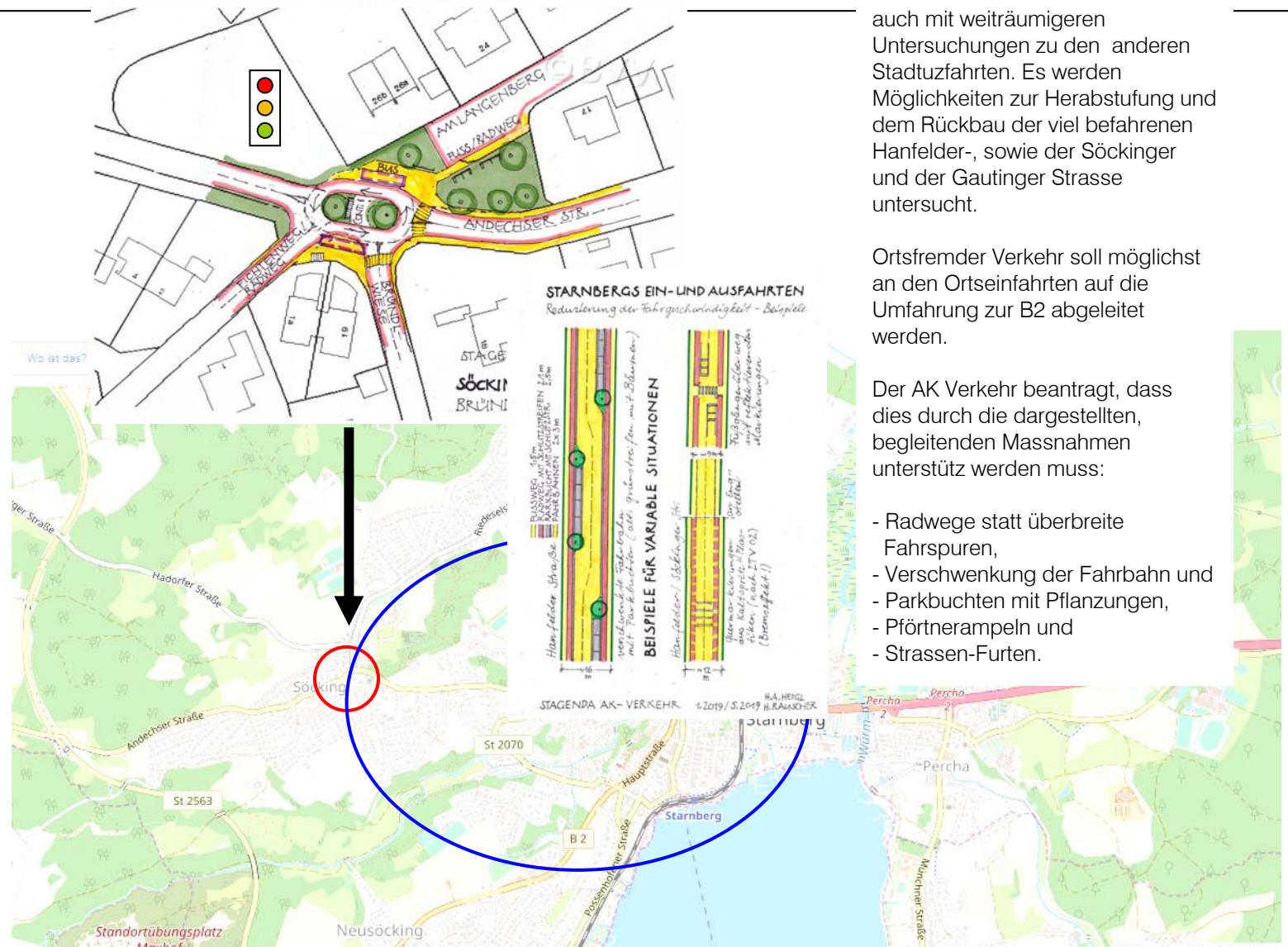
Stadtfahrt Südwest

Seit Fertigstellung der Westtangente 2018 befasst sich der AK Verkehr auch mit weiträumigeren Untersuchungen zu den anderen Stadtfahrten. Es werden Möglichkeiten zur Herabstufung und dem Rückbau der viel befahrenen Hanfelder-, sowie der Söckinger und der Gautinger Strasse untersucht.

Ortsfremder Verkehr soll möglichst an den Ortseinfahrten auf die Umfahrung zur B2 abgeleitet werden.

Der AK Verkehr beantragt, dass dies durch die dargestellten, begleitenden Massnahmen unterstützt werden muss:

- Radwege statt überbreite Fahrspuren,
- Verschwenkung der Fahrbahn und
- Parkbuchten mit Pflanzungen,
- Pförtnerrampen und
- Strassen-Furten.



Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten überprüfen

1. Perspektive

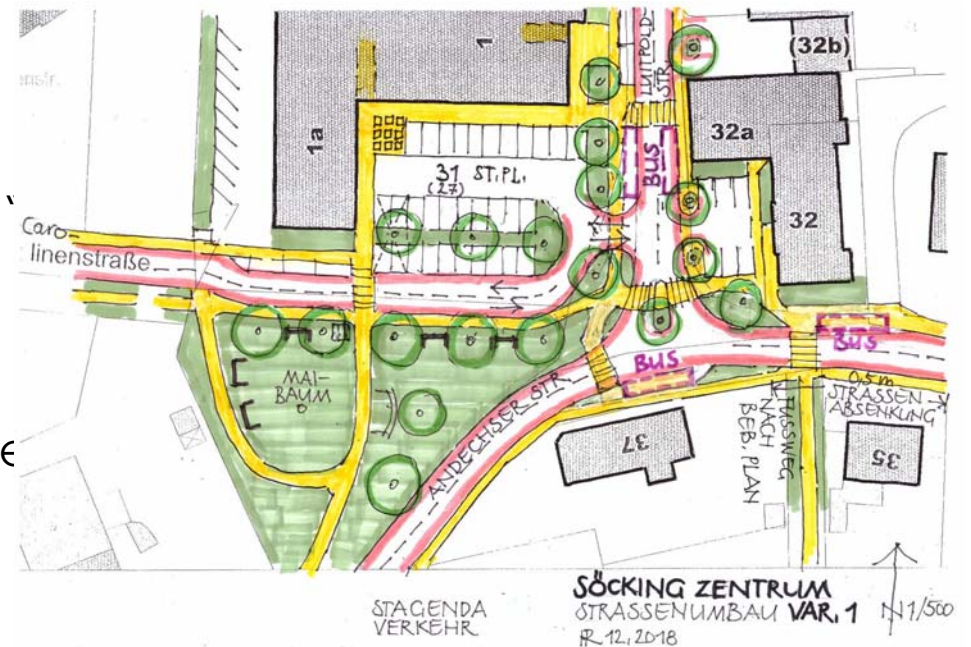
2. Innenstadt

3. Radwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr

- **Andechser - Rückbau**
- mit Pförtnerampel
- „Bündelwiesner-Kreisel“
- Profilanpassung mit Rad- Fusswegen und
- Parkbuchten
- Profilierte Querungshilfe
- Shared Space im Zentrum Söckings



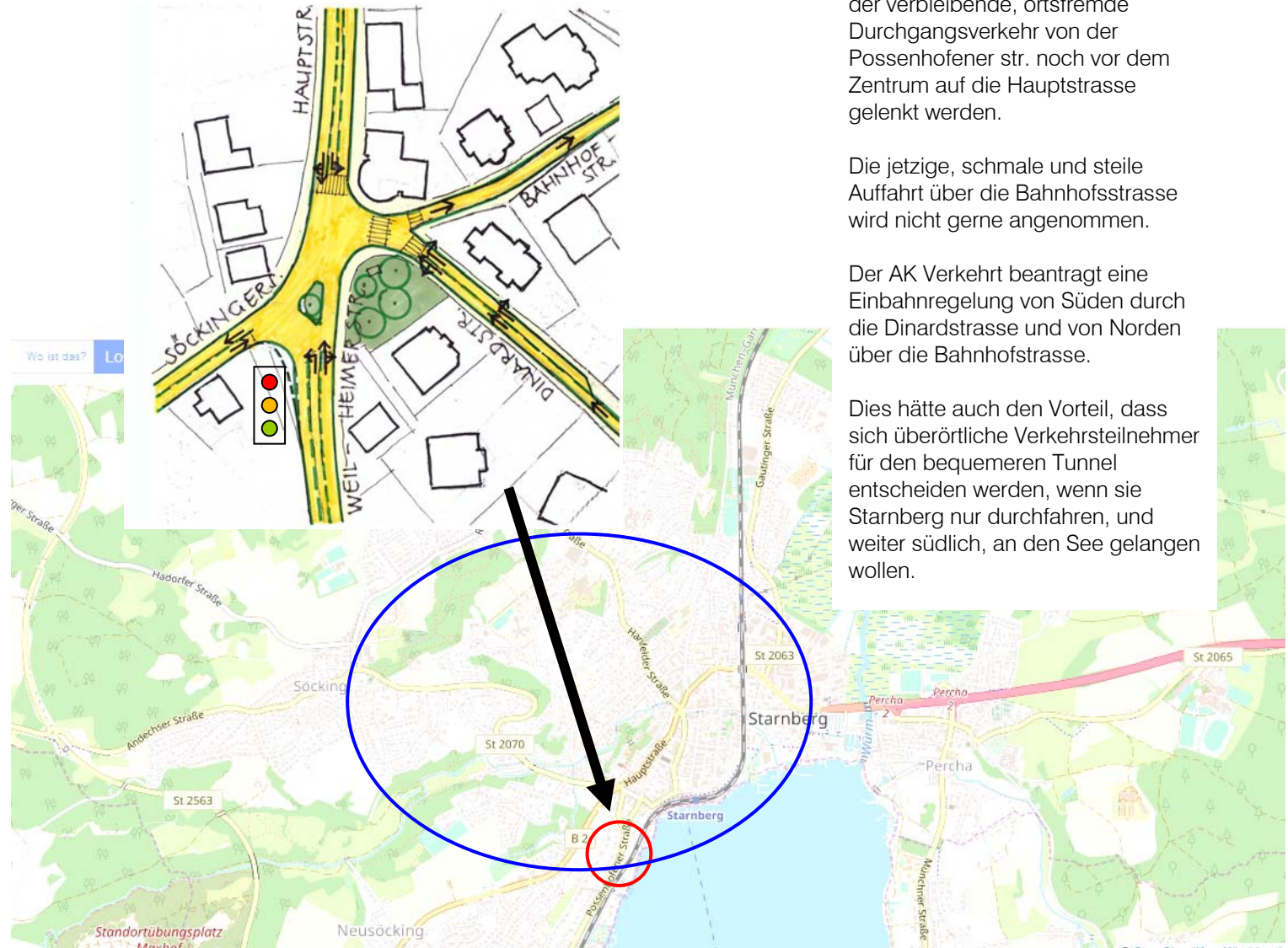
Stadtzufahrt Seeufer

Zur Entlastung der Innenstadt muss der verbleibende, ortsfremde Durchgangsverkehr von der Possenhofener str. noch vor dem Zentrum auf die Hauptstrasse gelenkt werden.

Die jetzige, schmale und steile Auffahrt über die Bahnhofstrasse wird nicht gerne angenommen.

Der AK Verkehr beantragt eine Einbahnregelung von Süden durch die Dinarstrasse und von Norden über die Bahnhofstrasse.

Dies hätte auch den Vorteil, dass sich überörtliche Verkehrsteilnehmer für den bequemeren Tunnel entscheiden werden, wenn sie Starnberg nur durchfahren, und weiter südlich, an den See gelangen wollen.



Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten überprüfen

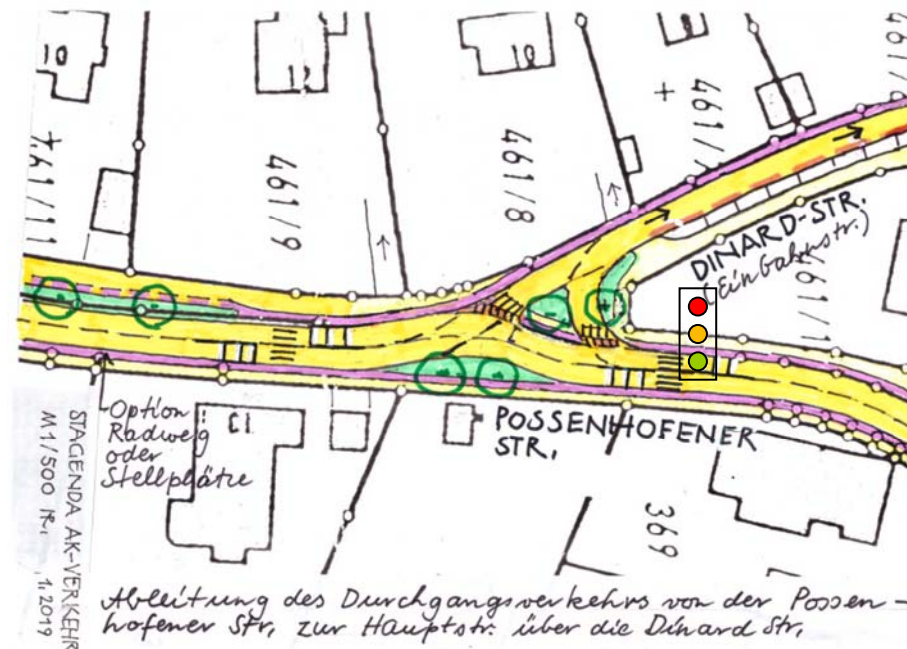
1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Radwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr



Die Ableitung von der Possenhofener zur Dinard- und Hauptstrasse sollte baulich unterstützt werden.

In diesem Zuge kann auch eine Stadtbus-geeignete Spur stadtauswärts verwirklicht werden.

Eine Ampel sollte helfen, den Durchgangsverkehr vom Zentrum fernzuhalten

Possenhofener – Anbindung Haupt- über
Dinard Strasse

Lebendiges Starnberg

1. Perspektive
2. Innenstadt
3. Radwege
4. Buslinien
5. Kfz-Verkehr



Kfz-Verkehr

Starnbergs Ein- und Ausfahrten
überprüfen



Gautinger- und Leutstettenerverkehr in Richtung Tunnel lenken
Gautingerstrasse aussen entschleunigen - und Gautinger zur
Nutzung der Westumfahrung motivieren

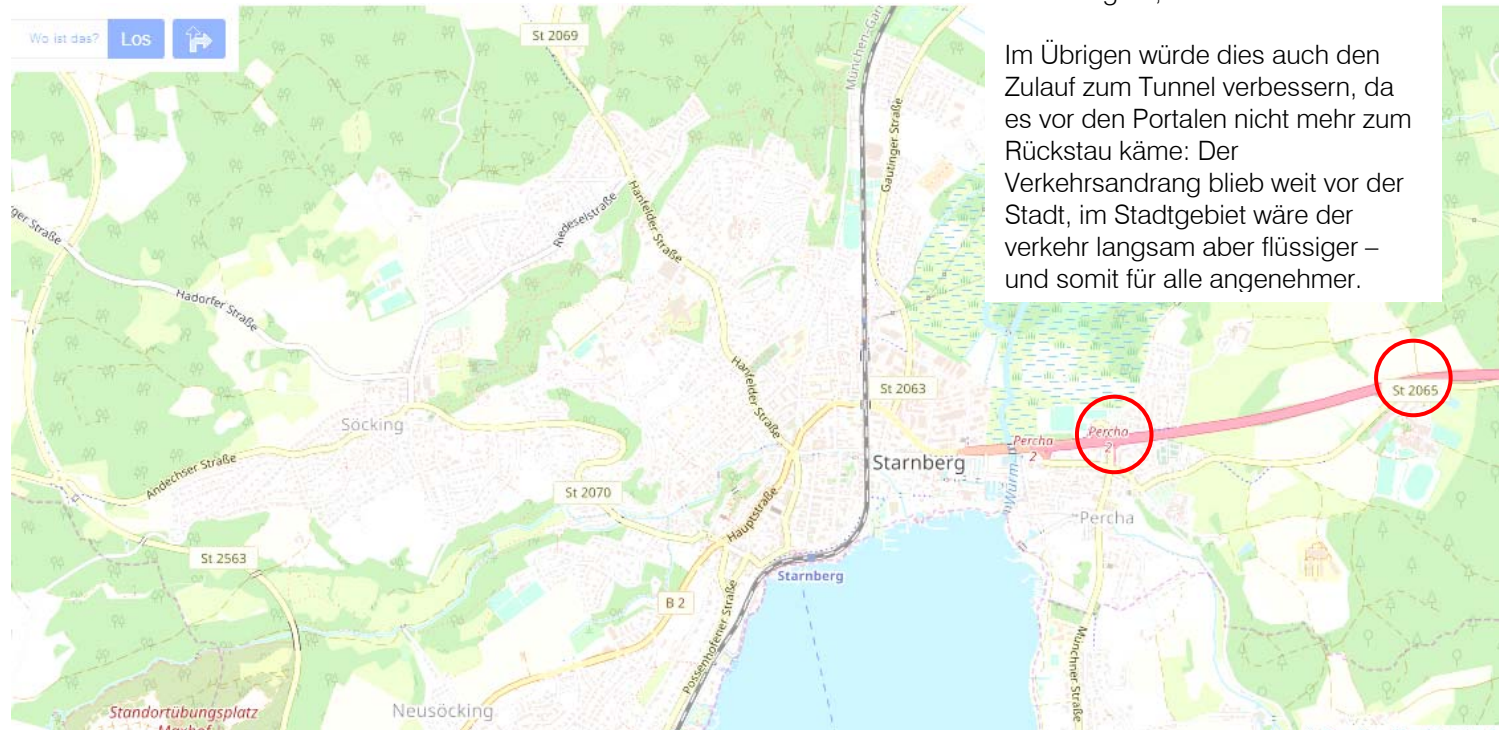


Stadtzufahrt Ost

Für Percha und die Stadtzufahrt von der Autobahn A95, sei auf die Ziele aus der Stadtentwicklungsplanung ‚Vision 2025‘ verwiesen.

Dort wird eine Rückverlegung der ersten Ampel und Umwidmung des Zubringers vorgeschlagen, der den Bewohnern in Percha, wie auch den Starnbergern, sehr helfen würde.

Im Übrigen würde dies auch den Zulauf zum Tunnel verbessern, da es vor den Portalen nicht mehr zum Rückstau käme: Der Verkehrsandrang blieb weit vor der Stadt, im Stadtgebiet wäre der verkehr langsam aber flüssiger – und somit für alle angenehmer.





Ergebnis:

- Damit wir unser lebendiges Starnberg zurück bekommen, müssen wir die – nicht mehr notwendigen – Räume vom Kfz-Verkehr wiedergewinnen.

Und dafür sorgen, dass nicht neuer Durchgangsverkehr die Freiräume füllt:

- durch eine Innenstadtberuhigung
- mehr Flächen für Rad- und Fussverkehr
- ein gutes öffentliches Transportangebot
- und klug geplante Stadteinfahrten

-> Es liegt in unserer Hand, sicher zu stellen, dass sich die Verkehrsbelastung halbiert!

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Radwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr



Lebendiges Starnberg

Perspektive 2020 - 2026

- Wir stellen folgende Anträge:
- Stadtratsbeschluss zu einem Planergänzungsverfahren B2 Zuläufe
- Stadtratsbeschluss für ein Lebendiges Starnberg auf Basis unserer Vorschläge

Nutzen wir die historische Chance!

Handeln wir gemeinschaftlich!



Shared Space: Umgebauter Platz 'Seven Dials' in London
(Quelle S.s.-Studie von Wargo & Garrik)

Stagenda



AK Verkehr

1. Perspektive

2. Innenstadt

3. Radwege

4. Buslinien

5. Kfz-Verkehr

6. Team

- **Bildquellen**

- Stadt Starnberg (Vision 2025, Bürgerworkshop etc.)
- Presse (SZ, MM, Passauer neue Presse, etc)
- Openstreetmap
- Staatliches Bauamt Weilheim,

- **Ansprechpartner**

- I. Franken (Sprecherin) in-franken@t-online.de
- H. Rauscher (Sachverständiger) rauscher@post4me.de
- A. Schmölzer (Radverkehr) schmoelzer@peak-pr.de
- H. A. Heigl (Öffentlichkeitsarbeit) heigl@sdm.email + 08151 918 928