
3.2.6

Zukunftsvorstellung Verkehr

Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Verkehr gliedern sich in die Maßnahmenfelder MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr.

Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Maßnahmen stichpunktartig für jedes Maßnahmenfeld aufgeführt.

Maßnahmen im MIV:

Mit Ausnahme des bereits projektierten und im Regionalplan vorgesehenen Stadttunnels Starnberg und der Westumfahrung Stranberg soll auf weitere Umfahrungsstraßen mit überörtlicher Bedeutung im Untersuchungsraum verzichtet werden.

Zentrale Bereiche an Ortsdurchfahrten werden siedlungsverträglich ausgestaltet und für den Fuß- und Radverkehr optimiert.

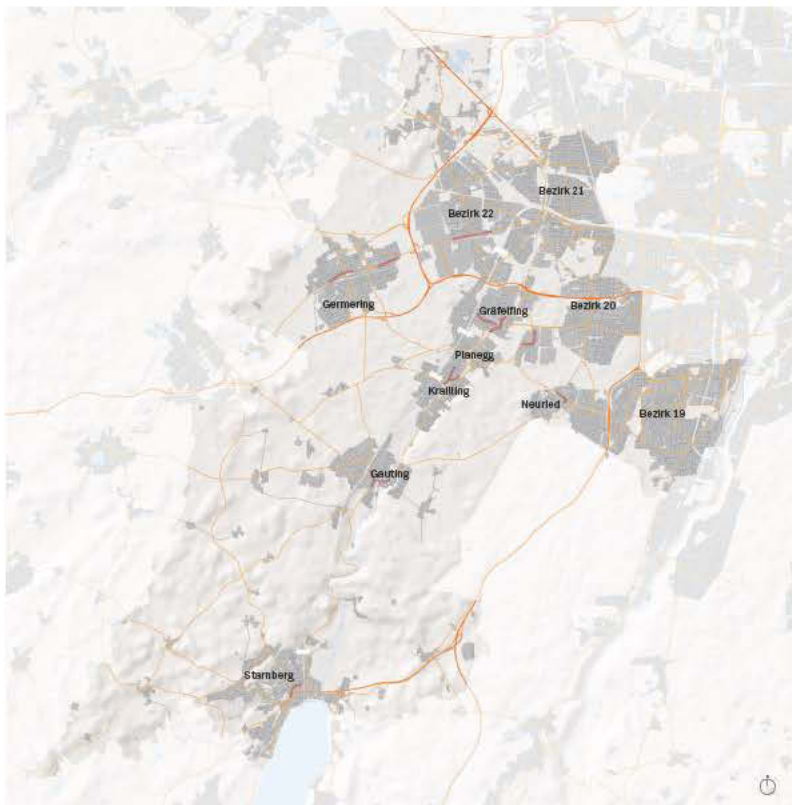
Hierzu gehören vordringlich:

- Die Umfelder der Bahnhöfe Lochhausen, Langwied, Leienfeldstraße, Aubing, Neuaubing und Westkreuz, sowie die Verlagerung der St2063 auf umliegende Bundesautobahnen sowie deren Umwidmung in eine Gemeindestraße in Verbindung mit teilweise Rückbau auf dem Stadtgebiet von München. Diese Maßnahme dient auch zur Verlagerung des übergeordneten Schwerverkehrs (die lokale Erschließung ist jedoch sicherzustellen).
- Die Aufwertung der Gautinger Straße in Neuried
- Der Knotenbereich Untere Bahnhofstraße – Landsberger Straße in Germering
- Die Bahnhofstraße mit Knoten Bräuhäusstr. in Planegg
- Die Margareten- und Luitpoldstraße in Krailling
- Der Knotenpunktbereich Hauptplatz mit Münchner Straße in Gauting
- Die durch den Stadttunnel entlasteten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bahnhofsumfelder in Starnberg.

Die Hauptverkehrsstraßen werden gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere zur Verbesserung der Zugänge zu hochrangigen ÖPNV-Haltepunkten, bieten.

In Zusammenarbeit mit den Straßenbehörden wird auf den betroffenen Abschnitten die Realisierung von Tempo 30 überprüft. Für die Beurteilung sind die Lärmsituation, die Verkehrssicherheit sowie das städtebauliche Umfeld relevant. Im Falle hoher Belastungen besteht Prüfpflicht durch die Straßenbehörde mit Anspruch auf eine ermessensgerechte Entscheidung.*

* vgl. Topp, Hartmut (2014): Tempo 30 auf Hauptstraßen mit Wohnnutzung. In: Straßenverkehrstechnik 1.2014, S. 23-30



**Zukunftsvorstellung Verkehr
 Maßnahmen MIV**

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu ÖPNV und LV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.

- Individualverkehr (MIV)**
-  Autobahn
 -  Hauptstraße
 -  Nebenstraße
- Verbesserung LV**
-  Verkehrsberuhigte Zonen

Maßnahmen im ÖPNV:

Das ÖPNV-Angebot sollte angebotsorientiert auf die Siedlungsentwicklungen angepasst werden, die bisher axialen Verbindungen sind in ihrer Taktfrequenz zu verbessern. Vordringlich sind insbesondere:

- Angebot im 10-Minuten-Takt auf den S-Bahnlinien, zumindest während der Spitzenstunden auf der S6 (auf der S8 bereits etabliert).
- Etablierung des Bahnhofs Germering als wichtiges Arbeitsplatzgebiet und als Regionalzughalt.
- Etablierung des Bahnhofes Starnberg (See) als wichtiges Zentrum für Freizeitverkehr und des Bahnhofes Starnberg Nord als langfristiger Systemhalt im Regionalverkehr.

Neue hochrangige ÖPNV-Verbindung Martinsried – Planegg – Germering (Expressbus, später schienengebunden), dabei bildet der S-Bahnhof Planegg einen wichtigen Verknüpfungspunkt im hochrangigen ÖPNV entlang der Würmtalachse.

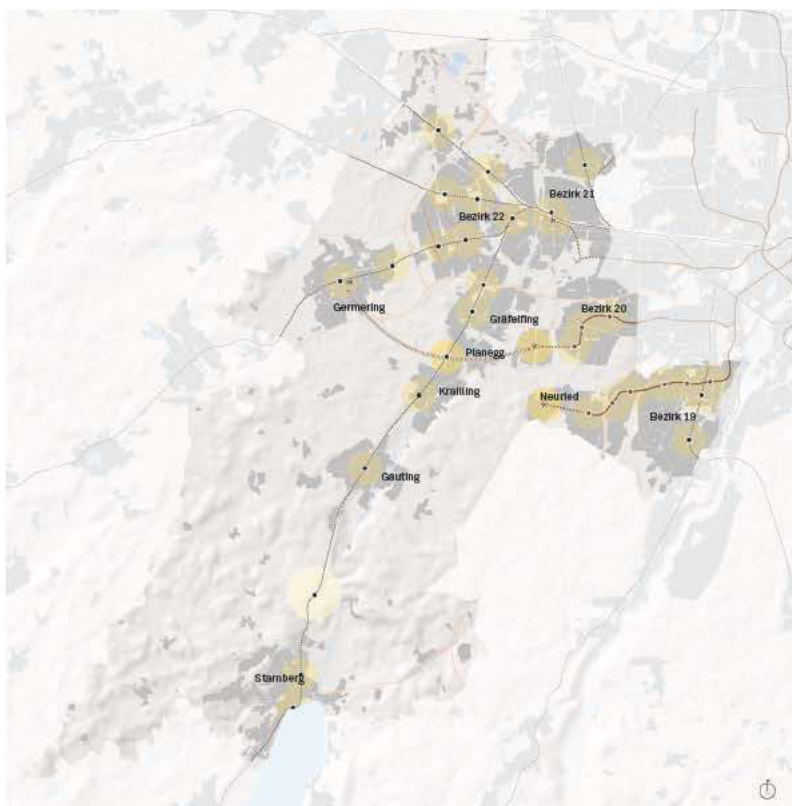
Neue hochrangige ÖPNV-Verbindung von Fürstenried-West nach Neu-ried durch Verlängerung der U3.

Weiterentwicklung des Tramnetzes im Münchener Westen durch Verlängerung einer Tramlinie vom Bahnhof München-Pasing zur hochrangigen ÖPNV-Erschließung der neuen Siedlungsschwerpunkte in Freiam.

** Quelle: Gemeinde Gräfelfing,
ÖPNV – Konzept für das nördliche Würmtal –
Netzvorschläge für Trambahn- und Buslinien,
Zieljahr 2020*

*Verfasser: Büro für Ortsentwicklungs- und
Bauleitplanung – Dipl.-Ing. Frank Müller-
Diesing, Inning a.A., 2007*

Überprüfung allfälliger Netzergänzungen zur Verbesserung weiterer tangentialer Verkehrsbeziehungen. Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Forschungszentrums Martinsried aus Richtung Nord-west existieren gemäß Ring(tram)linienkonzept aus dem Jahr 2007* interessante Linienideen auf den Achsen Bhf. Pasing – Gewerbegebiet Lochhamer Schlag – Martinsried bzw. Bhf. Aubing – Bhf. Freiam – Bhf. Lochham – Martinsried.



Zukunftsvorstellung Verkehr
 Maßnahmen ÖPNV

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu MIV und LV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.

Öffentlicher Verkehr (ÖPNV)		Ausbau ÖPNV	
	S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr		Verlängerung der U-Bahn (U3 Fürstenried West – Neuried, U5 Lalmer Platz – München-Pasing, U6 Klinikum Großhadern – Martinsried)
	S-Bahn Haltepunkt		Neue hochrangige ÖPNV Verbindung
	U-Bahn		Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Halte (600m / 10 Min. Fuß-Radius)
	U-Bahn Haltepunkt		Neuer / etablierter Regionalzughalt
	Regionalzughalt		
Laufende Projekte:			
	Tram 19		
	Pasing Bahnhof – Freilham Süd		
			Germering / Starnberg

Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Verschiedene Fahrradschnellverbindungen verknüpfen wichtige Wohn- und Arbeitsplatzstandorte im Untersuchungsraum.

Insbesondere werden vorgeschlagen:

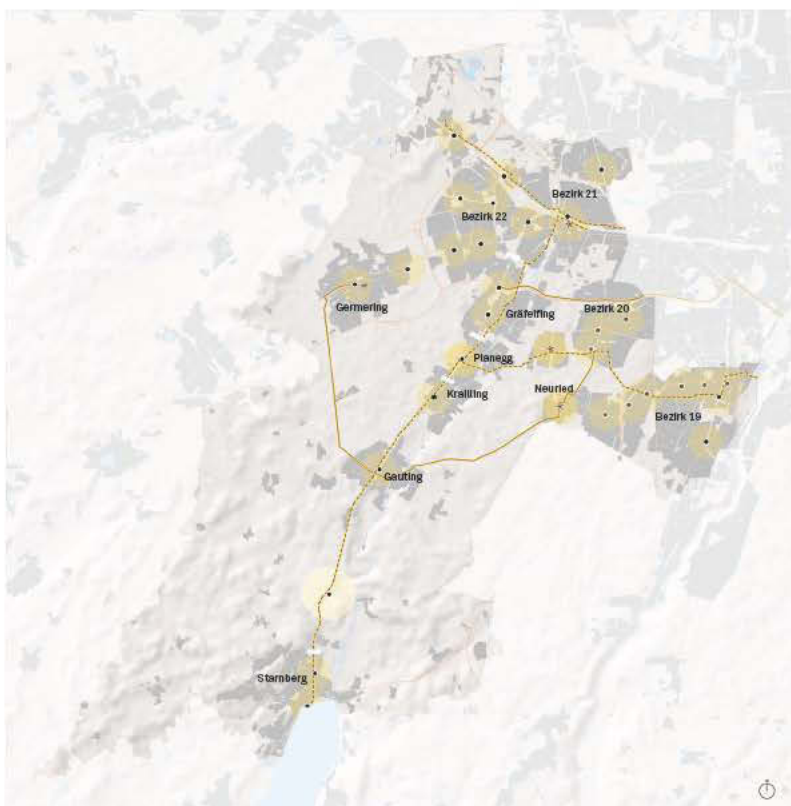
- Pasing – Starnberg
- Pasing – Langwied – Lochhausen – Gröbenzell
- Planegg – Steinkirchen – Martinsried – Großhadern
- Siemenswerke – Isar

Diese Fahrradschnellrouten weisen eine Ausstattungsqualität auf, die auch den erhöhten Anforderungen von Pedelecs gerecht wird. An wichtigen Verknüpfungspunkten zum ÖPNV (z.B. Bahnhof Pasing) sollten daher entsprechende Ladeinfrastrukturen bereitgestellt werden.

Das regionale Fahrradrouthenetz ist zu vervollständigen, die Eisenbahnen und die Würm in ihrer Barrierewirkung für Radfahrer und Fußgänger sind zu reduzieren. Von besonderer Bedeutung sind:

- Eine ergänzende Radroute Würm – Isar (Lochham – A96 – Westpark – Isar) in der Landeshauptstadt München
- Eine attraktive Radverbindung entlang der M4 (Gauting – Neuried)
- Eine attraktive Radverbindung von Gauting ins Gewerbegebiet „KIM“
- Eine attraktive Radverbindung Germering – Planegg – Martinsried – Neuried

Die Erreichbarkeit hochrangiger ÖPNV- Verknüpfungspunkte im Fuß- und Radverkehr sind zu sichern und die Durchlässigkeit der bahnhofs-nahen Siedlungsräume für Fußgänger zu verbessern.



Zukunftsvorstellung Verkehr
 Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung.

Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu MIV und ÖPNV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.

- | | |
|--|----------------------------|
| Langsamverkehr (LV) | Verbesserung LV |
| — Fahrradweg | --- Radschnellrouten |
| ● Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Halte (600 m- / 10 Min.-Fuß-Radius) | — (Freizeit)-Radroute |
| | ↔ Verbesserte Querungen LV |
| | ⏸ Verkehrsberuhigte Zonen |

*Gestaltung einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße am Beispiel Köniz
(oben: vorher / unten: nachher)*

*Foto: Stabstelle Kommunikation Gemeinde
Köniz, CH*





Beispiel einer attraktiven Haltestelle im ÖPNV: Bahnhof Wallisellen an der Abzweigung der Glatttallinie von der Bahnstrecke Zürich – Winterthur, CH

Foto: EBP



links:
 Beispiel für ein fußgängerfreundlich gestaltetes Bahnhofsumfeld: Haltestelle Horgen in Zürich, CH

Foto: EBP

rechts: Beispiel eines Fahrradverleihsystems an einem ÖPNV-Verknüpfungspunkt: Lyon, FR

Foto: EBP

Maßnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens:

Schaffung eines regionalen Mobilitätsmanagements (in Anlehnung an das Mobilitätsmanagement „gscheid mobil“ der Landeshauptstadt München:

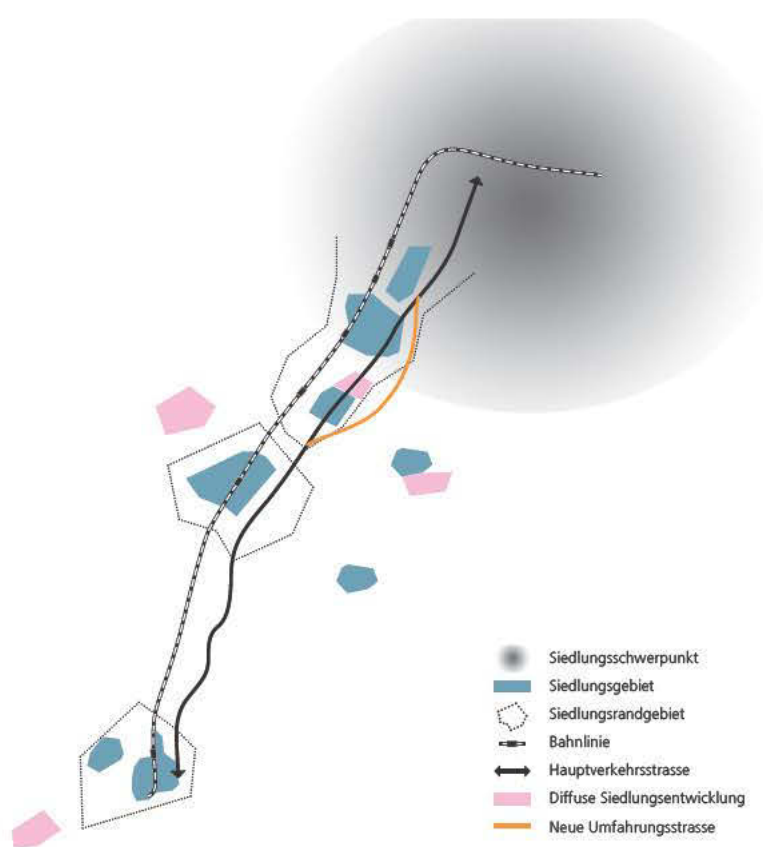
- Konzeption eines Neuzuzüglerpakets, eines Beratungsangebots für Unternehmen und Bürger sowie eines Mobilitätserziehungsleitfadens für Kindergarten- und Schulkinder
- Ausweitung der Münchner Fahrradmarketingkampagne auf die Region.

Begründung der Maßnahmen

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen soll durch eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr einer weiteren Verschärfung der Engpasssituation im Straßennetz entgegengewirkt werden. Das ROEK München Südwest zielt auf eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs. Hierfür ist es notwendig, die bisherigen planerischen Handlungsmuster zu durchbrechen, welche in der Vergangenheit zwangsläufig zu Wachstumsspiralen in der Infrastrukturentwicklung für den motorisierten Individualverkehr geführt haben.

Diese Wachstumsspirale ist in der nebenstehenden Abbildung dargestellt und geht auf eine diffuse Siedlungsentwicklung zurück. Die neu entstehenden Siedlungsstrukturen sind autoabhängig und bewirken eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Straßen im Untersuchungsraum. Im Bereich von Ortsdurchfahrten treffen die Bedürfnisse des Straßenverkehrs mit den Bedürfnissen der Einwohner und der lokalen Wirtschaft aufeinander und beeinträchtigen zunehmend die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der entstehende Handlungsdruck mündet im Bau von Umfahrungsstraßen. Die dadurch hervorgerufene Senkung des räumlichen Widerstands induziert jedoch Mehrverkehr, verlagert das Problem an neue Flaschenhälse, wo wiederum neue Infrastrukturbedürfnisse aufkommen. Die beschriebene Handlungslogik wurde in der Vergangenheit unterstützt von einer starken radialen Ausrichtung des öffentlichen Verkehrsnetzes auf die Landeshauptstadt München. Viele lokale und regionale Verkehrsbeziehungen sind in einem zunehmend polyzentrisch organisierten Raum jedoch tangential ausgerichtet, finden daher kein passendes Angebot im öffentlichen Verkehr und sind auf die Straße angewiesen.

Bisherige Handlungslogik



Die im Rahmen des ROEKs München Südwest empfohlene Handlungslogik setzt an drei Ebenen an:

1 Der wachstumsbedingte Mehrverkehr soll durch eine konsequente Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf die S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte sowie durch eine maßvolle Nachverdichtung in gemischt genutzten Siedlungen vom öffentlichen Verkehr sowie vom Fuß- und Radverkehr bewältigt werden. Dieses Ziel wird unterstützt durch eine offensive Planung der entsprechenden Verkehrsträger, die wiederum nur durch die angestrebte Siedlungsentwicklung ihre Rechtfertigung findet. Diese Synergien sind die Voraussetzung für das vorgeschlagene Verkehrskonzept.

2 Die S- und U-Bahn-Haltepunkte werden zu intermodalen Verknüpfungspunkten weiterentwickelt. In Verbindung mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen führt dies zu einer Steigerung der Systemqualität des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) und damit zur Chance, dass bestehender motorisierter Individualverkehr auf diese Verkehrsmittel verlagert werden kann.

3 Neue, hochrangige Alternativen im Fahrrad- und öffentlichen Verkehr auf wichtigen tangentialen Verkehrsbeziehungen sorgen dafür, dass möglichst direkte Verbindungen zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im Untersuchungsraum hergestellt sind. Dies ermöglicht, dass weitere bestehende Verkehrsströme von der Straße auf den Umweltverbund verlagert werden können.

Die durch das Konzept gewonnen Potenziale zur Abwicklung des wachstumsbedingten Mehrverkehrs sowie zur Verlagerung des bestehenden MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds sollen ermöglichen, auf Umfahrungsstraßen und weitere hochrangige Straßen zukünftig zu verzichten. Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel, verschiedenartiger Interessenskonflikte und dem zunehmenden Bewusstsein für Flächenverbrauch werden sich derartige Infrastrukturvorhaben in Zukunft auf der politischen Agenda als immer schwieriger umsetzbar erweisen (siehe Bürgerentscheid zur Umfahrungsstraße Gräfelfing). Terminus für diesen Verzicht ist jedoch die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die interkommunale Kooperation im Untersuchungsraum vor allem bei der Nutzungsplanung und bei der Arealentwicklung. Eine wichtige Voraussetzung liegt auch in der Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fest zu verankern (Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement).

Zukünftige Handlungslogik

