

Stellungnahme zum Umbau der Maxhofkreuzung

Die WPS-Fraktion nimmt unter Bezug auf TOP 2 der Stadtratssitzung vom 20.12.2010 (Umbau der Maxhofkreuzung: hier Vorstellung der Studie des Ingenieurbüros Vössing vom 16.12.2010 über die Leistungsfähigkeit einer Kreisverkehrslösung) wie folgt Stellung:

Die Maxhofkreuzung ist als hochbelastete dreiarmige Einmündung der St2563 in die B2 ein Gefahrenpunkt. Bereits heute besteht ein starker Abbiegeverkehr von der St2563 auf die B2: 2/3 in Richtung Süden (Weilheim und Westufer des Starnberger Sees) und 1/3 in Richtung Starnberg/A95. Mit dem Bau der Westumfahrung von Starnberg und deren Zusammenlegung mit der bei Unter-/Oberbrunn ausgebauten St2069 wird am Maxhof eine attraktive Anbindung an den Raum Gilching/Fürstenfeldbruck sowie A96 (München-Lindau) und A99 (Autobahnring München) entstehen. Durch eine Nordspange von der Westumfahrung zur A95 entsteht zusätzlich eine Anbindung an das Gewerbegebiet Schorn und den Raum Schäftlarn sowie die A95 (München-Garmisch). Damit entsteht eine wesentliche Alternative zur Starnberger B2-Ortsdurchfahrt Richtung A95. Ein Umbau/Ausbau des Anschlusses am Maxhof muss diesen Trassenvarianten und den damit verbundenen Verlagerungen der Verkehrsströme Rechnung tragen. Die seitens der Straßenbauverwaltung als Vorentwurf vorgestellte höhenfreie Gestaltung des Knotenpunktes Maxhof als linksgeführte Trompete in der Achse Weilheim-München kommt dem allerdings nicht nach.

Planungsziele

Westumfahrung, Verkehrsentlastung der Stadt

Im geltenden Regionalplan für die Region München ist als verbindliches Ziel BV 3.2.6 festgelegt, dass die Entlastung von Ortszentren und Wohnbereichen vom Kfz-Verkehr der Bundesstraße B2 im Raum Starnberg besonders vordringlich ist. Die geplante Westumfahrung von Starnberg dient diesem Ziel. Sie bietet die Chance zu einer effizienten Entlastung der B2 im Innenstadtbereich [7]. Im Hinblick auf den Ausbau der Westumfahrungen von Oberbrunn und Unterbrunn ergibt sich eine weiträumige Umfahrungsmöglichkeit von Starnberg zur A96 (München-Lindau, AS Gilching), die über die A99 (BAB-Ring West) eine Verteilungsfunktion in alle Richtungen hat. Die Verkehrsbedeutung dieser Nord-Süd-Verbindung hat enorm zugenommen, so dass ein leistungsfähiger Umbau des Maxhofknotens geboten ist.

Mit dem Bau der Westumfahrung von Starnberg ist die Abstufung der Söckinger Straße St2070 und der Hanfelder Straße St2069 verbunden. Der nach Osten gerichtete Durchgangsverkehr soll über den Maxhof-Knoten rückläufig über die B2 durch die Innenstadt zum Ortsteil Percha geleitet werden. Dieses Ziel ist kontraproduktiv, da es äußerst umwegig ist und den Verkehr nicht aus der Innenstadt fern hält. Die Entlastung muss richtigerweise ohne Umweg durch eine Nord-Ost-Umfahrung von Starnberg gelöst werden, zumal nicht sicher ist, dass ein B2-Innenstadttunnel tatsächlich finanziert und gebaut werden kann.

Durch eine Nordspange zur A95 könnte eine Anbindung an das Gewerbegebiet Schorn und den Raum Schäftlarn sowie die A95 (München-Garmisch) entstehen.

Bundesstraße B2, Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt

Lt. Presseinformation des Straßenbauamts Weilheim kommt ein Verkehrsgutachten zu folgendem Schluss: "In einigen Jahren werden täglich 36.000 Autos auf der B 2 durch Starnberg fahren." [3]. Zur Bewältigung dieses Verkehrs ist ein B2-Entlastungstunnel geplant, der nur 16.000 Kfz/Tag aufnimmt [1]. Deshalb müssen die restlichen 20.000 Kfz/Tag am Tunnel vorbei weiterhin auf der oberirdischen Strecke Weilheimer Straße - Hauptstraße - Münchner Straße fahren. Die Ausführung als einröhriger Tunnel mit Gegenverkehr ist aus Sicherheitsaspekten bedenklich. Der B2-Entlastungstunnel ist in Wirklichkeit eine Belastung der Stadt, da keine der Radialstraßen angeschlossen ist, eine große Sogwirkung von 40% seine Kapazität relativiert und nur 1/3 der Ortsdurchfahrt mit seiner Länge abdeckt, d.h. ein extremes Verkehrsaufkommen von über 53.000 Kfz/Tag in den Ausfallstraßen entsteht.

Die Finanzierung des Tunnels ist jedoch durch die Finanzkrise, die Tunnelbauten in Garmisch und die von 79 auf 150 Mio. € gestiegenen Baukosten mehr als unsicher. Diese mangelnde Tunnelsicherheit muss in der Planung berücksichtigt werden.

Die Flexibilität der Konstruktion des Maxhof-Knotens für die Planfälle "mit" oder "ohne B2-Tunnel" ist deshalb ein wichtiges Entscheidungskriterium.

Nordumfahrung von Pöcking, Entlastung des Ortskerns von Pöcking und der Innenstadt von Starnberg

Die Innenstadt von Starnberg wird über die Possenhofener Straße, Bahnhofstraße, Wittelsbacher Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße stark mit Durchgangsverkehr zwischen den Westufergemeinden Tutzing, Feldafing, Pöcking und der Stadt München belastet. Deshalb wurde ein interkommunaler Arbeitskreis der vorgenannten Gemeinden und der Stadt Starnberg gebildet, der die Abstufung der Westuferstraße St2063 bei gleichzeitiger Aufstufung der Ortsverbindungsstraße von Tutzing/Garatshausen zur Anschlussstelle an der B2 bei Traubing als Ergebnis brachte. In Zukunft will man mehr auf eine kammartige Erschließung über die B2 umzuschwenken [1].

In diesem Zusammenhang wünscht die Gemeinde Pöcking die Option für den Anschluss einer Nordumfahrung als Ortsstraße an den Verkehrsknoten der B2 am Maxhof [4]. Das Planungsziel ist unklar, da bei einer kammartigen Erschließung kein nennenswerter Durchgangsverkehr auf der Westuferstraße in Pöcking-Possenhofen herrschen dürfte. Außerdem wurde die Nordumfahrung in der Bürgerversammlung mit überwältigender Mehrheit abgelehnt, sodass das Projekt von der Gemeinde nicht weiter verfolgt wird. Trotzdem wird die Forderung nach einem Kreisverkehr wegen der Option einer theoretischen Anschlussmöglichkeit aufrechterhalten, was die Konstruktion eines leistungsfähigen, höhenfreien Knotens verhindert.

Verkehrsentwicklungsplan, Integration der Ziele, Flexibilität der Maßnahmen

Die Planung des Maxhof-Knotens muss die Komplexität des gesamten Stadtgebietes umfassen. So wird für die Münchner Straße 2025 ein für eine Stadt wie Starnberg ruinöses Verkehrsvolumen von ca. 54.000 Kfz/Tag [1] und für die Weilheimer Straße 36.000 Kfz/Tag [3] prognostiziert, wenn nicht geeignete Maßnahmen im Umfeld von Starnberg ergriffen werden.

Isolierte Maßnahmen lösen die Verkehrsprobleme und Umweltbelastungen der Stadt Starnberg nicht, die sich selbst als hochbelasteter Verkehrsknoten darstellt. Hier kann nur ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses die notwendigen Aussagen liefern.

Nachdem derzeit der Stadtentwicklungsprozess läuft, ist mehr Flexibilität der Planung des Maxhof-

Knotens dringend geboten. Entsprechend der Anregung von Prof. Kurzak vom 6.4.2009 S. 1 darf eine Untersuchung wie die des Ingenieurbüros Vössing nicht nur von einem Planfall "mit B2-Entlastungstunnel" ausgehen.

Weiter können in dieser Stellungnahme Ergebnisse von Planungsaufträgen nicht berücksichtigt werden, die die Stadt Starnberg zwar erteilt, aber bisher dem Stadtrat nicht als Entscheidungsgrundlage vorgelegt hat, z.B. Schuhco, Verkehrsbefragungen Bereich Starnberger See (Starnberg Pöcking Feldafing) vom 29.9.2009.

Unter den gegebenen Umständen ist daher eine abschließende Stellungnahme nicht möglich. Für uns gibt es unterschiedliche Alternativen, von denen der Kreisverkehr nur eine von vielen, aber nicht die beste Alternative ist, wie die nachstehend aufgelisteten Vor- und Nachteile der einzelnen Vorhabenalternativen zeigen. Wir unterscheiden nachfolgend in höhengleiche und höhenfreie Knotenlösungen.

Zusammengefasste Bewertung

Wie die nachstehend aufgelisteten Vor- und Nachteile der einzelnen Vorhabenalternativen zeigen, gibt es unterschiedliche Lösungsansätze.

Die Fraktion WPS gibt mit **erster Priorität** einem Knoten (**E**) in Form einer nach Norden abbiegenden linksgeführten Trompete den Vorrang, da er die Stadt am effektivsten vor dem Transitverkehr schützt und gleichzeitig die B2 über die Westtangente optimal an die A96 und weiter die A99 anbindet. Eine spätere Spange von der Westtangente zur A95 würde so optimal die Garmischer Autobahn und das Gewerbegebiet Schorn anschließen.

Mit **zweiter Priorität**, empfehlen wir eine großzügige Einmündung in die B2 mit Lichtzeichenregelung (**A**) näher zu untersuchen. Diese Lösung gestattet als verkehrssteuerndes Netzelement eine Zuflussdosierung, die auf die jeweilige Verkehrssituation in Starnberg Rücksicht nimmt. Diese Lösung ist insbesondere als Zwischenlösung bis zur Entscheidung B2-Umfahrung versus B2-Entlastungstunnel bzw. Nullfall ohne Tunnel leistungsfähig.

Mit **dritter Priorität** verweisen wir auf einen sog. Knie-Turbokreisel (**C**), der ebenfalls auf Westtangente, A96/A99 und Nordspange zur A95 ausgerichtet ist und der optional an eine Nordumfahrung Pöckings angeschlossen werden könnte. Dieser Kreisel ließe sich durch einen späteren Umbau aus einem Standard-Turbokreisel entwickeln.

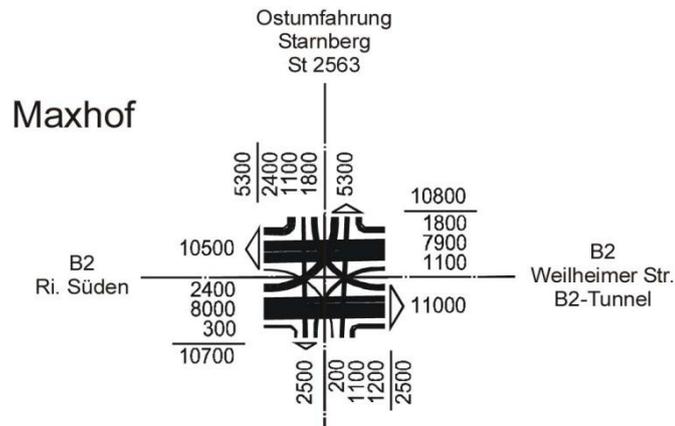
Die vom Staatlichen Bauamt vorgeschlagene höhenfreie Lösung durch eine linksgeführte Trompete (**D**) ist nach unserer Auffassung nicht fachgerecht. Nur 1/3 des Verkehrs auf der Westumfahrung biegt links in Richtung Starnberg ab. Sie zieht unkontrolliert weiteren Durchgangsverkehr in die Stadt. Dies ist keine nachhaltige Verkehrslösung, weil sie die Gesundheit der Bürger belastet.

Erhebliche **Skepsis** wird dem Vorschlag eines zweispurigen Standard-Kreisverkehrs entgegengebracht. Er hat keine verkehrslenkende Wirkung. Er hat wenig Zukunftspotential, weil seine Kapazitätsgrenze bereits bei 30.000 Kfz/Tag [5] und damit der für 2025 mit optionaler Nordumfahrung Pöckings prognostizierten Verkehrsmenge erreicht ist.

Analyse des Sachstands

Die für 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung der Maxhofkreuzung basiert auf einer veralteten Zähl-

lung von 2002.



Prognosebelastung für den Bezugsfall mit B 2-Tunnel, Westtangente und nach Starnberg offenen Trompetenknoten (D) aus [3]

Die Kreuzung hat nach Kurzak [3] für 2025 eine Gesamtlast pro Tag von 27.500 Kfz/Tag und eine Spitzenlast von 2.270 Kfz/h. Mit Anschluss an eine Nordumfahrung Pöcking würde sich die Last auf 29.300 Kfz/Tag bzw. 2.590 Kfz/h erhöhen.

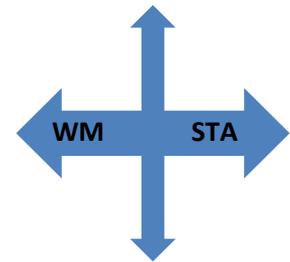
Die Fraktion WPS moniert das Fehlen vertiefter Untersuchungen: Es fehlt eine aktuelle Befragung "woher -wohin" für den Maxhof-Knoten. Kurzak geht von Werten von 2002 aus, die angeblich nicht überholt sind. Die Verkehrsbeziehungen haben sich jedoch mit Fertigstellung der A99 West bereits grundlegend in Richtung der Nutzung einer "Westumfahrung über die Dörfer", d.h. entweder über Perchting/Hadorf oder Andechser/Riedesel/Hanfelder Straße verändert. Viele Verkehrsteilnehmer aus Weilheim und den Westufer-Gemeinden nutzen beispielsweise die Verbindung Maxhof -St2563/ St2070 Hadorf -STA3 Waldkreuzung -St2069 zur A96 (AS Gilching) mit den weiteren Ziele auf dem Autobahnring A99.

Die Umbaumaßnahme am Maxhof kann letztlich nur zielführend beurteilt werden, wenn ein in sich schlüssiges umfassendes Verkehrskonzept für die Stadt entwickelt ist. Wie alle Verkehrsprojekte in Starnberg leidet auch dieses daran, dass ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt fehlt.

Betrachtung der Alternativen im Einzelnen

Lösung A Kreuzung mit Lichtzeichenregelung

Die vorläufige Anordnung einer Lichtsignalanlage bietet eine hohe Leistungsfähigkeit. Mit ihr könnte der Ausbau eines höhenfreien Knotens aufgeschoben werden, bis die Entscheidung B2-Entlastungstunnel versus B2-Umfahrung im Zuge eines Verkehrsentwicklungsplans geklärt ist.



Quelle: Habermann+Follmann [5]

Vorteile:

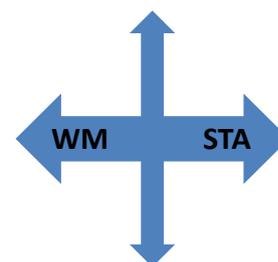
- Geringer Aufwand an Bauzeit und Baukosten
- Als Zwischenlösung geeignet
- Bedarfsgesteuert nach Verkehrsmenge
- Vorzugsgesteuert nach Verkehrslage (wahlweise Richtung Starnberg/B2Tunnel oder Westtange/Umfahrung)
- Gute Erweiterbarkeit für eine optionale Nordumfahrung Pöckings
- Betriebsfähig auch in extremen Verkehrsspitzen

Nachteile:

- Verlustzeiten durch Steuerung nach Verkehrsdichte
- Geringe Sicherheit

Lösung B Standard Turbokreisverkehr

Die gegenüber einem rotationssymmetrischen Standard-Kreisel erhöhte Leistungsfähigkeit dieses Turbokreisverkehrs ist nur für bestimmte Vorzugsrichtungen des Verkehrs, hier Weilheim-Starnberg, gegeben.



Quelle: Fortuijn [6]

Vorteile:

- Geringe Betriebskosten
- Hohe Sicherheit
- Gute Erweiterbarkeit für eine optionale Nordumfahrung Pöcking
- Geringe verlorene Kosten bei späterem Umbau zur Version „Knie“ (C)

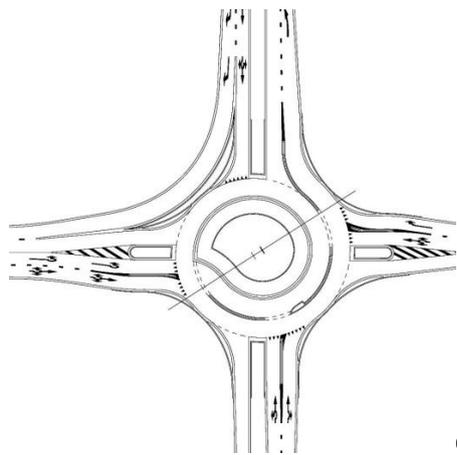
Geringe Verlustzeiten bei geringer Verkehrsdichte

Nachteile:

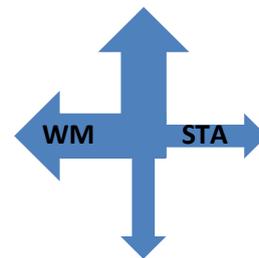
- Geringe Leichtigkeit des Verkehrs
- Steuerung des Verkehrs Richtung Starnberg/B2-Tunnel
- Großer Aufwand an Bauzeit und Baukosten
- Aufschüttungen und Rampen erfordern Geländeanpassung
- Funktionsunfähigkeit bis Verkehrsspitzen über 4.000 Kfz/h (Kurzak[1] 2025: 2.200)

Lösung C

Knie-Turbokreisverkehr



Quelle: Fortuijn [6]



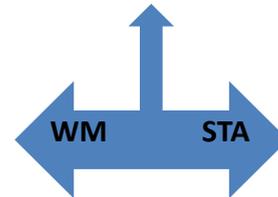
Vorteile:

- Geringe Betriebskosten
- Steuerung des Verkehrs Richtung Umfahrung
- Hohe Sicherheit
- Gute Erweiterbarkeit für Nordumfahrung Pöcking
- Späterer Umbau mit Ausrichtung auf Starnberg/B2-Tunnel statt Umfahrung möglich
- Geringe Verlustzeiten auch bei geringer Verkehrsdichte

Nachteile:

- Großer Aufwand an Bauzeit und Baukosten
- Große Verlustzeiten bei Verkehrsspitzen über 4.000 Kfz/h (Maxhof 2025: 2.100)

Lösung D Trompete, linksgeführt (Richtung Starnberg)



Quelle: Vössing

Anmerkung: Die Lösung entspricht dem Vorentwurf des Staatlichen Bauamts. Die Öffnung der Trompete zeigt in Richtung des schwächeren (1/3 nach links) Abbiegeverkehrs von NW

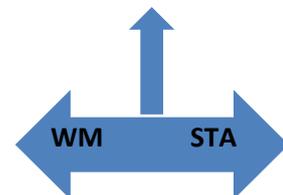
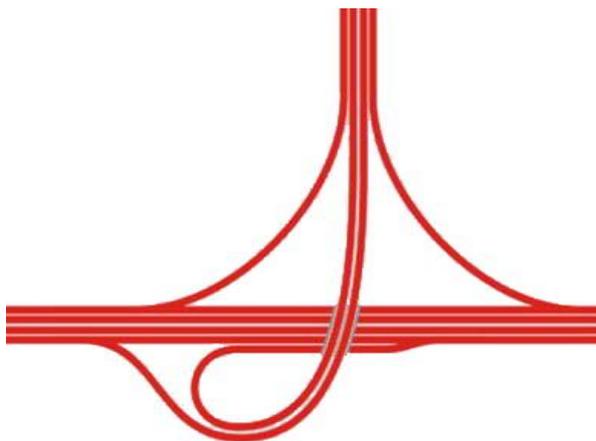
Vorteile:

- Geringe Betriebskosten
- Hohe Sicherheit
- Geringe Verlustzeiten bei jeder Verkehrsdichte
- Hohe Kapazität in der Vorzugsrichtung
- Gute Anpassung an das Gelände, die Landschaft

Nachteile:

- Bevorzugung des Verkehrs Richtung Starnberg
- Großer Aufwand an Bauzeit und Baukosten
- Verkehr wird nicht zügig in die Westumfahrung gelenkt
- Keine Erweiterbarkeit für eine Nordumfahrung Pöcking
- Keine Flexibilität, wenn der Tunnel nicht kommt

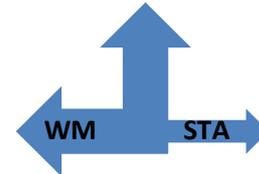
Alternative: Trompete, rechtsgeführt (Richtung Weilheim)



Vorteil:

Die Öffnung liegt in Richtung des stärkeren Abbiegeverkehrs (2/3 nach rechts)

Lösung E Trompete, linksgeführt (Richtung Umfahrung)



Vorteile:

- Steuerung des Verkehrs aus Süden Richtung Umfahrung
- Hohe Leistungsfähigkeit in Richtung Westumfahrung
- Geringe Betriebskosten
- Hohe Sicherheit
- Geringe Verlustzeiten bei geringer Verkehrsdichte
- Gute Anpassung an das Gelände und die Landschaft

Nachteile:

- Großer Aufwand an Bauzeit und Baukosten
- Keine Erweiterbarkeit für eine Nordumfahrung Pöcking

Quellen:

- [1] Kurzak, Verkehrsuntersuchung Raum Starnberg bis Tutzing westliche Seeuferstraße St 2063, 1. Februar 2010
- [2] Kurzak, Verkehrsuntersuchung Bundesstraße B2, 7. April 2003
- [3] StbaWM, Presseinformation
- [4] Lang 2010.10.07 Überörtlicher Verkehr am Westufer des Starnberger Sees, Abstufung der Westuferstraße
- [5] Habermann+Follmann, Novotny, VSVI-Seminar am 26. November 2008
- [6] Fortuijn, VSVI-Seminar am 25. Januar 2007 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- [7] Stadt Starnberg, Albert Blaumoser Verkehrskonzept Westtangente, Aushang im Rathaus