

Bündnis **Mitte** Starnberg

Im Projektausschuss für Verkehrsentwicklung haben wir am 04.02.2016 einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung zukunftsfähige Verkehrsentlastung für Starnberg getan. Folgende Punkte wurden vor rund 150 Interessierten beschlossen:

- Verkehrsentwicklungsplan Starnberg
Bericht des Büros SHP Ingenieure GbR über die Verkehrswirksamkeit der Szenarien für die Verkehrsentlastung;

Das Büro SHP Ingenieure stellte (gemäß dem Auftrag aus der Sitzung vom 15.10.2015) die Ergebnisse der vier zu untersuchenden Szenarien vor:

- Prognosenullfall (Jahr 2030)
- Szenario „Tunnel“
- Szenario „Ortsferne Umfahrung“
- Szenario „Ortsnahe Umfahrung“

Bei der Ausarbeitung der Planfälle wurde vom Büro SHP die „Ortsnahe Umfahrung“ nochmals unterteilt in eine innere Variante, die relativ ortsnah und eine äußere Variante, die etwas weiter weg angelegt ist.

Für alle Varianten wurde berücksichtigt, dass bis 2030 von einem stärkeren Verkehrsaufkommen auszugehen ist – im Landkreis Starnberg sogar mit einer überproportionalen Steigerung. Aus diesem Grunde wurde ein fünfprozentiger Aufschlag miteinberechnet. Alle Planfälle sind mit der „bestehenden Westumfahrung“ berechnet.

Der interessante Vortrag war durch viele Zahlen untermauert. Der Vergleich der einzeln betrachteten Querschnitte (=Straßenabschnitte) veranschaulichte, welche Vor- und Nachteile die unterschiedlichen Szenarien aufweisen. Bei der Zusammenfassung zeichnete sich ab, welche Variante die größte Gesamtentlastung bringt und an welchen Stellen nur wenig Entlastung entsteht, bzw. wo es sogar zu Verkehrsmehrung kommen kann.

Kurzdarstellung der Ergebnisse:

B 2-Tunnel:

Erhebliche Entlastung der nördlichen Weilheimer Straße und des Bahnhofsplatzes,
Entlastung der Münchner und der Hauptstraße (sonst keine Entlastung)
Mehrbelastung der Söckinger Straße und in Söcking

Ortsferne Umfahrung:

Erhebliche Entlastung für den östlichen Ortseinfang und die Söckinger Straße,
kaum merkbare Entlastung auf den anderen Straßen

Ortsnahe Umfahrung – äußere Variante:

Erhebliche Entlastung der Söckinger Straße und des östlichen Ortseinganges, gute Entlastung für die Weilheimer-, Münchner-, Hanfelder- und Hauptstraße), höhere Belastung auf der Gautinger Straße (da sie an Umfahrung angebunden ist)

Ortsnahe Umfahrung – innere Variante:

Ähnlich wie die äußere Umfahrung – allerdings werden hier die Haupt- und Münchner Straße auch erheblich entlastet.

Bündnis **Mitte** Starnberg

Anhand einer entworfenen Bewertungsmatrix wäre somit die innere ortsnahe Umfahrung die Variante mit der insgesamt höchsten Entlastung.

Um aber alle Möglichkeiten für eine bestmögliche Verkehrssituation auszuloten, sind weitere Untersuchungen notwendig. Bis zur nächsten Sitzung werden noch folgende Netzmodifikationen einbezogen:

a. Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h in folgenden Straßen
- Hanfelder Straße (Ortseingang bis Tutzinger-Hof-Platz)

- Söckinger Straße (Ortseingang bis Hauptstraße)
- B 2 (Weilheimer Straße, Hauptstraße und Münchner Straße)

- Riedeselstraße (heute 40 km/h)
- Possenhofener Straße (Ortseingang bis Bahnhofstraße)

b. Einbau von Widerständen (z.B. Einbahnstraßen, Tempolimits, Durchfahrtsverbote) in den Straßen der Innenstadt und in Wohngebieten mit gebietsfremden Verkehr.

Das heißt nicht, dass ab sofort Tempo 30 auf allen Hauptstraßen in Starnberg gilt, sondern, dass untersucht wird, ob und wo eine Temporeduzierung weitere Entlastungsmöglichkeiten bietet!

- Der Projektausschuss hat weiterhin einstimmig beschlossen, für den **Zentrumsbereich** Möglichkeiten einer Änderung der Verkehrsführung mit folgenden Zielen untersuchen zu lassen:

- Entlastung der Straßen im Zentrumsbereich vom Kraftfahrzeugverkehr

- Steigerung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Reduzierung von Lärmemissionen, Feinstaub und Stickoxiden

- Verbesserung der Straßenraum- und Platzgestaltung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

- Nachdem die ersten Ergebnisse zeigen, dass keine der untersuchten Varianten (Tunnel oder Umfahrungsvarianten) zu einer Entlastung für den Ortsteil Percha führt, hat der Projektausschuss einstimmig beschlossen, für den Ortsteil Percha ein Verkehrsentlastungsmodell mit folgenden Zielen untersuchen zu lassen:

- Entlastung der Würmstraße und der Berger Straße vom Kraftfahrzeugverkehr

- Steigerung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Reduzierung von Lärmemissionen, Feinstaub und Stickoxiden