
2.1.3

Lesart Verkehr

Der Untersuchungsraum besteht aus zwei radial auf die Landeshauptstadt München zulaufenden Siedlungsachsen mit den äußersten Zentren Starnberg und Germering. Entlang der Würmtalachse verläuft die S-Bahnlinie S6 mit Halte-/Verknüpfungspunkten in allen wichtigen Siedlungsbereichen sowie die stark vom Durchgangsverkehr frequentierte Staatsstraße St2063. Eine vergleichbare (Problem-)Struktur zeigt sich an der Bundesstraße B2 und an der S-Bahnlinie S8 entlang der Siedlungsachse Germering – Freiam – Pasing. Im stadtnahen Umland (z.B. Gräfelfing) sowie in den südwestlichen Bezirken der Landeshauptstadt München (Pasing, Hadern, Fürstenried) löst sich die achsiale Siedlungsstruktur auf. Zwischen den verschiedenen Siedlungsräumen treten in diesen Bereichen vielfältige tangentielle Verkehrsbeziehungen auf.

Ergänzend zum regionalen Straßen- und Schienennetz verfügt der Untersuchungsraum über verschiedene Anschlüsse ans Autobahnnetz. In Starnberg, Fürstenried und Hadern an die A95, in Germering, Freiam, Gräfelfing und Hadern an die A96 und in Germering an die A99. Demgegenüber besteht lediglich in Pasing ein Systemhalt im Schienenregional- und Fernverkehr, seit der Fahrplanänderung und Fahrplanverdichtung der Werdenfelsbahn auch am Seebahnhof in Starnberg.

Gemäß der landkreisbezogenen Daten der bundesweiten Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MID) 2008* wird in den Landkreisen des Untersuchungsraums für 50 - 60% der zurückgelegten Wege das Auto (als Fahrer und als Mitfahrer) als Hauptverkehrsmittel genutzt. Der Anteil des Öffentlichen Personenverkehrs (hier ÖPV) liegt bei 6 - 14 %. Die übrigen Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit liegt der Untersuchungsraum im Vergleich zum Großraum München im Durchschnitt. Die Entwicklung in den vergangenen 25 Jahren in den südwestlichen Umlandgemeinden von München war stark autoorientiert (vgl. Statistiken aus Starnberg und Gauting*).

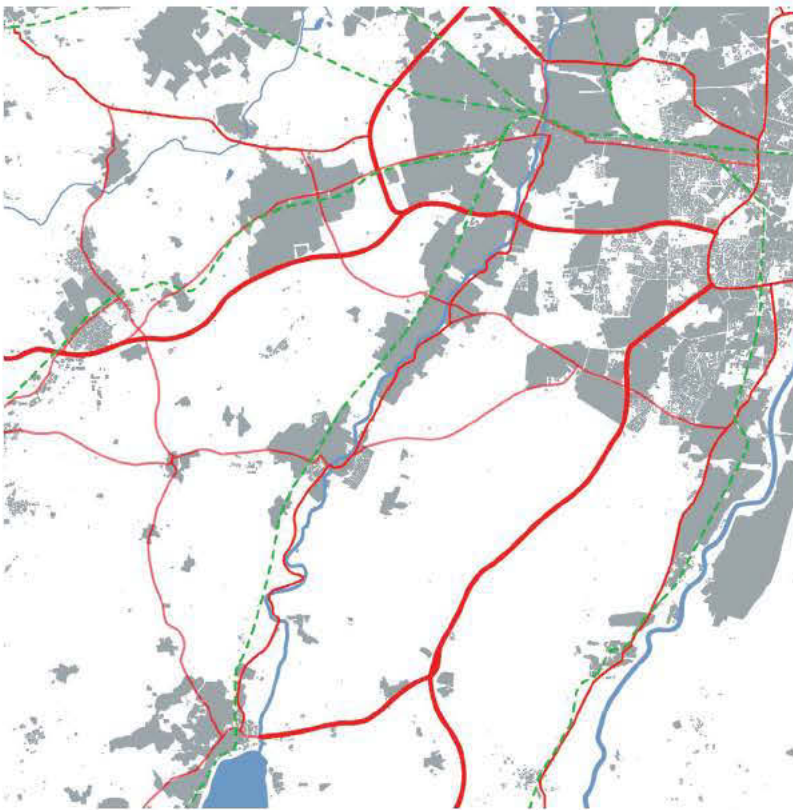
In diesem Zeitraum hat der Anteil der KFZ-Fahrten um 5 Prozent, im Binnenverkehr um 8 Prozent zugenommen, während die Fahrten mit dem Fahrrad entsprechend abgenommen haben. Dieser Modal-shift muss in Zusammenhang mit der zum Teil dezentralen Ausbreitung der Siedlung im Untersuchungsraum gesehen werden (z.B. Gewerbegebiet „Kraillinger Innovations Meile“ (KIM) im Jahr 1996). Mit derartigen Entwicklungen wird dem allgemein hohen Siedlungsdruck aufgrund der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt München nachgegeben und Widerständen bei der Überbauung von zentralen Bereichen bzw. bei der Umstrukturierung bestehender Siedlungsflächen ausgewichen. Die in

** jeweils siehe Kapitel:*

1. Ausgangslage – Erwartungen

[B] Ausgangslage Verkehr

dieses Berichts



„Lesart“ Verkehr

den Statistiken festgestellten Abnahmen beim Radverkehr spiegeln die Erfahrungen der durchgeführten Ortsbegehungen im Untersuchungsraum wider:

Wenig attraktive Ortszentren, stark belastete Hauptverkehrsstraßen mit ungenügender Infrastruktur für Fahrradfahrer, fehlende oder unpflegte Abstellanlagen an wichtigen zentralen Einrichtungen sowie Bahnhöfen und schließlich lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen schmälern die Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs maßgeblich. Dies führt dazu, dass dem Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag kaum Bedeutung zukommt.

Entlang der radialen ÖPNV-Achsen hat die S-Bahn eine hohe Bedeutung für die Verflechtung mit der Landeshauptstadt München.

Jedoch schmälern folgende Eigenschaften des ÖPNV-Systems im Untersuchungsraum dessen Potenziale:

- Der 20-Minuten-Takt der S-Bahnlinie S6 in der Spitzenzeit wird als nicht ausreichend empfunden.
- Regionale und städtische Buslinien sind nicht optimal auf die Fahrpläne der S-Bahn abgestimmt.
- Es ist nur ein eingeschränktes und z.T. schlecht wahrnehmbares ÖPNV-Angebot am Samstag und Sonntag vorhanden. Es fehlen fußläufige Zugänge zu den Haltestellen.
- Die Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind z.T. in sehr unattraktivem Zustand und mangelhafter Ausgestaltung.
- Die ÖPNV-Haltestellen, v.a. im Busverkehr, sind z.T. sehr mangelhaft ausgestattet.

Unvorteilhaft im ÖPNV-System sind auch einige Tarifsprünge entlang der S-Bahn-Achsen. So befindet sich zwischen Germering und Harthaus sowie zwischen Stockdorf und Planegg der Tarifsprung vom Außen- zum Innenraum des Münchener Verkehrsverbundes (MVV). Diese Tarifsprünge fördern ein mit dem übergeordneten Ziel der Verlagerung von Verkehr vom MIV hin zum ÖPNV nicht konformes Mobilitätsverhalten: S-Bahn-Fahrgäste fahren bewusst mit dem Auto zu einer weiter entfernten S-Bahn-Haltestelle, um so von einem günstigeren Tarif zu profitieren.

Abschätzungen mit dem regionalen Verkehrsmodell München zeigen für die einzelnen Gemeinden Durchgangsverkehrsanteile im Bereich der Ortsdurchfahrten zwischen 50 und 75 Prozent. Diese Anteile sind als ungewöhnlich hoch, jedoch vor dem Hintergrund der räumlichen Situation als plausibel einzustufen. Gleichzeitig sind an den betreffenden Achsen wesentliche Anteile von über 50 Prozent im Tangentialverkehr festzustellen. Dieser kann fast ausschließlich über die Straßen M4, M21, St2544, St2344 sowie St2343 abgewickelt werden, da kaum Alternativen im öffentlichen Verkehr vorhanden sind. Überlastungen auf den genannten Achsen vor allem während der Spitzenstunden des Berufsverkehrs illustrieren diese Problematik.

Zur Beurteilung der Schwerverkehrsanteile auf den wichtigen Verbindungsstraßen im Untersuchungsraum wurden die verschiedenen durchgeführten Verkehrszählungen analysiert. Je nach Erhebung weisen die St2063 Schwerverkehrsanteile von zwei bis sechs Prozent, die St2043 zwischen vier und sechs Prozent und die St2044 zwischen

fünf und sieben Prozent auf. Auf Zufahrten zu größeren Gewerbe- und Industriegebieten treten auch deutlich höhere Schwerverkehrsanteile auf. Insgesamt sind die Schwerverkehrsanteile aus fachlicher Sicht für den Untersuchungsraum als wenig bis mäßig problematisch einzustufen. Jedoch wird der Schwerverkehr von politischen Vertretern und Anwohnern an Hauptverkehrsstraßen häufig als Problem thematisiert. In der Region besteht die Vermutung, dass es sich beim Großteil des Schwerverkehrs um Durchgangsverkehr handelt, der die mautpflichtigen Bundesautobahnen umfährt.



fehlende Infrastruktur für Radfahrer

Foto: EBP



links: fehlende Infrastruktur für Fußgänger

Foto: EBP



rechts: unzureichende Zugänglichkeit der Bahnhöfe und keine hinreichende Abstellmöglichkeit für Fahrräder

Foto: EBP