

STAGENDA – AK VERKEHR, am 02.02.2020

### Vorbereitung Workshop-Termin mit Stadträten am 12.02.2020 (in Planung)

„Unser Starnberg ist eine besondere Stadt, in besonderer Lage und mit besonderer Bekanntheit. Wir sollten also auch einen besonderen Anspruch an die Lebensqualität haben.“

Am 1. Juli 2019 hat der Stadtrat einstimmig die Ziele des Konzepts Lebendiges Starnberg beschlossen. Somit soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität deutlich verbessert und der Kfz Verkehr in der Stadt spürbar reduziert, werden.

Nun beginnt die Umsetzung der Maßnahmen, diese sind vom Stadtrat der Stadt Starnberg zu prüfen und zu beschließen.

Als Grundlage legen wir hiermit den Sachstand sowie die kurz-, mittel- und langfristig nötigen Massnahmen für dessen Umsetzung dar. Nach unserer Überzeugung ist langfristig nur die Kombination der Massnahmen geeignet, den Modal Split, also das Verhältnis der Verkehrsmittel, wieder deutlich ausgewogener als jetzt zu gestalten.

In der Anlage schlagen wir die Formulierung einer Beschlussvorlage vor, ebenfalls gegliedert nach kurz-, mittel- und längerfristigen Massnahmen.



## 1. Lage:

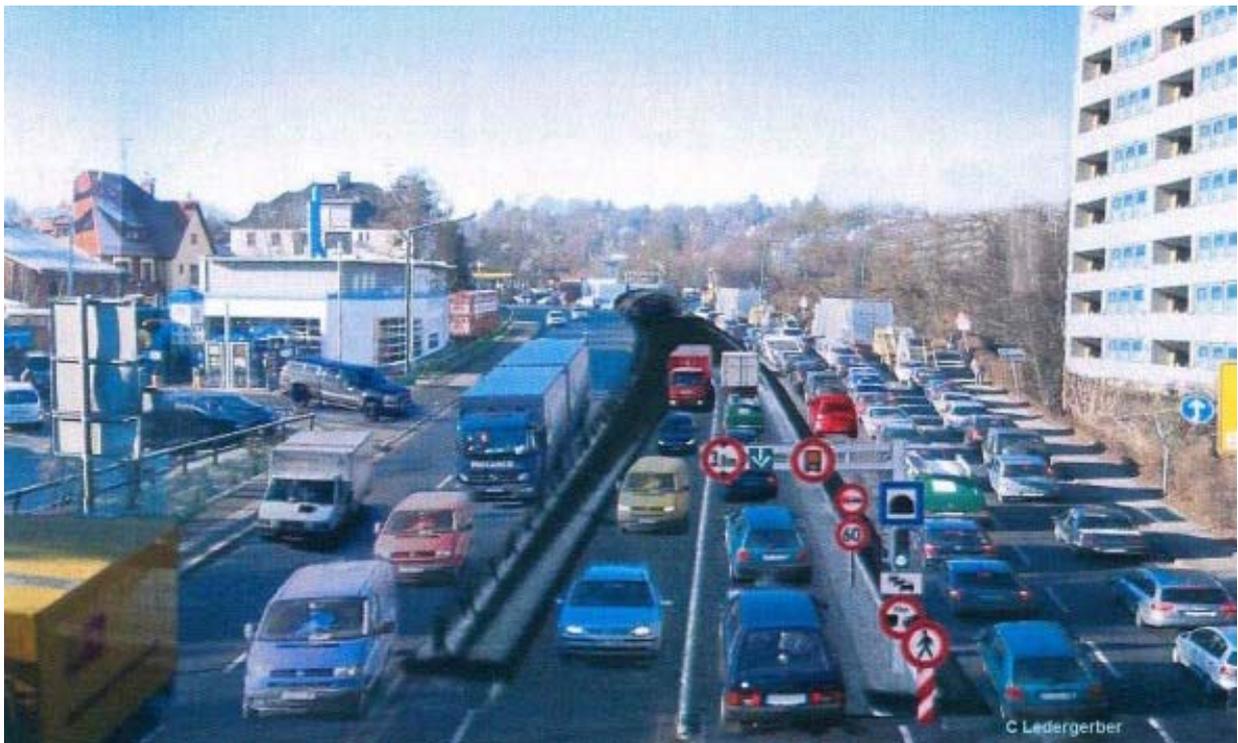
Über drei Jahrzehnte ist die Verkehrsbelastung in Sarnberg stetig gewachsen: 1990 waren es 20.000, derzeit fahren über 30.000 Autos durch die Stadt, Prognosen sagen, dass bis 2030 mit einer Steigerung des Autoverkehrs auf 40.000 Fahrzeuge/Tag zu rechnen sei. In einigen Jahren vielleicht 50.000 bis 60.000 Fahrzeuge am Tag?

Die aktuelle Tunnel- und Straßenplanung generiert mit zusätzlichen Fahrspuren in der Stadt mehr Autoverkehr, denn die Kapazitätsgrenze wird rechnerisch von derzeit 40.000 auf 60.000 Autos erhöht, . Geplant sind:

- eine Aufweitung der Münchnerstrasse von 4 auf 6 Spuren und der Hauptstrasse von 2 auf 4 Spuren durch die zusätzlichen Tunnelspuren, ohne Rückbau oberirdisch
- ein Bypass für die nördliche Münchner Strasse von 4 auf 6 Spuren durch Öffnung der Petersbrunner Strasse
- die Aufweitung der Weilheimer Strasse von 2 auf 4 Spuren durch Tunnel (Rückstau im Tunnel vor Ampeln in äußerer Münchner Straße + ohne Ampel Abfluss über Innenstadt)
- Aufrechterhaltung der aktuellen Kapazität für Durchgangsverkehr in den Radialen (Hanfelder-, Andechser, Possenhofener, Gautingerstr.)

Wie viele andere Menschen europaweit erkennen auch die Sarnberger, dass die Belastbarkeitsgrenze erreicht ist und der Autoverkehr deutlich reduziert werden muss. Dies ist ohne Komfortverzicht möglich, braucht aber eine beherzte neue Weichenstellung in der Infrastruktur.

Ansonsten droht Dauerstau in und unter unserer Stadt:



## 2. Ziel

Innerhalb der Stadt sollen die Menschen das Auto möglichst selten nutzen, Durchfahrtsverkehr soll wo immer möglich nach außen geführt werden. Statt eines wachsenden Kfz-Anteils von derzeit 67% soll der Modal Split wieder zurückgeführt werden auf unter 50%.

Dies ist die wichtigste Ausrichtung für die Umsetzung des Konzepts Lebendiges Starnberg.

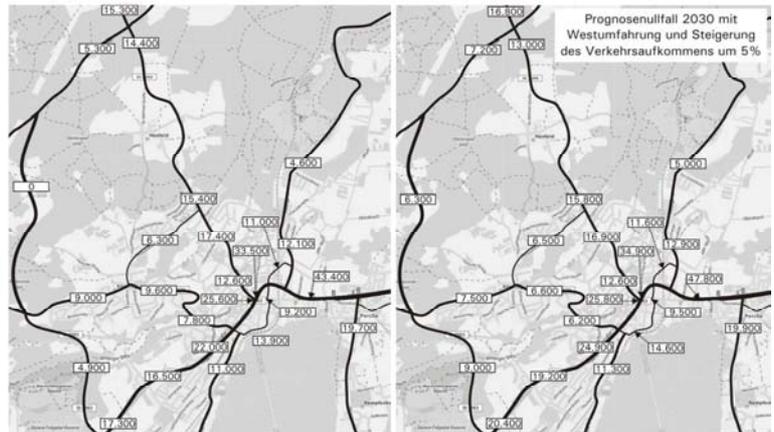
Wie in dem vom Stadtrat im Dezember 2019 verabschiedeten VEP des Büros SHP soll die Nahmobilität gefördert werden:

2.1. mit Push-Faktoren: Durchgangsverkehr abhalten und in den Tunnel führen, Widerstände im Stadtgebiet Starnberg erhöhen

2.2 mit Pullfaktoren: Förderung der verträglichen Verkehrsträger durch mehr Raum und Vorrang für Fuß-, Rad- und ÖPNVverkehr.

Prognose bis 2030: 47.000 Kfz/Tag  
ohne Widerstandslinien ->

Innerer und Äußerer Abwehrring  
gegen den Durchgangsverkehr  
in Starnberg  
mit Widerstandspunkten  
V

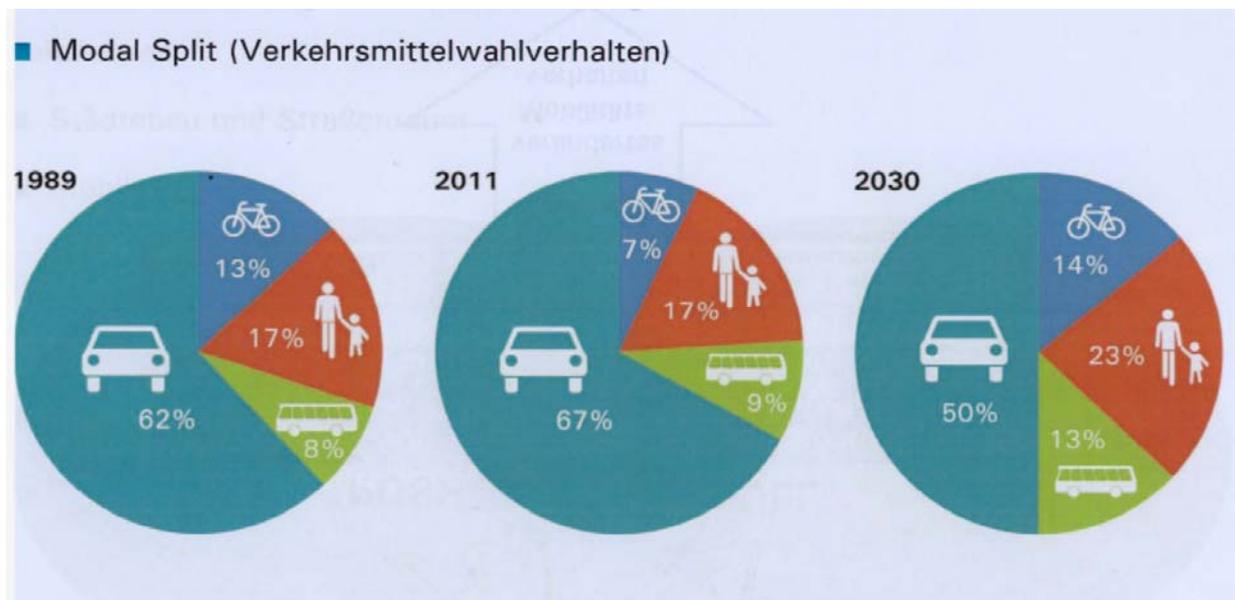


### 3. Aufgabe für Verkehrsplaner

Starnberg hat keine grosse Verkehrsplanungsabteilung im Rathaus. Deshalb müssen die geeigneten Massnahmen für die Trendwende bei der Verkehrsbelastung durch externe Gutachter und Berater ermittelt werden. SHP hat hier Vorleistungen erbracht, das Ingenieurbüro Vössing hat gerechnet und verifiziert. Zusammen mit dem Gesamtkonzept der STAgenda21 liegen solide Grundlagen vor, die jetzt Stück für Stück umgesetzt werden können.

Deshalb sollen nun alle Einzelmaßnahmen in ihrem Zusammenspiel auf ihre Wirksamkeit untersucht werden (siehe Anlage – Seite 4 ff) und zwar auf Basis des angestrebten Modal Splits von max. 50% Kfz (ohne Durchg.Vk.), 23% Fuss, 14% Rad und 13% ÖPNV.

ModalSplit 62/67/50 – Quelle: VEP/SHP



Wichtig ist eine Konsensfindung, wie ein Kfz-Anteil von 50% aller Fahrten in Starnberg erreicht werden kann. Der Stadtrat soll Vorschläge erhalten, welche Massnahmen die Verkehrsmittelwahl am effektivsten zugunsten des Umweltverbunds verändern können.

Wir wünschen uns eine zeitgemässe, zielorientierte Untersuchung, keine bedarfsorientierte, wie zu Zeiten der autogerechten Stadtplanung. Idealerweise erhält der Stadtrat einen Katalog an Massnahmen, mit den damit verbunden Reduzierungspotenzialen und eine Zeitlinie für die Umsetzung.

## Stagenda-Maßnahmenkatalog für eine Beschlussvorlage:

Hinweis: Der Weg zum „Lebendigen Starnberg führt, über eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds, also Bus-, Rad- und Fußverkehr. in ganz Starnberg. Und das kann nur durch den Mix verschiedener Maßnahmen gelingen,.

Es folgte eine Auflistung der Maßnahmenfelder vom Großen ins Kleine und der Einzelmaßnahmen vom Kleinen ins Große, idealerweise mit Umsetzung bis 2026.

### 4. Maßnahmenfelder – von Groß nach Klein

- 4.1 Großräumige Alternativen für regionalem und überregionalem Verkehr abseits Starnbergs
- 4.2 Einfahrt nach Starnberg für Durchgangsverkehr verlangsamen und ablenken
- 4.3 Nutzung der Westtangente und des Tunnels erleichtern
- 4.4 Angrenzende Stadtgebiete im Süden und Norden Starnbergs an den Tunnel anbinden
- 4.5 Tunnelzufahrten optimieren um ein Ausweichen durch die Stadt zu verhindern
- 4.6 Schleichwege schließen, um den Durchgangsverkehr zu bündeln
- 4.7 Vorrang für den ÖPNV, optimieren und beschleunigen
- 4.8 Vorrang für den Fuß- und Radverkehr
- 4.9 Vorrang für die Aufenthaltsqualität

Dabei sind die Massnahmen 4.6 bis 4.9, auf den Gemeindestrassen relativ kurzfristig bzw. mittelfristig umsetzbar.

Die Massnahmen 4.2 bis 4.5 wären in den kommenden Jahren zu planen und dann mit Tunnelöffnung umzusetzen. Teilbereiche, insbesondere die Optimierung der Tunnelzufahrten sind hingegen höchst zeitkritisch, hier wartet das SBA auf Vorgaben der Stadt Starnberg.

Großräumige Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verlagerung haben einen längeren Zeithorizont, müssen aber nichts desto trotz auch heute schon angeschoben werden. So ist zum Beispiel zur Rückstufung des Autobahnanschlusses zur Bundesstrasse ein Antrag bei der übergeordneten Behörde nötig. Oder der Ausbau des Regionalzug- oder Busverkehrs: Er wird in regionalen Planungsverbänden behandelt.

## 5. Einzelmaßnahmen von Klein nach Gross

### 5.1 KURZFRISTIG UMZUSETZEN:

#### zu 4.9: Vorrang für die Aufenthaltsqualität

(aus dem STAgenda Innenstadtkonzept) – im Einzelnen:

- Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz, Shared Space (Widerstand für Durchgangsverkehr)
- Verkehrsberuhigung Wittelsbacher- und Kaiser-Wilhelm-Strasse nach Vorbild Maximilianstr.
- Einbahnstrassenkonzept für Geschäftsviertel mit Einfahrt WBS und Ausfahrt LS
- Umgestaltung Hauptstrasse mit Platzgestaltung, Aufenthaltsflächen, Begegnungszonen
- Begegnungszonen an der unteren Hanfelder Strasse

#### zu 4.8 Vorrang für den Fuss- und Radverkehr und Stadteinfahrten verlangsamen

- Begegnungszone Innenstadt
- Geänderte Ampelschaltungen mit Vorrang Fuss- und Radverkehr, dritte Phase
- Fahrradstrassen Ost-West und Nord-Süd einrichten
- Radweg Hanfelderstrasse und Querungshilfen
- Radweg Andechserstrasse und Querungshilfen
- Radweg Weilheimerstrasse (auch stadtauswärts) und Querungshilfen
- Radweg Gautingerstrasse (auch stadtauswärts) und Querungshilfen
- Radweg Münchner- und Hauptstrasse durch Reduzierung der Fahrräume und Querungen
- Radweg Possenhofener Strasse (oder Fahrradstrasse nach Abstufung)
- Fahrradstrassen in Schul-, Himbselstrasse, Rheinland- und von-der-Tann\_Strasse
- Fahrrad-Fernwege überörtlich, z.B. Würmtalstrasse als Fahrradstrasse
- Zusätzliche Fußwege durch das Stadtgebiet (entsprechend Kirchweg etc.)

#### zu 4.7 Vorrang für den ÖPNV, optimieren und beschleunigen

- Vorrangschaltungen für Busse an den Ampeln (wie München)
- Optimierung der Bushaltestellen und der Linien

#### zu 4.6 Schleichwege schließen um den Durchgangsverkehr zu bündeln

- Durchgangsverkehr aus der Innenstadt aussperren, durch Einbahnsystem (s. 4.9)
- Durchgangsverkehr aus dem Schulviertel aussperren durch Abbiegeregelungen und Sperrung Himbselstrasse und wenn nötig Einbahnregelungen

#### zu 4.5 Tunnelrampenplanung optimieren, um ein Ausweichen durch die Stadt zu vermindern

- Entscheidung zur Fahrbahnaufteilung für Planung Rampen Nord gem. STAgendavorschlag
- Anbindung der südlichen Stadtviertel bei staatlichem Bauamt einfordern

## 5.2 MITTELFRISTIG UMZUSETZEN:

### zu 4.9: Vorrang für die Aufenthaltsqualität

- Kreisverkehr am Tutzinger-Hof-Platz
- Umkehrung Dinardstrasse zur Ableitung der Possenhofener Strasse
- Elektronisches Parkleitsystem
- Preisregulierung für öffentliche Parkgaragen

### zu 4.7 Vorrang für den ÖPNV, optimieren und beschleunigen

- Ergänzende Buslinien, Gemeindeverbindungen über S-Bahn ohne Umsteigen
- Autonome Bussystem im Geschäftsviertel
- Personalisierte Busrufsysteme

### zu 4.5 Tunnelzufahrten optimieren um ein Ausweichen durch die Stadt zu verhindern

- Reduzierte Rampe Nord gem. STAgendavorschlag
- Bypass zum Tunnel an Bahnhof-Nord verhindern, durch Einbahnregelung in der Unterführung
- Planung Südzulauf ohne Bypass für Heidingerstrasse
- Pförtnerrampe vor Rampenbeginn für Blockabfertigung ohne Ausweichoption oberirdisch

### zu 4.4 Angrenzende Stadtgebiete im Süden und Norden Starnbergs an den Tunnel anbinden

- Planung Nordzulauf ohne Bypass über Leutstettener Str., Verkehr über Gautinger Str. zum Tunnel
- Planung Südzulauf mit kreisartiger Ausweitung zur Anbindung Heidingerstrasse etc.

### zu 4.3 Nutzung der Westtangente und des Tunnels erleichtern

- Elektronische Fahrzeitanzeigen
- Beschränkung der Stadtdurchfahrten nach Gewicht und Lautstärke
- Blockabfertigung an Pförtnerrampen

### zu 4.2 Einfahrt nach Starnberg für Durchgangsverkehr verlangsamen und ablenken

- Umgestaltung (siehe 4.8) Hanfelderstr. Rad- und Fußgängerwege, Querungshilfen
- Umgestaltung (siehe 4.8) Andechserstr., Rad- und Fußgängerwege, Querungshilfen
- Umgestaltung (siehe 4.8) Gautingerstr., Rad- und Fußgängerwege, Querungshilfen
- Umgestaltung (siehe 4.8) Possenhofenerstr., Rad- und Fußgängerwege, Querungshilfen
- Umgestaltung (siehe 4.8) Münchner- und Haupt- und Weilheimerstrasse
- Pförtnerrampen in den Aussenbezirken
- Fußgängerrampen an größeren Querungspunkten
- Parkbuchten und Baumpflanzungen zur optischen Fahrbahnverengung
- Geschwindigkeit innerorts Tempo 30
- Autobahnanschluss zurückstufen auf Bundesstrasse, höhengleiche Anbindungen

## 5.3 LANGFRISTIG UMZUSETZEN:

### Zu 4.1

- Ausbau des Regionalzug- und Busverkehrs, Ringlinien, Expresslinien
- Ausweisung von Zubringern zu A95 und A96 ohne die Stadt Starnberg zu berühren
- Angebote von saisonalen Busverbindungen an die Seen (vgl. Badebusse in München)
- Rückbau der öffentlichen Parkplatzflächen in den Erholungsgebieten (entsprechend dem Rückbau von Parkplätzen in der Münchner Innenstadt für Einpendler)
- Konsequente Gebührenpflicht für Parkplätze an öffentlichen Strassen rund um den See
- Badeschiffe von den S-Bahnhaltestellen zu den Badeplätzen im MVV

Manche der Massnahmen, wie die Ausweisung von Einbahnstrassen in der Innenstadt, können ganz unmittelbar durch Beschluss und Budgetierung umgesetzt werden. Andere bedürfen einer vertiefenden Planung oder sogar Abstimmung mit anderen Behörden. Entsprechend wären verschiedene Beschlussvorlagen zu formulieren, um den Stadträten Entscheidungen zu ermöglichen.

Die überregionalen Massnahmen wären in den regionalen Planungsverband einzubringen und eine Taskforce für den Landkreis Starnberg einzurichten. Nur durch dieses gemeinschaftliche und abgestimmte Vorgehen ist das angenommene Einwohnerwachstum in unserem Landkreis und im südlichen Großraum München verträglich zu gestalten.

Starnberg kann seine Stadtentwicklung in weiten Teilen selbst betreiben, um den Verkehr in den Griff zu bekommen – getreu dem Leitbild eines Lebendigen Starnbergs.

gez. Stagenda – AK Verkehr  
02.02.2020

Anlage: Vorschlag für Beschlussvorlage

## A. Sachstand

Dem Stadtrat liegt das Konzept Lebendiges Sarnberg, sowie Planungen und Ergebnisse des **Planungsbüros SHP** und Einschätzungen des **Ingenieurbüros Vössing** vor.

Im Verkehrsentwicklungsausschuss am 12. Februar wurden diese Ergebnisse diskutiert.

Der AK Verkehr plädiert dafür, dass der Stadtrat mit Beginn der neuen Amtsperiode, also im Frühling 2020, die ersten Weichen zur Umsetzung des Konzepts „Lebendiges Sarnberg“ stellt.

Es gibt nach den Planungsergebnissen etliche Punkte, die bereits jetzt als umsetzbar bzw. als entscheidungsreif gelten, z.B.:

- **Innere Leutstettener Straße** nur noch **als Ausgang aus dem Zentrum** in Richtung Münchner Straße. Einfahrt in die Innenstadt über den Tutzingener Hofplatz  
Vorteil: Man kann sich tatsächlich die Linksabbiegespur auf der Münchner Straße sparen  
  
(Diese Entscheidung ist die am meisten zeitkritische. Das Staatliche Bauamt erwartet von der Stadt Sarnberg diese Entscheidung schon lange. Wenn dieses Votum nicht fällt, werden die staatlichen Planungen 1:1 umgesetzt, d.h. die Münchner Straße wird 7-spurig ausgebaut. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der weiteren Tunnelrealisierung).
- Der **Bahnhofplatz** sollte so umgestaltet werden, dass er für den Durchgangsverkehr heute schon unattraktiv wird.
- Das **Konzept zur Innenstadt-Gestaltung** kann umgesetzt werden.
- **Straßenbreite in der Hauptstraße** für den KfZ-Verkehr genügt 6,5 m. Damit kann der Straßenraum neu verteilt werden.
- Die **Ortseinfahrten** sollten umgebaut werden, dass die einfahrenden Fahrzeuglenker „automatisch“ ihren Fahrstil auf die zulässige innerörtliche Geschwindigkeit anpassen und Platz für Fahrradwege frei wird.
- Die **ÖPNV-Busse** sollten auf der Straße halten, damit sie die Weiterfahrt ungehindert durch vorbeifahrende Autos fortsetzen können.
- Noch einen Punkt möchten wir als wichtige Sofortmaßnahme einbringen: Als das sog. Kanonenhaus abgerissen wurde, war erstmals eine „schnelle“ Fußgängerampel an der Hauptstraße im Einsatz. Es gibt wenig Gründe, dies nicht auf Dauer einzurichten. Wir bitten dringend, die **Signalfrequenz für querende Fußgänger dauerhaft so zu verkürzen**.

## B. Entscheidungsvorschläge für die erste ordentliche Stadtratssitzung im Mai 2020

Ganz konkret sollte der Stadtrat folgende Punkte in der Sitzung behandeln und positiv abstimmen:

- B.1. Der Stadtrat beschliesst die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen aus dem Stagenda-Thesenpapier (Pkt 5.1 mit Massnahmen zu Pkt. 4.5 – 4.9), insbesondere erhält die Verwaltung den Auftrag zur Planung bzw. zur Beauftragung von Planern,**
- B.1.1** für die Münchner Straße um dort künftig auf die Linksabbiegespur in die innere Leutstettener Straße zu verzichten. Diese Entscheidung wird dem Staatlichen Bauamt umgehend mitgeteilt.

- B.1.2 für die Beruhigung des Bahnhofsplatzes. Teil des Auftrags soll dabei auch sein, dass in Stufen mit der Durchlässigkeit für den KfZ-Verkehr experimentiert werden kann.
- B.1.3 für die Beruhigung und zur besseren Aufenthaltsqualität in der Wittelsbacher- und der Kaiser-Wilhelm-Straße nach dem Vorbild der Maximilianstraße.
- B.1.4 damit die Hauptstraße einen neuen Querschnitt erhält. Der Straßenraum wird neu aufgeteilt. Dazu wird die Stadtverwaltung eine Planung bis Ende 2020 vorlegen. Inhalt sind dabei auch Begegnungszonen, Aufenthaltsflächen und Platzgestaltungen.
- B.1.5 damit die Wartezeiten für die Fußgängerquerungen, insb. bei der Fußgängerampel an der Hauptstraße auf Höhe der Bücherei, werden deutlich verkürzt werden.
- B.1.6 für die Vorbereitungen der Kennzeichnung der Bushaltepunkte und kommuniziert die Veränderungen mit dem Landratsamt, den Busunternehmen und ggf. mit den weiteren Beteiligten. Die Verwaltung klärt auch die Voraussetzung für Vorrangschaltungen an den Ampeln für Busse und berichtet dem Stadtrat bis September 2020.
- B.1.7 für den Umbau der Ortseinfahrten, so dass die einfahrenden KfZ ihre Geschwindigkeit für die innerörtliche Weiterfahrt anpassen und Platz für Radwege entsteht. Beginnend mit den Radialstraßen Andechser Straße und Hanfelder Straße werden Planungen in Auftrag gegeben. Die Planungen für die Possenhofener Straße, Weilheimer Straße, Berger/Würmstraße, Gautinger Straße werden in einem zweiten Schritt beauftragt. Der Stadtrat erhält dazu bis Januar 2021 Vorschläge.
- B.1.8 Die Stadtverwaltung kalkuliert die Kosten für die weiteren Realsierungsstufen des Konzepts „Lebendiges Starnberg“, die nach dem Thesenpapier als kurzfristig eingestuft sind, bis September 2020, damit rechtzeitig vor den Haushaltsberatungen der Stadtrat weitere Entscheidungen treffen kann.
- B.1.9 Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zur Finanzierung der Maßnahmen diese bei den Förderprogrammen anzumelden und dem Stadtrat jeweils mit der Vorstellung der Maßnahme zu berichten.
- B.1.10 Der Stagenda-AK Verkehr wird vor den Umsetzungen dieser und der Festlegungen der nächsten Umsetzungsphasen bei der Beratung im Stadtrat zugezogen.
- B.2 Die Stadtverwaltung lässt die Grobplanungen und Kostenkalkulationen für die mittelfristigen Maßnahmen des Thesenpapiers, (Pkt 5.2 mit Massnahmen zu Pkt. 4.2 – 4.4), bis Ende 2020 erstellen, damit rechtzeitig die Befassung des Stadtrats und eine Festlegung für den Haushalt 2022 und die Folgejahre erfolgen kann.**
- B.3 Für die langfristigen Maßnahmen des Thesenpapiers (Pkt 5.3 mit Massnahmen zu Pkt. 4.1), erstellt die Stadtverwaltung bis Ende 2020 einen Vorgehensplan, damit rechtzeitig alle Akteure eingebunden werden.**