STA
Landratsamt Starnberg

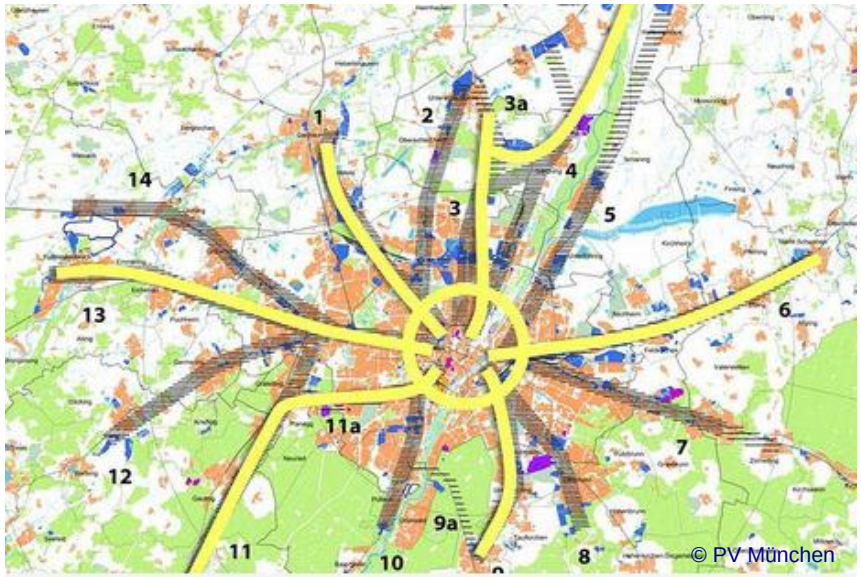
Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Starnberg – Planegg - München

Ergebnispräsentation im Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr der Gemeinde Gauting am 25.03.2021

Ausgangslage und Zielsetzung

2015 Potenzialanalyse Radschnellverbindungen im Großraum München

2019/2020 Machbarkeitsstudie für 5 radiale Radschnellverbindung und eine Ringverbindung innerhalb der Stadt München ➔ Beteiligung des Landkreises Starnberg



Ziele:

- ✓ Umsetzbarkeit
- ✓ Bestmöglicher Linienverlauf
- ✓ Maßnahmen- und Kostenplan
- ✓ Wirtschaftlichkeit

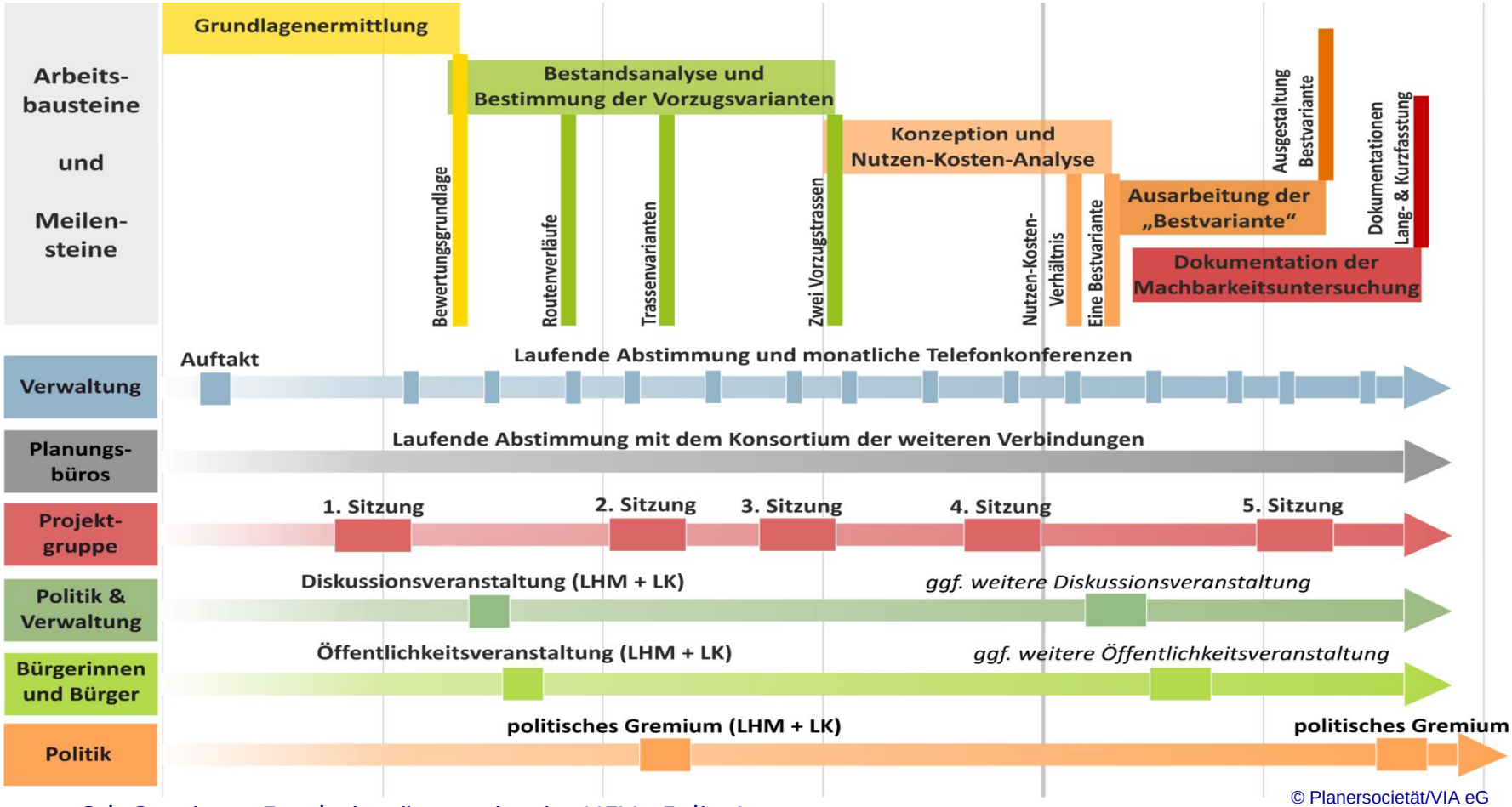
Was sind Radschnellverbindungen?

- In Deutschland eine neue Form der Radverkehrsinfrastruktur von hoher Qualität
- Künftiges Rückgrat für kommunale und regionale Radverkehrsnetze
- Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (Staureduzierung auf den Pendlerstrecken)
- Zielgruppe: Alltagsradverkehr ➔ Berufspendler und Auszubildende
- Hohe Reisegeschwindigkeiten
- Aber: keine „Radautobahnen“

© Planersocietät/VIA eG

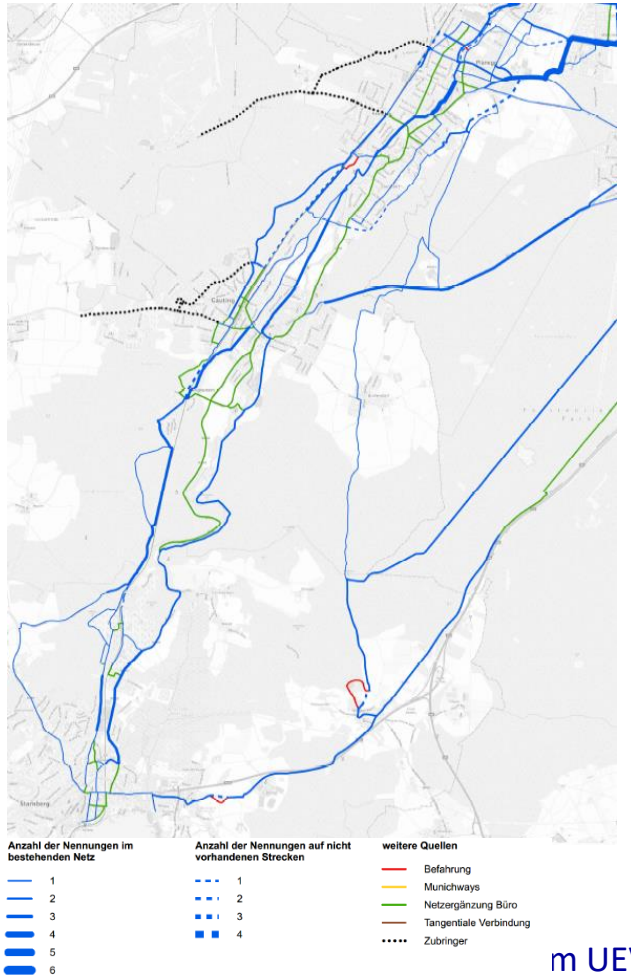
STA
Landratsamt Starnberg

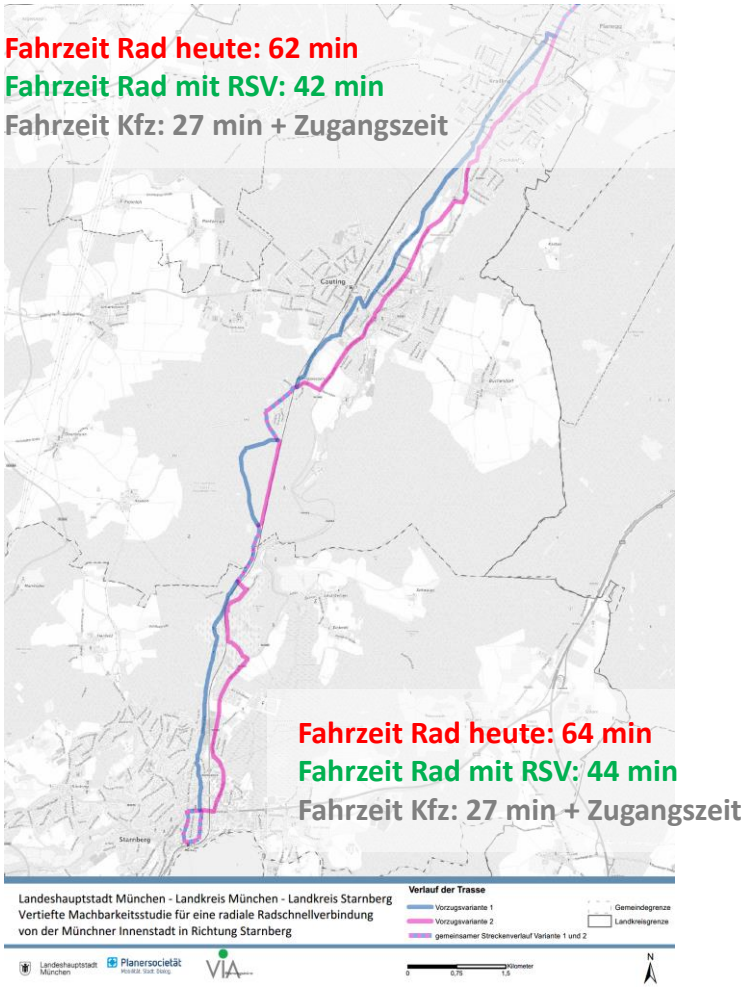
Verfahrensablauf und Beteiligung



© Planersocietät/VIA eG

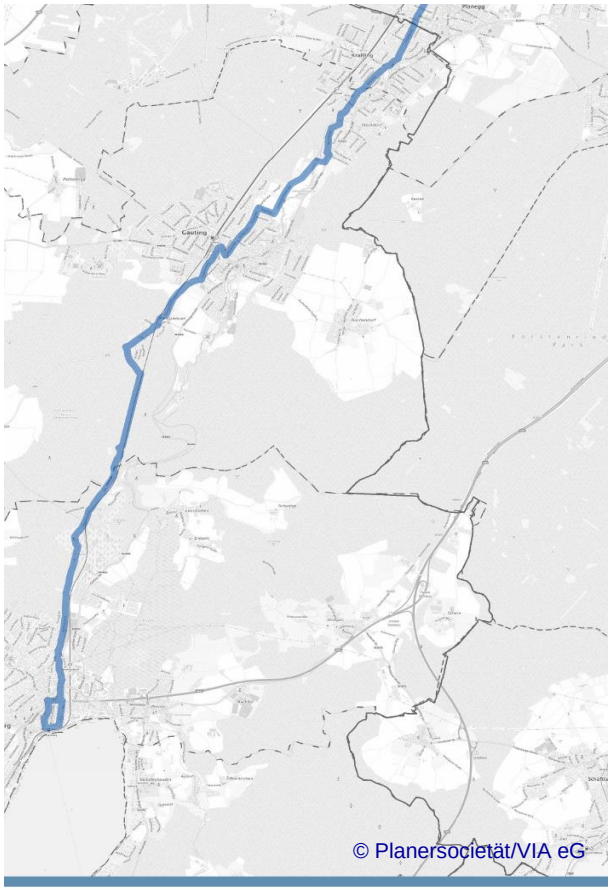
Trassenbestimmung





© Planersocietät/VIA eG

Ergebnis: Bestvariante



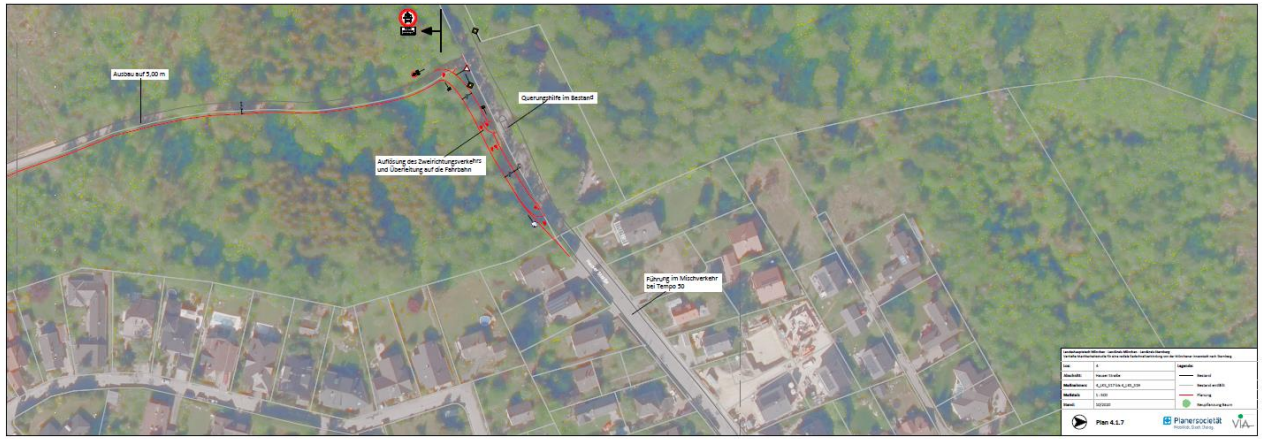
STA
Landratsamt Starnberg

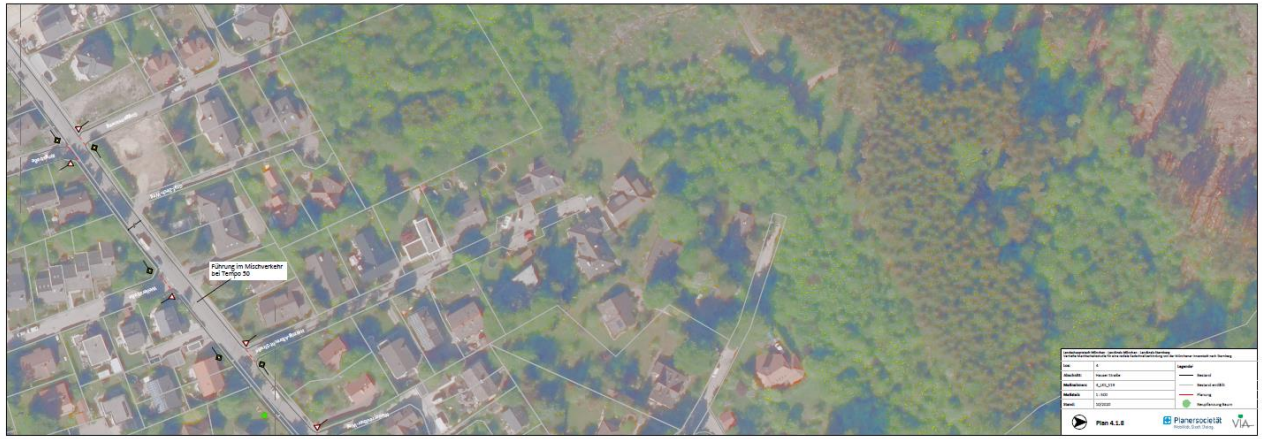
Führung außerorts

Führung westlich der Bahnstrecke durch den Forst bis Königswiesen

Ausbau der land- und forstwirtschaftlichen Wege und Markierung von Radverkehrsfurten
5.027.000 €

Führung in Königswiesen





Verbreiterung Geh- und Radweg
163.000 €

Führung im Mischverkehr in der Ortsdurchfahrt
51.000 €

Führung in Königswiesen

Nach Bahnunterführung in die Königswieser Straße

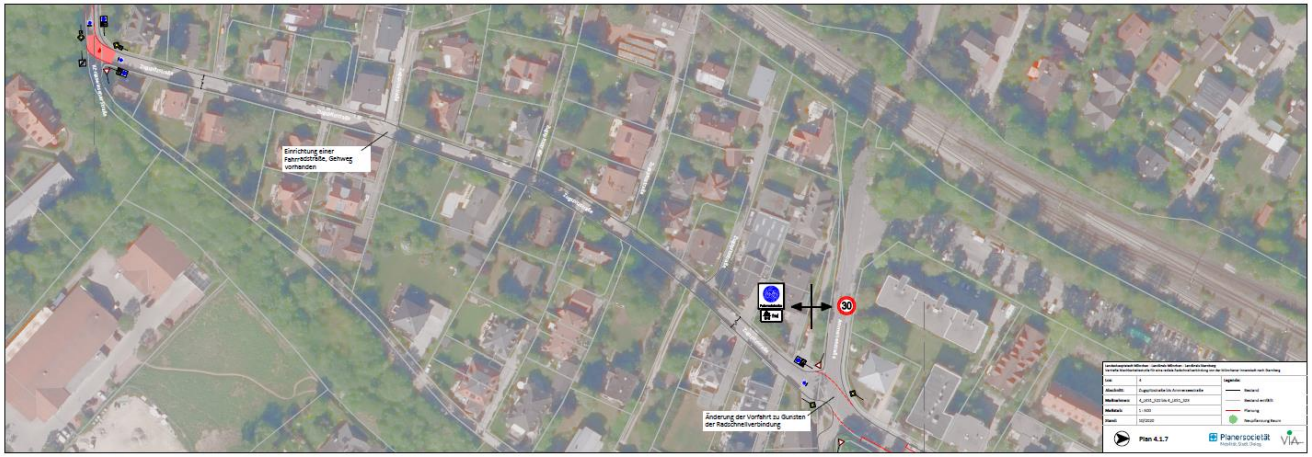
Ausbau und Ausweisung als Fahrradstraße 1.426.000 € (Hauser Straße bis Eibseestraße)

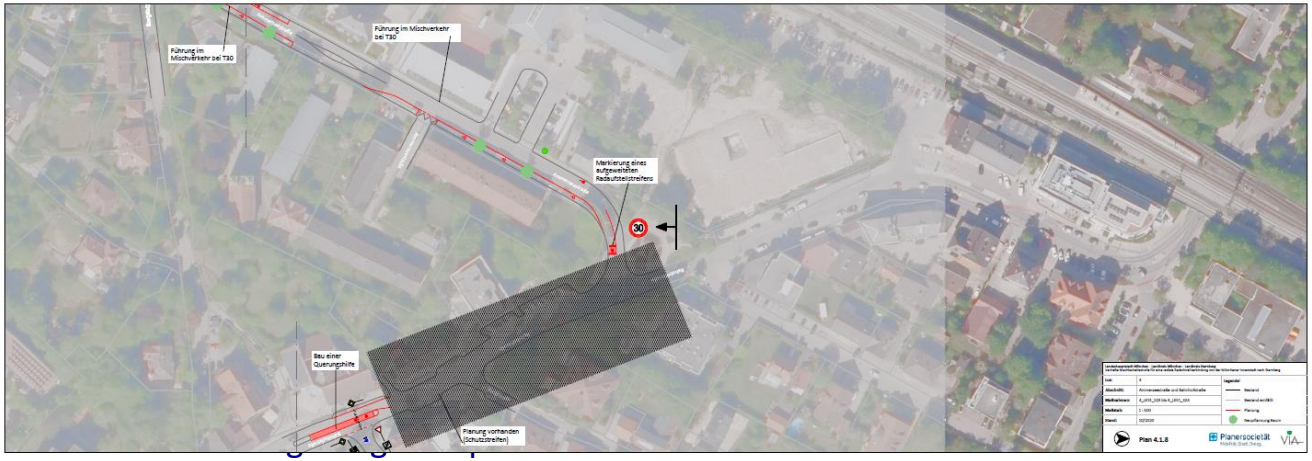
Führung in Gauting

Königswieser Straße

Ausbau und Ausweisung als Fahrradstraße und Markierung von Radverkehrsfurten 324.000 € (Eibseestraße bis Zugspitzstraße)

Führung in Gauting





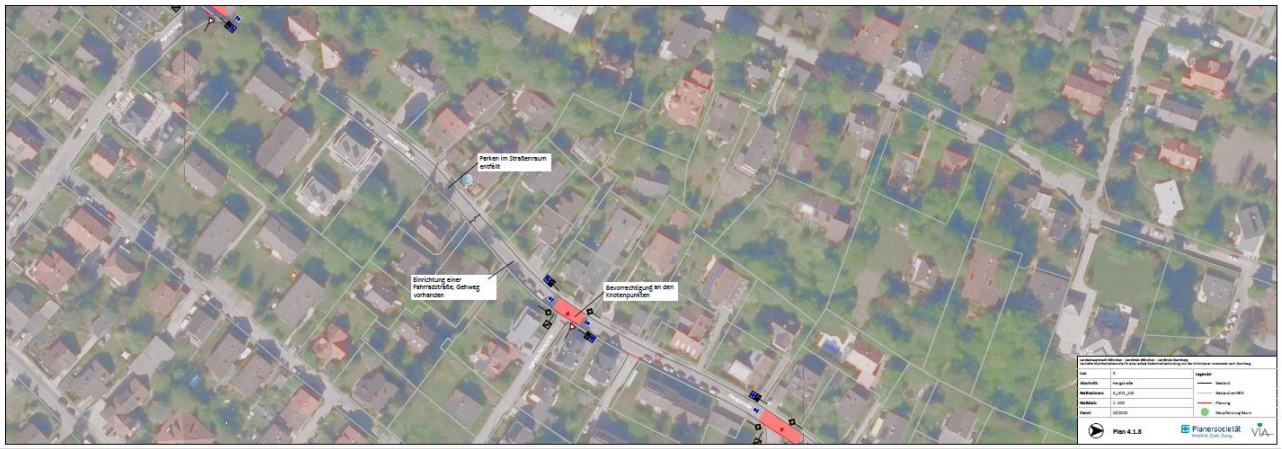
Zugspitzstraße/Ammerseestraße

Ausweisung als Fahrradstraße
306.000 €

Umbau Kreuzung Ammerseestraße/Bahnhofstraße
1.274.000 €

STA
Landratsamt Starnberg

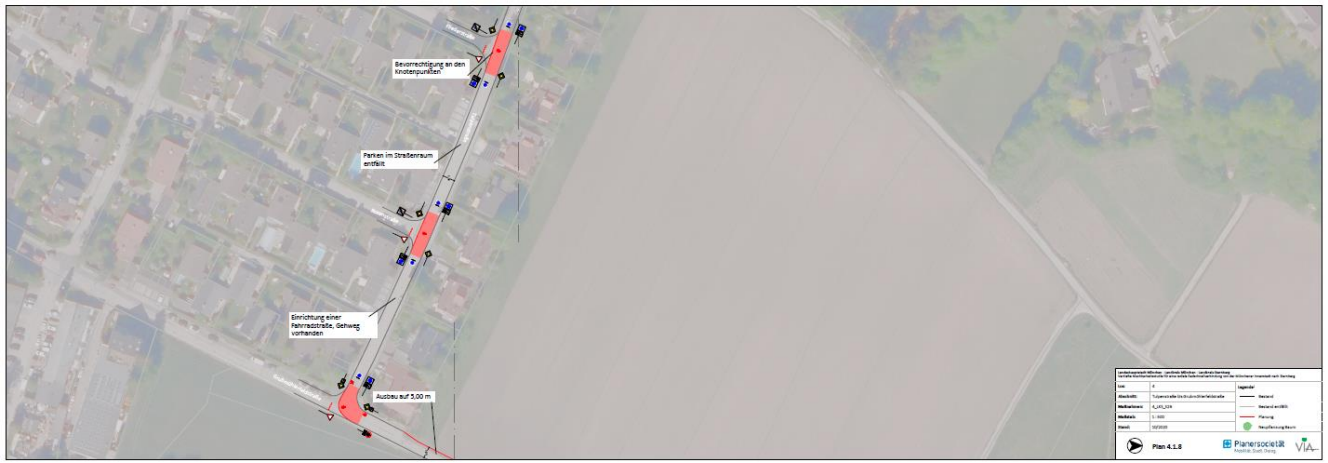
Führung in Gauting



Bahnhofstaße
Führung im Mischverkehr
Bau einer Querungsinsel
112.000 €

Hangstraße
Ausweisung einer Fahrradstraße und Markierung Radverkehrsfurten
209.000 €

Führung in Gauting



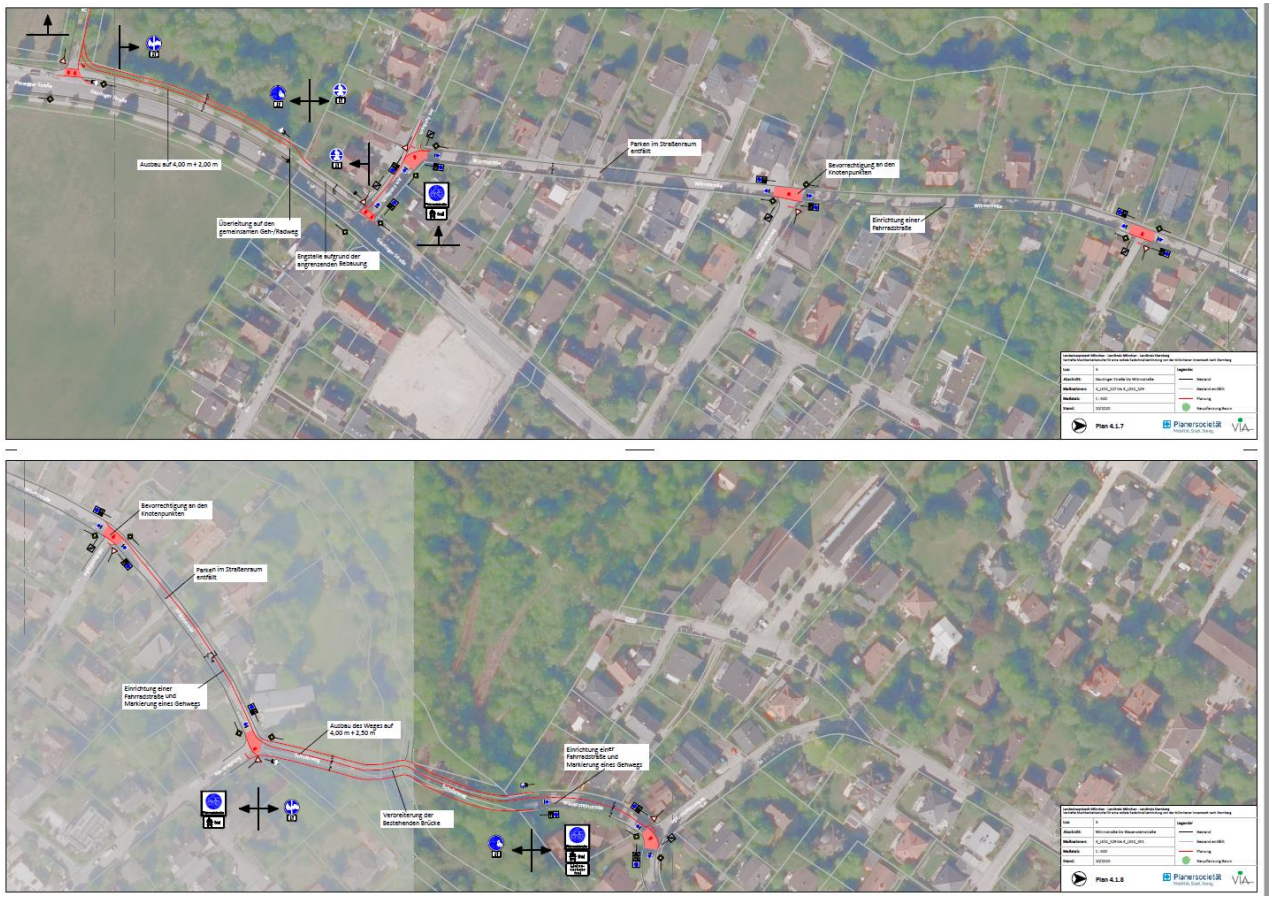
Tulpenstraße:
Ausweisung einer Fahrradstraße und Markierung Radverkehrsfurten
58.000 €

Führung nach Stockdorf

Grubmühlerfeldstraße:
Ausbau des land- und forstwirtschaftlichen Weges und Markierung Radverkehrsfurten
3.042.000 €

STA
Landratsamt Starnberg

Führung in Stockdorf



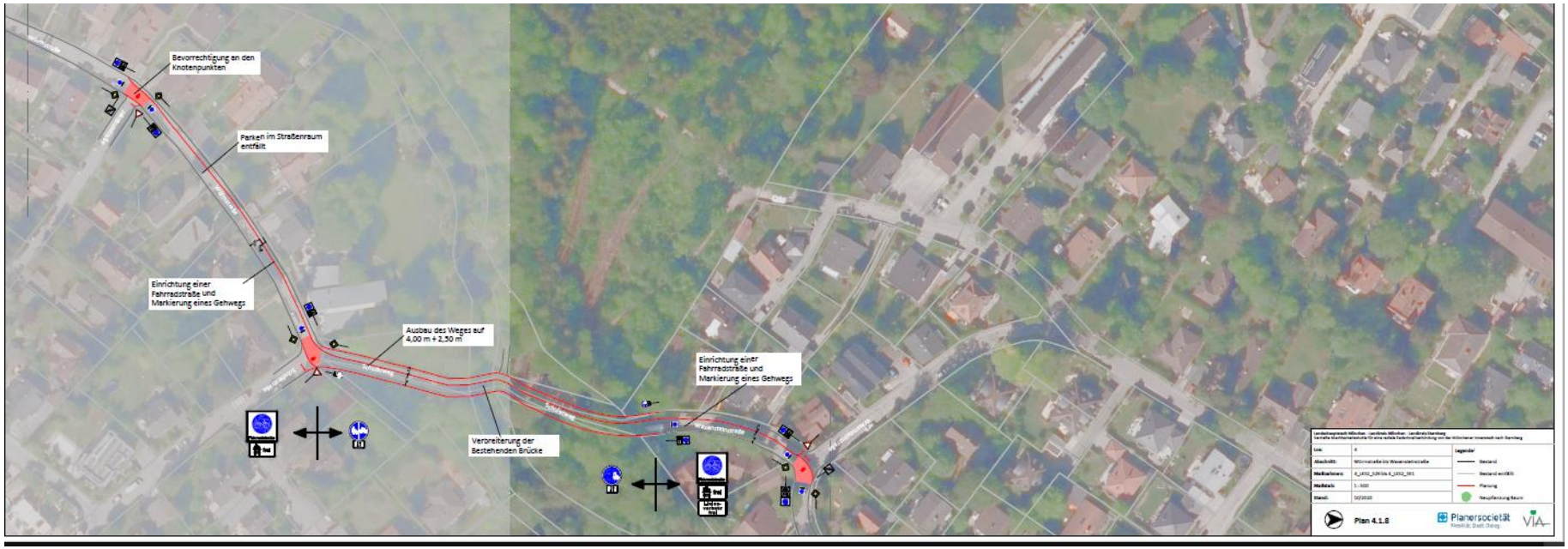
Gautinger Straße/Grubmühlstr./Am Fehlbach
Gesicherte Querungen
188.000 €

Gautinger Straße Ausbau Geh- und Radweg
184.000 €

Würmstraße
Ausweisung einer Fahrradstraße und Markierungen
Radverkehrsfurten
70.000 €

STA
Landratsamt Starnberg

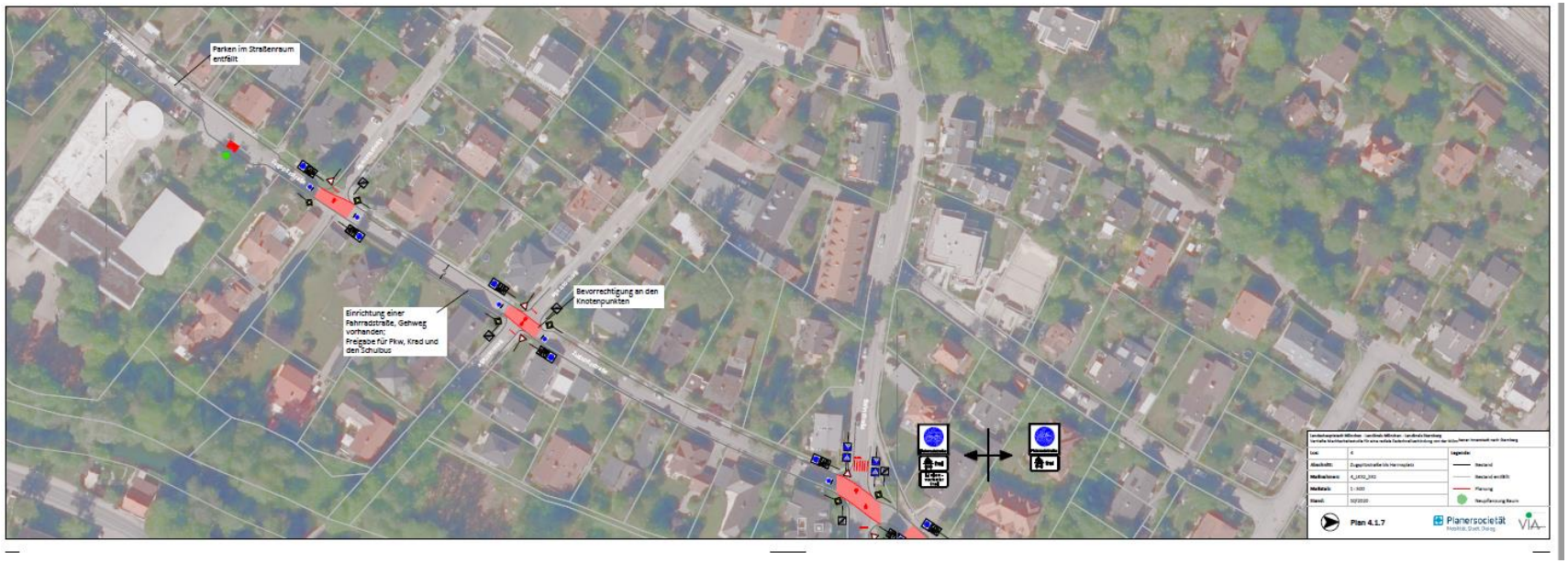
Führung in Stockdorf



Schulerweg
Ausbau des Geh- und Radwegs 163.000 €
Umbau der Brücke über die Würm 785.000 €

Waxensteinstraße
Ausweisung Fahrradstraße und Markierung
Radverkehrsfurt 13.000 €

Führung in Stockdorf



Zuspitzstraße bis Gemeinegrenze zu Krailling
Ausweisung Fahrradstraße und Markierung
Radverkehrsfurt 114.000 €

Landratsamt Starnberg

Steckbrief zur Bestvariante

Länge im Landkreis:	15,5 km
Standard RSV im Landkreis:	86%
Kostenschätzung Landkreis gesamt:	18,9 Mio. €
Kostenschätzung Gemeinde Gauting:	13,52 Mio. €
Kosten pro Kilometer*:	1,2 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis*:	1,99

* Wert bezieht sich auf die Gesamtstrecke Starnberg – München.

Fazit

- Untersuchung zeigt, dass RSV grundsätzlich möglich ist. Im dicht besiedeltem Gebiet stellen RSV aber eine große Herausforderung dar.
- Umverteilungen des öffentlichen Raum zugunsten der Nahmobilität (Fußgänger und Radfahrer) sind stellenweise erforderlich.
- Politischer und gesellschaftlicher Diskurs zur Straßenraumaufteilung ist notwendig.
- Ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis spricht für eine baldige Umsetzung.
- Obwohl Kosten hoch erscheinen, sind diese Investitionen im Radverkehr sehr kostengünstig und hoch wirksam, im Vergleich zu Investitionen bei anderen Verkehrsmitteln.
- Abschlussbericht soll den beteiligten Kommunen zur Verfügung gestellt werden.
- Koordinierende und unterstützende Funktion des Landratsamts für die Gemeinden bei der Realisierung der Radschnellverbindung.

Impressum

© LANDRATSAMT STARNBERG

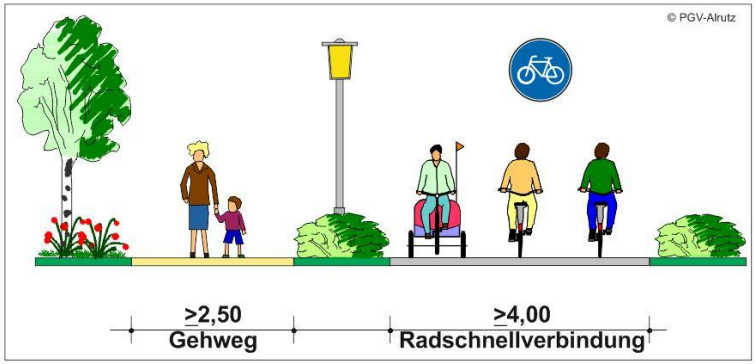
- Verkehrsmanagement -

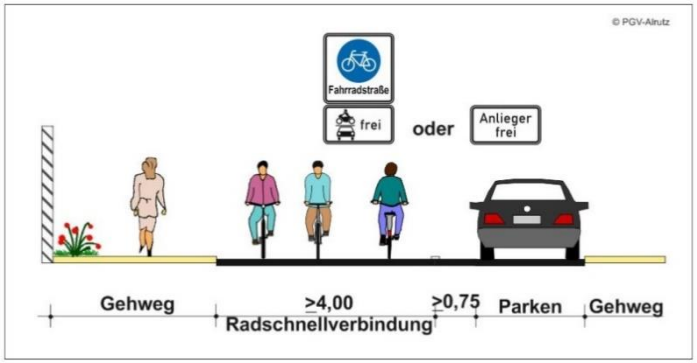
Frau Susanne Münster, Verkehrsmanagerin
verkehrsmanagement@lra-starnberg.de

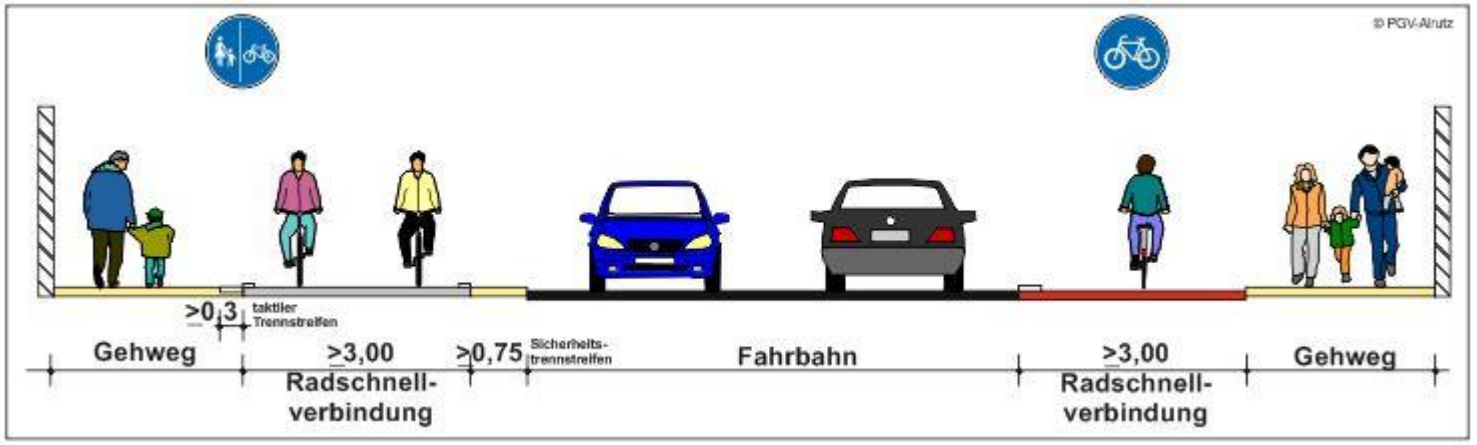
Frau Dr. Monika Schwarzhuber, Radverkehrsbeauftragte
radwege@lra-starnberg.de

Backup

Qualitätsstandards







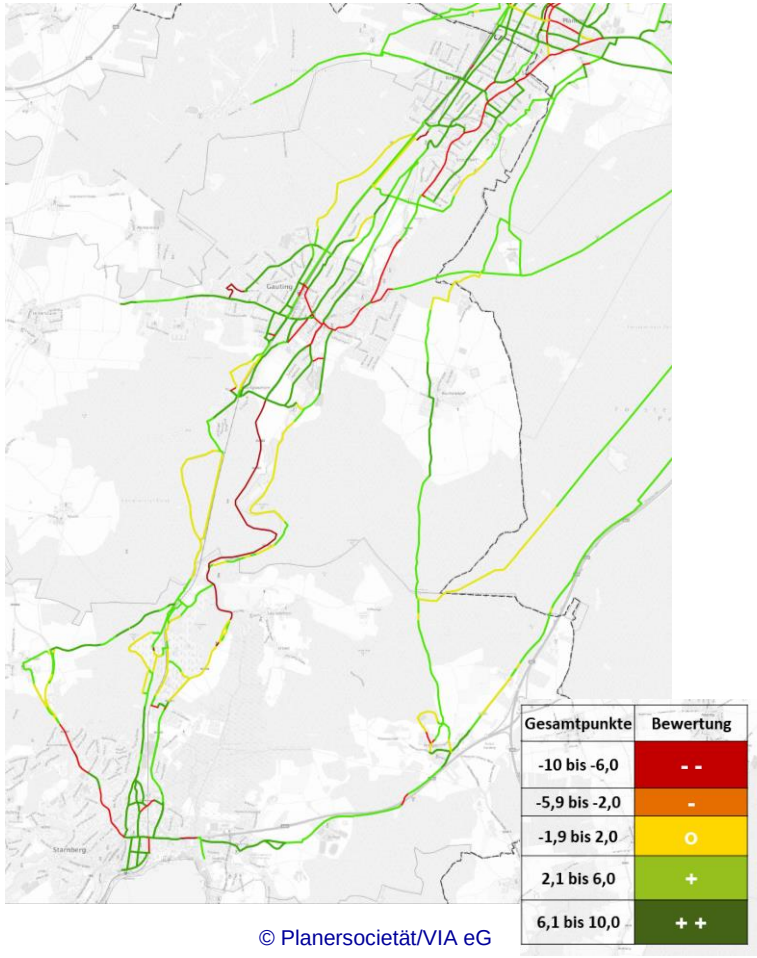
© Planersocietät/VIA eG

Backup

Bewertung der Varianten

Bewertungsraster – Stufe I	
Ziel:	Bewertung von Strecken / Abschnitten
Untersuchung durch:	Grobkriterien
Ergebnis:	**Geeignete Routenverläufe | Varianten**

Bewertungsraster – Stufe II	
Ziel:	Bewertung der Routenverläufe / Varianten
Untersuchung durch:	Ermittlung detaillierter Kriterien
Ergebnis:	**Zwei Vorzugstrassen**



© Planersocietät/VIA eG

Backup

Bewertung der Varianten

Landratsamt Starnberg

Kriterien für den Variantenvergleich – Bewertungsstufe 2

Kosten für die Herstellung von Strecken	Kosten für die Herstellung von Knoten	Kosten für die Herstellung von Sonderbauwerken	Abschätzung des Grunderwerbs
Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	Umwegfaktor (Direktheit)	Soziale Sicherheit	Wohnbevölkerung im Korridor
Arbeitsplätze im Korridor	Schulplätze weiterführender Schulen im Korridor	Hochschulstandorte im Korridor	Verknüpfung SPNV
Reisezeitdifferenzen gegenüber Kfz-Verkehr	Reisezeitdifferenzen gegenüber ÖPNV	Konflikte mit fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr	Konflikte mit Fußverkehr
Konflikte mit ÖPNV	Konflikte mit Städtebau und Denkmalschutz	Konflikte mit Freizeit- und Erholungsverkehr	Konflikte mit Forst- und Landwirtschaftsverkehr
Zerschneidungs-wirkung	zusätzliche Versiegelung	Baumbestand	Weitere befürwortende Faktoren / Weitere Hemnisse

© Planersocietät/VIA eG