

Verein für Verkehrsberuhigung in Weßling e.V.

Sicherheit und ungefährdeter Lebensraum
an/auf Straßen und Schulwegen
der Gemeinde Weßling

Weßling, 13.10.10

Entwurf Verkehrskonzept für Weßling

Inhalt

1	Zielsetzung des Konzeptes	3
2	Leitlinien, IST Situation und Prämissen für das Verkehrskonzept.....	3
2.1	Leitlinien.....	3
2.1.1	Handlungsschwerpunkte	3
2.1.2	Leitlinien.....	3
2.2	Beschreibung aktuelle Verkehrssituation in Weßling	6
2.2.1	Regionaler ÖPNV	6
2.2.2	Örtlicher ÖPNV oder Alternativlösungen	6
2.2.3	Radverkehr	6
2.2.4	Motorisierter Individualverkehr.....	6
2.2.5	Fußgängerverkehr	6
2.3	Annahmen für zukünftige Situation.....	7
2.3.1	Phase 1	7
2.3.2	Phase 2.....	7
2.3.3	Phasenübergreifende Annahmen.....	7
3	Ableitung von Maßnahmen und Auswirkungen	8
3.1	Phase 1.....	8
3.1.1	Umgestaltung der Grünsinkerstr. zum Lebensraum.....	8
3.1.2	Umgestaltung Hauptstr. Weßling zum Lebensraum.....	8
3.1.3	Verkehrsregelungen	8
3.1.4	Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung	8
3.2	Phase 2.....	8
3.2.1	Umgestaltung der Gautingerstr. zum Lebensraum.....	8
3.2.2	Umgestaltung Hauptstr. Weßling zum Lebensraum.....	8
3.2.3	Verkehrsregelungen	8
3.2.4	Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung	8
3.3	Phasenübergreifende Maßnahmen	9
3.3.1	Verkehrsvermeidung.....	9
3.3.2	Reduzierung von Gefährdungen.....	9

1 Zielsetzung des Konzeptes

- Beschreibung der möglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Schaffung von Lebensraum durch Verminderung, Vermeidung und Beruhigung des Straßenverkehrs in Weßling unter der Voraussetzung der Auflösung der Staatsstraßenkreuzes in Weßling.
- Neuverteilung des innerörtlichen Verkehrsraums an Fußgänger, Radfahrer, PKW, Zubringer-LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge
- Beschreibung der Auswirkung auf die Gestaltungsmöglichkeiten einer Ortsmitte
- Darstellung in 2 Phasen
 - Phase 1: Maßnahmen nach Realisierung der Umgehungsstraße
 - Phase 2: Maßnahmen nach Rückstufung St 2349 zu einer Gemeindestraße
- Übertragung der relevanten Leitlinien aus den „Leitlinien für ein integriertes Verkehrskonzept im Landkreis Starnberg“ auf die Situation in der Gemeinde Weßling

2 Leitlinien, IST Situation und Prämissen für das Verkehrskonzept

2.1 Leitlinien

Im Folgenden sind die Handlungsschwerpunkte, Leitlinien und Wirkungen aus den „Leitlinien für ein integriertes Verkehrskonzept im Landkreis Starnberg“ (vom 7.5.2007) auf die Situation in Weßling übertragen

2.1.1 Handlungsschwerpunkte

- Motorisierter Individualverkehr soll auf Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad) verlagert werden.
- Das SPNV-Angebot von Herrsching nach München soll ausgebaut und um Express-Bahnverbindungen ergänzt werden.
- Das Busangebot im Landkreis soll weiter ausgebaut und u.a. durch die stärkere Einbeziehung bedarfsgesteuerter Betriebsformen verbessert werden.
- Es soll ein engmaschigeres Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr hergestellt werden.
- Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme soll durch den ortsangepassten Ausbau von Park+Ride, Bike+Ride sowie den Buszubringerverkehr forciert werden.
- Stark belastete und verkehrsun günstige Ortsdurchfahrten sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Besondere Bedeutung haben dabei Maßnahmen mit gleichzeitiger Funktion für die Lenkung überörtlicher / großräumiger Verkehre.
- Die negativen Auswirkungen der Spitzennachfrage im Freizeit- und Erholungsverkehr im Seebereich sollen durch Maßnahmen im ÖPNV und MIV verringert werden.

2.1.2 Leitlinien

- Verkehr soll vermieden werden
- Motorisierter Individualverkehr soll auf Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad) verlagert werden.
- Innerhalb der Ortszentren soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr gegeben werden.
- Der motorisierte Individualverkehr soll orts- und umweltverträglich organisiert werden.

2.1.2.1 Siedlungsentwicklung / Ortsentwicklung

Versorgungsstruktur

- Die Nahversorgungsangebote in den Gemeinden und Ortsteilen sollen erhalten bzw. gestärkt werden.
- Soziale Infrastrukturen (Kindergärten, etc.) sollen wohnortnah erhalten bleiben.
- Die Ortszentren sollen städtebaulich aufgewertet werden.

Siedlungsentwicklung

Entwurf Verkehrskonzept für Weßling

- Die Siedlungsentwicklung (Wohnen und arbeitsplatzintensives Gewerbe) soll vorrangig im fuß- und radläufigen Einzugsgebiet der S-Bahn Haltestelle (1 km- bzw. 2 km-Radius) konzentriert werden, soweit nicht andere öffentliche Belange entgegenstehen.
- Es sollen dort standortangemessene Baudichten realisiert werden.
- Verkehrsintensive Gewerbeflächen sollen an günstig zum überörtlichen Straßennetz gelegenen Standorten realisiert werden.
- Das städtebauliche Umfeld der S-Bahnhöfe soll in hoher Qualität gestaltet werden.

2.1.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Allgemeine Ziele

- Der ÖPNV im LK Starnberg soll auch in der Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung leisten.
- Der ÖPNV soll als integriertes, d.h. als untereinander und mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmtes System weiterentwickelt werden.
- Der ÖPNV-Anteil am Modal split¹ (Fahrtenaufkommen) soll erhöht werden.
- Von allen Landkreisgemeinden sollen gute Verbindungen in die Kreisstadt Starnberg erhalten, verbessert oder geschaffen werden.
- Die Belange der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung müssen bei der ÖPNV Planung einbezogen werden.

Schienegebundener Personennahverkehr

- Das S-Bahn-Angebot in den Neben- und Schwachverkehrszeiten der S8 soll nachfrageorientiert ausgeweitet bzw. verbessert werden.
- Es soll eine Expressverbindung von Herrsching in Form von Express-S-Bahnen geschaffen werden.
- Der Umstieg vom schienegebundenen Personennahverkehr auf andere Verkehrsmittel (Bus, Taxi, Fahrrad, Kfz, etc.) soll verbessert werden.
- Die Attraktivität der S-Bahnhöfe soll z.B. durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Sauberkeit, Information, Abstellmöglichkeiten, Serviceangebote u.ä. erhöht werden.
- Der S-Bahnhof soll barrierefrei ausgebaut werden (behindertengerechter Zugang).

Busverkehr

- Die Anbindung der Gemeinden ..., Weßling,.. an die Stadt Starnberg sollen ausgebaut werden
- Die Anbindung größerer Gewerbegebiete (z.B. Oberpaffenhofen / Argelsrieder Feld) an die S-Bahn soll verbessert werden.
- Alle Ortsteile über 200 Einwohner sollen ein ÖPNV Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge be- bzw. erhalten.
- Die Anbindung von Ortsteilen an die Hauptorte soll verbessert werden.
- Zur Verbesserung des Angebots in der Normal- und Schwachverkehrszeit sollen bedarfsgesteuerte Betriebsweisen wie Anruf-Sammeltaxi-Verkehr (AST) und Rufbus eingeführt werden.
- Das Busangebot für Schüler am Nachmittag soll verbessert werden.
- Die Abstimmung zwischen öffentlichen Buslinien und Schulbussen soll verbessert werden.
- Der Busverkehr soll wirtschaftlich und effektiv abgewickelt werden.

Park+Ride / Bike&Ride / Kiss&Ride

- P+R Stellplätze sollen nachfrageorientiert unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse ausgebaut werden.
- Die Zufahrt zu den P+R-Parkplätzen soll möglichst direkt und ortsverträglich erfolgen.
- An den S-Bahn-Haltestellen sollen B+R-Stellplätze zugangsnah und nachfrageorientiert ausgebaut sowie qualitativ verbessert werden.
- Für Hol- und Bringverkehre (Kiss&Ride) sollen eingangsnah Kurzparkstellplätze geschaffen werden.

¹ Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits (Quelle Wikipedia)

Entwurf Verkehrskonzept für Weßling

Information / Service

- Die Informationen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sollen erweitert werden, z.B. durch
 - Lokale Fahrplaninformationen
 - Landkreisspezifische Tarifinformationen
 - Werbung für ÖPNV Angebote
 - Radwegkarten
 - Serviceangebote (Fahrradverleih, Reparatur etc.)
- Serviceangebote an den Bahnhöfen sollen erweitert werden.
- Es soll ein Mobilitätsberatungsangebot geschaffen /gefördert werden.

Tarif

- Das Tarifsystem des MVV soll nach Möglichkeit derart modifiziert werden, dass kostenintensive Tarifsprünge, die das Verkehrsverhalten der Fahrgäste maßgeblich beeinflussen, abgemildert werden.

2.1.2.3 Radverkehr

Allgemeines

Der Radverkehrsanteil am Modal split soll erhöht werden.

Radwegenetz

- Es soll ein engmaschigeres Radwegnetz im Landkreis hergestellt werden.
- Entlang der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sollen Radwege ausgebaut werden, z.B. STA 6 von Hochstadt über Unering, Drößling, Frieding nach Andechs, ST 2349 Oberpfaffenhofen – Unterbrunn (derzeit keine konkreten Planungen)
- Es sollen direkte Radwegeverbindungen zwischen den Hauptorten sowie zwischen den Hauptorten und Ortsteilen hergestellt werden.
- Innerörtliche Radwege sollen, v.a. wenn sie Zubringer zu den S-Bahn-Halten sind, ausgebaut werden (2-km Radius)
- Für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr soll eine einheitliche und bessere Beschilderung erstellt werden.

Fahrradinfrastruktur

- An den S-Bahn-Haltestellen sollen B+R-Stellplätze zugangsnah und nachfrageorientiert ausgebaut werden.
- Die Bike&Ride-Stellplatzanlagen sollen qualitativ optimiert werden (Überdachung, gute Abschließmöglichkeiten etc.)
- Die Fahrradmitnahme in der S-Bahn / im Bus soll erleichtert werden.

2.1.2.4 Motorisierter Individualverkehr

- Stark belastete und verkehrsunünstige Ortsdurchfahrten sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Besondere Bedeutung haben dabei Maßnahmen mit gleichzeitiger Funktion für die Lenkung überörtlicher / großräumiger Verkehre.
- Nach dem Bau von Ortsumfahrungen sollen die Möglichkeiten einer Abstufung und des Umbaus der entlasteten Innerortsstraßen geprüft werden.
- Der motorisierte Freizeitverkehr, insb. der Parkverkehr, soll möglichst verträglich abgewickelt werden.

2.2 Beschreibung aktuelle Verkehrssituation in Weßling

2.2.1 Regionaler ÖPNV

Weßling ist an den regionalen ÖPNV durch die S-Bahn Linie S8 im 20 Minuten Takt an München angebunden. Von Weßling in Richtung Herrsching verkehren die S-Bahnen ausserhalb der Stoßzeiten im 20/40 Minuten Taktschema. Weßling bildet eine Tarifgrenze. Am Weßlinger Bahnhof stehen 81 Park & ride Parkplätze zur Verfügung. Die Takt- und Tarifgrenze machen Weßling zur bevorzugten Einsteigestation auch für S-Bahn Fahrgäste aus den Gemeinden im Westen Weßlings.

Weßling ist mit den Buslinien 955, 952, 9xx an den regionalen Busverkehr angebunden. Die Buslinien verkehren teilweise nur in der Stoßzeiten, und sind damit für einen Großteil möglicher Fahrgäste unattraktiv.

Innerörtlicher ÖPNV ist nur über die Haltestellen der regionalen Buslinien im Ortsbereich realisiert. Der Ortsteil Hochstadt ist nur in den Stoßzeiten versorgt.

2.2.2 Örtlicher ÖPNV oder Alternativlösungen

Es wurde 200x der rote Punkte eingeführt. Beschreibung des Systems, Analyse der Nutzung, Beschreibung des Status

2.2.3 Radverkehr

Fahrradwege für den Alltagsverkehr bestehen in Richtung Gilching, Herrsching und innerörtlich nach Hochstadt. Die Hauptstr. ist ab Gautingerstr. in Richtung München mit einem geteilten Fuß-/Radweg ausgestattet.

2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

- Kurzak Zahlen,
- Planfeststellungsbeschluss
- Situation Schulwege und resultierender Verkehr

2.2.5 Fußgängerverkehr

- Fußwege
- Übergänge Hauptstr.
- Schulwege
- Heutige Gefahrenpunkte im Ort

2.3 Annahmen für zukünftige Situation

2.3.1 Phase 1

- Kurzak Zahlen
- Planfeststellungsbeschluss
- Umgehungsstraße besteht
- Hauptstr. (bis Gautingerstr.) und Grünsinkerstr. sind Gemeindestraßen, Grünsikerstr. ist Sackgasse
- Schulsituation und resultierender Verkehr

2.3.2 Phase 2

- St 2349 ist herabgestuft im gesamten Ortsbereich Weßling (Unterbrunn bis A96)
- STA 6 ist verlängert bis Unterbrunn bzw. Straße nach Unterbrunn ist Gemeindestr
- Schulsituation
- Weitere Annahmen zur Ortsplanung

2.3.3 Phasenübergreifende Annahmen

- ÖPNV Situation (S-Bahn Takt, Park&Ride, Buslinien und Takte)
- Überörtliche Fahrradwege

3 Ableitung von Maßnahmen und Auswirkungen

3.1 Phase 1

3.1.1 Umgestaltung der Grünsinkerstr. zum Lebensraum

- Rahmenplanung
- Gestaltungsplanung

3.1.2 Umgestaltung Hauptstr. Weßling zum Lebensraum

- Rahmenplanung
- Gestaltungsplanung

3.1.3 Verkehrsregelungen

- Tempo 30, LKW-Verbot, Fußgängerübergänge
- Bereiche ohne Verkehrsregelung, selbsterklärende Straßen

3.1.4 Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung

- Schulwege Weßlings sicherer machen, Motivation zum Fahrradfahren,....

3.2 Phase 2

3.2.1 Umgestaltung der Gautingerstr. zum Lebensraum

- Gestaltungsplanung

3.2.2 Umgestaltung Hauptstr. Weßling zum Lebensraum

- St 2068 bis A96
- Gestaltungsplanung

3.2.3 Verkehrsregelungen

- Tempo 30, LKW-Verbot, Fußgängerübergänge
- Bereiche ohne Verkehrsregelung

3.2.4 Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung

- Schulwege sicherer machen, Motivation zum Fahrradfahren,....

3.3 Phasenübergreifende Maßnahmen

3.3.1 Verkehrsvermeidung

3.3.1.1 Örtliche Mitfahrzentrale

3.3.1.2 Regionaler ÖPNV

Verkehrsvermeidungspotenziale

- Steigerung der Attraktivität der S-Bahn durch Expressbahn nach München (Bemerkung: 2. Stammstrecke ist Voraussetzung)
- Taktverdichtung bis Herrsching auf 20 Min Takt ganztags
- Behindertengerechter Zugang (Bemerkung: Umbau im Rahmen des Projektes 2. Stammstrecke vorgesehen)
- Abschaffung der Tarifgrenze
- Verbesserung des Angebotes an Wochenenden und am Abend

3.3.1.3 Innerörtlicher ÖPNV

Verkehrsvermeidungspotenziale

- Ruftaxi
- Bürgerbus
- Pendelbus zu Gemeinden im Westen für S-Bahn Fahrer aus westlichen Gemeinden

3.3.1.4 Fahrrad

Verkehrsvermeidungspotenziale durch Steuerung der Attraktivität des Fahrradfahrens

- Verbesserung Straßenbelag auf Fahrradwegen
- Beleuchtung der innerörtlichen Fahrradwege (Richtung Gewerbegebiet)
- Markierungen der Fahrradspuren an Kreuzungen / Einmündungen
-

3.3.2 Reduzierung von Gefährdungen

3.3.2.1 Lärmreduzierungsmaßnahmen

3.3.2.2 Entschärfung von Gefahrenstellen