Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
Kreisverband Starnberg | Ortsgruppe Tutzing
27. November 2021

Umgestaltung Hauptstraße Bauabschnitt Tutzing Mitte – Informationen und Anregungen

Vor kurzem haben wir seitens des ADFC Tutzing über den Bauabschnitt Süd und den Bauabschnitt Nord der Umgestaltung der Hauptstraße und angrenzender Straßen informiert. Derzeit laufen die Planungen zur Umgestaltung der Hauptstraße im Bauabschnitt Tutzing Mitte. Dazu liefern wir im Folgenden einige Informationen und geben Anregungen für die weitere Detailplanung. In einem Anhang ergänzen wir für Interessierte einige grundsätzliche Überlegungen, die bei der Planung und Gestaltung *zu beachten sind*.

1. Informationen

Der Bauabschnitt Tutzing Mitte beginnt im südlichen Teil ab Einmündung Bahnhofstraße und Schlösserweg in die Hauptstraße. Im nördlichen Teil beginnt dieser Bauabschnitt ab Einmündung Ringseisweg in die Hauptstraße. An der Neustätterstraße beginnt von Norden kommend der gestalterische Abschnitt, sichtbar durch eine andere Beleuchtung und Gehwegpflaster. Für diesen Bauabschnitt gibt es bereits einige Festlegungen und Eckpunkte. Einige ausgewählte führen wir im Folgenden auf:

- Für diesen Bauabschnitt ist eine Straßenbreite von 6,50 m geplant. Ob dies bereits direkt ab dem Ringseisweg gilt oder erst etwas südlicher in Richtung Ortsmitte ist uns noch nicht bekannt.
- Es gibt einen Grundsatzbeschluss des Gemeinderats, dass im Bauabschnitt Tutzing Mitte die Aufenthaltsqualität Priorität hat. Dementsprechend soll Raum für den Gehweg, Sitzmöglichkeiten, etc. geschaffen werden.
- Es gibt einen Beschluss des Gemeinderats über Stellplätze, bisher ausschließlich für Pkw. Geeignete Stellen für Fahrradständer werden derzeit überlegt.
- Es ist auf jeden Fall eine Verschwenkung der Fahrbahn geplant, wobei die genaue Linienführung noch zu zeichnen ist.
- Ferner gibt es einen Beschluss über die Auswahl der Platten für die Gehwege.
- An der Einmündung der Oskar-Schüler-Straße in die Hauptstraße soll es in Zukunft drei Ampeln geben, einschließlich Fußgänger-Lichtzeichen und Fahrradkennung. Damit wird die Situation deutlich verbessert. Für die Detailgestaltung sollte die Möglichkeit einer Verlegung der Zufahrt zum Barbaraweg von der Hauptstraße in Richtung Zufahrt von der Oskar-Schüler-Straße aus einbezogen werden (Neugestaltung Feuerwehrhaus). Die Einmündung in die Hauptstraße ist schwierig.
- An der Hallbergerallee ist eine Querungshilfe geplant.

- Für die Bushaltestellen wird es keine Parkbuchten geben. Die Bushalte werden auf der Fahrbahn stattfinden. Die Fußwege werden barrierefrei bis zur Fahrbahn vorgezogen (hohe Bordsteine zum Aus-/Einsteigen).

Im Planungszeitraum der letzten zweieinhalb Jahre haben sich zwischenzeitlich einige Änderungen ergeben, die diesen Bauabschnitt betreffen (Areal Edeka/Müller gegenüber zukünftigem „Marienplatz“ sowie Andechser Hof und andere größere Bauvorhaben). Entsprechend ist dies noch in die Planung einzuarbeiten.

2. Planungsaspekte und Anregungen

Aus *Verkehrssicherheitsgründen* wäre eine Straßenbreite von 6,00 m vorteilhaft, da damit das zu knappe Überholen von Fahrradler/-innen durch Pkw verhindert würde. Im Folgenden gehen wir darauf nicht mehr näher ein, da die Fahrbahnbreite mit 6,50 m festgelegt wurde (siehe Anhang).

Tempo 30: Für Tutzing Mitte ist Tempo 30 km/h die angemessene Höchstgeschwindigkeit. Der Gemeinderat sollte eine eindeutige Festlegung verabschieden. Falls dies – noch – nicht durchsetzbar ist, sollte ein Maximaltempo von 40 km/h beschlossen werden. Dies sendet ein klares Signal an die weiteren Beteiligten für die Ausgestaltung der Detailplanung und später natürlich an die Verkehrsteilnehmer/-innen.

Gestaltung der Übergänge im Norden und im Süden zu den angrenzenden Bauabschnitten:

- Der Übergangsbereich vom Bauabschnitt Nord zum Bauabschnitt Mitte ist besonders zu gestalten: Die Radschutzstreifen enden an der Stelle des Übergangs der Straßenbreite von 7,50 m auf 6,50 m.
- Das Ende der Radschutzstreifen samt Verengung der Fahrbahn ist gut sichtbar mit Piktogrammen zu kennzeichnen. Zusätzlich sollte durch eine entsprechende Detailgestaltung – etwa mit einem kleinen Baum, Büschen, etc. (falls Platz auch mit einer Ruhebank) intuitiv erfassbar und erlebbar sein, dass man jetzt am Übergang in einen anderen Bereich ist. Die ersten Geschäfte gehen los, man befindet sich jetzt in der Ortsmitte und es ist vermehrt mit Fußgänger/-innen zu rechnen, die die Straßenseite wechseln. Zu überlegen ist auch die Gestaltung mit einem kurzen Mittelstreifen mit Blumenrabatten. Das wäre optisch eine sehr gelungene Übergangsgestaltung.
- Fahrradstellplätze an geeigneter Stelle sind an diesem Übergangsbereich bzw. evtl. noch etwas weiter südlich Richtung Ortsmitte wichtig.
- Vergleichbares gilt für den südlichen Übergangsbereich. Hier sollte ebenso die Verengung auf 6,50 m und das Ende des Radschutzstreifens zusammenfallen und entsprechend signalisiert werden. Zugleich ist die Detailgestaltung auf der Westseite vor den Arztpraxen an der Einmündung Graf-Vieregg-Straße wichtig, da hier etwas Platz für die Gestaltung des öffentlichen Raums besteht (vermutlich auch gut für Sitzgelegenheiten geeignet). Evtl. ist hier sogar ein kleiner Brunnen möglich – ein Element, das auf jeden Fall in die Planung dieses Bauabschnitts einbezogen werden sollte. Es sollten hier auch einige Radstellplätze geplant werden.

Wichtig ist es, die *unterschiedlichen raumrelevanten Funktionen* und den *daraus entstehenden Platzbedarf* als Grundlage der Planung zu nehmen:

- Behindertenparkplätze: Sie sollten günstig gelegen mit Nähe zu Geschäften, Praxen, etc. in der Hauptstraße ausgewiesen werden und benötigen mehr Fläche, als bisher dafür gekennzeichnet ist!
- Ladezonen: In Tutzing gibt es bisher nur eine einzige Ladezone (Bahnhofstraße), die aber zugleich ungünstig platziert ist. Derzeit ist in der Hauptstraße beispielsweise zu beobachten, dass ein Geschäft direkt an einer Bushaltestelle beliefert wird, auch die Auslieferung in der zweiten Reihe ist nicht selten (wenn auch nicht so stark, wie z. B. in vielen Bereichen Münchens). Es sollte mit den Geschäftsinhabern geklärt werden, an welchen Stellen entsprechender Bedarf besteht.
- Pkw-Haltemöglichkeiten: Bisher geht es in der Debatte immer nur um Stellplätze. Tatsächlich gibt es auch Bedarf für kurze Haltemöglichkeiten. Dieser sollte ebenfalls in der Planung berücksichtigt werden.
- Pkw-Stellplätze: Es sollten Buchten mit maximal 3-4 Autostellplätzen hintereinander geplant werden. Vielmehr ist auf jeden Fall dazwischen eine Grüngestaltung wichtig, um eine gute Aufenthaltsqualität und eine angenehme, zum Zufußgehen und Bummeln einladende Atmosphäre zu schaffen. Die Autofahrer/-innen, die hier parken, sind ja anschließend auch Fußgänger/-innen. Außerdem ist dies für das Mikroklima wichtig (siehe unten) und zugleich ist der Parkvorgang einfacher, der Verkehrsfluss der fahrenden Fahrzeuge weniger gestört.
  Bei der Planung der Pkw-Stellplätze sollte beachtet werden, dass der Gemeinderat ein Statisches Parkleitsystem beschlossen hat. Dies wird das Parkmanagement in einer ersten Stufe verbessern. Darauf aufbauend würde ein dynamisches Parkleitsystem aufsetzen, das dies dann noch weiter verbessern wird.
- Fahrradstellplätze: Im nördlichen Bereich von Tutzing Mitte sollten Fahrradstellplätze Nähe Kreissparkasse eingeplant werden. Im südlichen Teil empfiehlt sich der bereits angesprochene Platz vor Arztpraxen (Nähe Juweliergeschäft). Im mittleren Teil sollten Fahrradstellplätze geeignet auf zukünftigem Marienplatz eingeplant werden. Besser in zwei Teilen, damit diese optisch nicht zu dominant sind. Ferner sollten direkt vor Geschäften noch einzelne Fahrradstellplätze eingeplant werden.

Neben der Straßenführung ist insbesondere auch die Gestaltung von Plätzen sowie die weitere Detailgestaltung für eine Aufwertung von Tutzing Mitte wesentlich:

- Marienplatz (Einmündung Marienstraße in Hauptstraße/Leidlstraße): Dies ist für die Aufenthaltsqualität ein besonders wichtiger öffentlicher Raum. Es wäre dringlich zu erfahren, wie weit die Detailplanung der Gestalterin bereits gediehen ist. Durch die Neugestaltung Anwesen Müller und ehem. Edeka ergibt sich die Möglichkeit, durch eine entsprechende Verschwenkung der Straßenführung, den Platz noch weiter aufzuwerten. Der Platz sollte im Belag deutlich abgesetzt sein (entsprechende Pflasterung).
- Eisdiele Corallo: Die Eisdiele ist in Tutzing Mitte ein besonders beliebter Anlaufpunkt (Ankergeschäft für die anderen Geschäfte). Für die Zeit, in der die Eisdiele geöffnet ist (zumeist

ab Ende Februar bis Mitte/Ende Oktober) sollte entsprechend Platz ausgewiesen werden, damit dies noch weiter verbessert wird.

- Weitere Plätze: Größere zusätzliche Plätze wären wünschenswert, sind aber aufgrund des vorgegebenen Raums kaum möglich. Kleinere Plätze – wie oben bereits angesprochen – sind aber ebenfalls wichtig (z. B. Innenhof bei Richters Pavillon).
- Ruhemöglichkeiten: Es sollten im gesamten Planungsabschnitt Tutzing Mitte Sitzmöglichkeiten eingeplant werden.
- Gestaltung mit Büschen, Bäumen, Blumen: Generell braucht auch die Gestaltung mit Blumen, Büschen und Bäumen Platz. Dies ist in diesem Bauabschnitt besonders wichtig. Wie Günter Schorn vom Bund Naturschutz in einem Vortrag der gemeinsamen Veranstaltung des BN Tutzing und des ADFC Tutzing vor einiger Zeit aufgezeigt hat, ist Tutzing insgesamt noch sehr grün. Im Innenbereich – dem Bereich des Bauabschnitts Mitte – gilt dies jedoch nicht. Wie wichtig Bäume in diesem Bereich sind, kann man am Beispiel des Baums ablesen, der beim Bistro an der Einmündung Marienstraße steht. Bei der damaligen Planung war dieser Standort für einen Baum höchst umstritten. Jetzt ist dieser Baum dagegen ein äußerst wichtiges Gestaltungsmoment und hoch willkommen.
- Übergänge Hauptstraße zu Seitenstraßen: Aus Sicht der Radler/-innen sind insbesondere die Einmündungen der Einbahnstraßen wichtig. Seit kurzem gilt in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsverordnung eine Umkehr: Einbahnstraßen sind im Regelfall in Gegenrichtung durch Radelnde befahrbar. Ausnahmen, in denen dies nicht möglich ist, sind zu begründen. Dies bedeutet etwa für die Hallbergerallee, dass die Einmündung so zu gestalten ist, dass sie gut und sicher mit dem Rad befahrbar ist (Sichtbarkeit für Autofahrende aus Richtung Süden kommend). Gleiches gilt für die Gestaltung der Einmündung Greinwaldstraße in die Hauptstraße. An der derzeitigen Situation an der Einmündung Greinwaldstraße kann man sehen, wie wichtig das ist. Hier parken die Pkw und zum Teil auch Transporter vielfach sehr knapp an der Einmündung (rechtlich nicht vorgesehen, aber faktisch üblich) – dadurch wird die Sicht versperrt.

Insgesamt sollte gerade im Bauabschnitt Tutzing Mitte deutlicher auf die Sicherheit für die Kinder und Jugendlichen (Schulwege, Pausen, Freizeit etc.) mit dem Rad und zu Fuß hingewiesen werden. Die Anteile am Verkehr würden sich stärker zu ÖPNV und Rad verlagern, wenn sie mit dem Rad nicht so gefährdet wären. Es ist ein Teufelskreis – Eltern fahren Kinder mit dem Auto in die Schule, weil es mit dem Rad zu gefährlich und zu Fuß zu weit ist. Dadurch erhöhen sie morgens den Verkehr um die Schulen und gefährden zusätzlich usw. Außerdem ist deutlich zu beobachten, dass sie dabei gefährdend in unmittelbarer Nähe zu den Schulen und Bushaltestellen stehen bleiben.

3. Planung zukunftsfest und klimaverträglich machen

In Deutschland stehen große Änderungen an, damit die weitere Entwicklung klimaverträglich wird und die Energiewende vorankommt. Der Verkehrssektor hat diesbezüglich einen besonders großen Nachholbedarf. Ebenso steht der Verkehr in Städten und Gemeinden vor großen Änderungen, damit die Gesundheit gefördert wird durch eine zukünftige Priorisierung der

aktiven Mobilität (Zufußgehen und Fahrradfahren). Die Pandemie zeigt derzeit auf, wie grundlegend dieser Aspekt der körperlichen Aktivität im Alltag ist.

Die Planung und Detailgestaltung der Hauptstraße sollte diesen Entwicklungstrends gemäß ausgestaltet werden, damit sie wirklich zukunftsfest ist. Dazu führen wir einige Beispiele an.

- Tempo 30 ist für diesen Abschnitt die angemessene Höchstgeschwindigkeit. In Deutschland ist innerorts – etwa im Unterschied z. B. zu Spanien – noch eine andere Höchstgeschwindigkeit vorherrschend (zumeist noch 50 km/h). Tatsächlich geht die Entwicklung jedoch auch in Deutschland in den letzten Jahren eindeutig rasch in die Richtung, dass niedrigere Geschwindigkeitsobergrenzen eingeführt werden. Ein Beispiel ist etwa die Umkehr der Regelgeschwindigkeit vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern, Altenheimen und vergleichbaren sozialen Einrichtungen (Regelgeschwindigkeit jetzt 30 km/h). Zugleich wird zunehmend auch bereits bei bestehender Rechtslage die Höchstgeschwindigkeit innerorts auch auf Bundesstraßen und auf Staatsstraßen auf 30 km/h begrenzt, zum Teil auf 40 km/h auch in anderen Straßenabschnitten ohne derartige Einrichtungen.
- Damit die Planung zukunftsfest ist, ist es wichtig, dass für Tutzing Mitte 30 km/h bzw. gegebenenfalls noch für eine gewisse Zeit 40 km/h die maximal zulässige Geschwindigkeit ist. Die Planung sollte entsprechend ausgelegt sein.
- Angesichts der Folgen des Klimawandels ist auch in Tutzing mit einer Zunahme von Extremwetterereignissen zu rechnen, in Tutzing insbesondere Mit Starkregenniederschlägen. Dazu wird derzeit bei Planung die Frage der Bordsteinhöhe einbezogen.
- Zugleich ist in Städten und Gemeinden mit einer überproportionalen Zunahme von Temperaturen zu rechnen (Aufheizung aufgrund Versiegelung). Deshalb ist es wichtig, dass im Abschnitt Tutzing Mitte Bäume und Büsche diesen Effekt abmildern.

4. Information und Bürgerbeteiligung

Abschließend ist übergeordnet festzuhalten: Wichtig sind frühzeitig *Informationen* für die Bürgerinnen und Bürger über die Planung und die Detailgestaltung in diesem Bauabschnitt sowie zeitnah eine erneute *öffentliche Veranstaltung* dazu. Dies ist in Kürze unter Einhaltung der 3G Regel wieder möglich.

Martin Held & Claus Piesch
Tutzing 27. November 2021
ADFC Ortsgruppe Tutzing
adfc-tutzing@online.de

Anhang

Planungsgrundsätze und zugrundeliegende Überlegungen

Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) legt in unregelmäßigen Abständen Empfehlungen zur Gestaltung von Straßen und entsprechenden Anlagen vor. Für Radverkehrsanlagen ist derzeit die Ausgabe 2010 „ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ gültig. Eine Revision ist in Arbeit. Darauf aufbauend und anknüpfend an die Erfahrungen in Deutschland und anderen Ländern, ergänzen wir im Folgenden unsere Informationen und Anregungen zur Detailplanung des Bauabschnitts Tutzing Mitte durch eine Einordnung in wichtige Grundlagen, die unseren Anregungen zugrunde liegen.

Fahrbahnbreite: Wie angesprochen, ist für diesen Teil der Hauptstraße eine Fahrbahnbreite von 6,50 m festgelegt. Es ist grundsätzlich positiv, dass die Fahrbahnbreite in Tutzing Mitte schmäler als im Bauabschnitt Süd und im Bauabschnitt Nord wird. Damit wird der Grundsatzbeschluss realisiert, dass die Aufenthaltsqualität verbessert wird und Fußgänger/-innen mehr Platz bekommen, Platz für Ruheplätze, etc. geschaffen wird. Zugleich wird in der ERA aber aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Breite von 6,00 m empfohlen. Damit wird verhindert, dass Autofahrer/-innen Fahrradfahrende zu knapp überholen und damit gefährliche Situationen provozieren. Obgleich ein entsprechendes Verhalten nicht der Rechtslage entspricht – beim Überholen muss innerorts mindestens 1,50 m Seitenabstand zu Radfahrenden eingehalten werden – wäre eine Fahrbahnbreite von 6,00 m vorzuziehen.

Planung von außen nach innen: Dieser allgemeine Planungsgrundsatz bedeutet konkret: Zunächst sind die Funktionen und Kriterien für das Zufußgehen, Ruhemöglichkeiten, Gestaltungselemente die für die Aufenthaltsqualität wichtig sind, etc. festzulegen. Daraus ergibt sich ein entsprechender Platzbedarf für Gehwegbreiten, Festlegung wo Ruhemöglichkeiten vorgesehen sind, etc. Im Folgenden sind die Platzpotenziale für andere Funktionen zu bestimmen – wie oben ausgeführt, Kfz-Parkplätze für Behinderte, Bushaltestellen, Lieferzonen etc. Der Platz, der sich dann für den weiteren motorisierten Verkehr ergibt, bestimmt sich dadurch.

Gute Lesbarkeit der Straßengestaltung: Ebenso gilt der allgemeine Planungsgrundsatz: Die Straße ist so zu gestalten, dass sie gut lesbar ist. Dies bedeutet, dass die Straßenführung nicht einfach für ein Tempo von 50 km/h auszulegen ist und anschließend durch Schilder das tatsächlich zulässige Tempo ausgeschildert wird. Vielmehr ist es wichtig, dass nicht einfach eine möglichst gerade Linienführung entsteht, sondern der Abschnitt Mitte gut gegliedert ist und keine durchgehende Blickachse erlaubt. Damit wird signalisiert, dass man sich im Ortszentrum befindet. Zu schnelles Fahren wird verhindert. Insgesamt entsteht ein angenehmes Klima und ein besseres Miteinander im öffentlichen Raum (Mobilitätskultur).

Daneben ist die Frage der *Sicherheit der Fußgänger und Radler* sowie die *subjektive Anmutung des öffentlichen Raums* wichtig:

- Die Sicherheit der Fußgänger hat Vorrang und ist auch für Radler/-innen von Bedeutung. Nicht nur, weil wir alle, ob nun mehr radelnd, mehr Auto fahrend oder überwiegend zu Fuß gehend, gewisse Strecken zu Fuß gehen. Sondern auch weil gilt: Je belebter der öffentliche

Raum ist, je mehr Leute zu Fuß gehen, mal stehen bleiben und sich austauschen, sitzen, Eis oder anderes essend schlendern, desto angenehmer ist es für alle. Oder nochmals anders formuliert: Je eher man ein Kind da allein laufen oder altersgemäß Rad fahren lassen kann, weil es sicher und angenehm ist, desto besser ist es insgesamt für alle.

- Durch die Straßenbreite von 6,50 m wird die Situation für das Queren der Straße gegenüber der bisherigen Situation verbessert. Durch eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h bzw. evtl. auch maximal 40 km/h wird das Queren der Straße nochmals einfacher und sicherer. Es entsteht insgesamt eine entspanntere Atmosphäre – dies wird zudem im Laufe der kommenden Jahre noch besser werden, wenn der Anteil der fossil angetriebenen Fahrzeuge abnimmt und E-Autos inkl. E-Lieferwagen erkennbar zunehmen (Geräuschpegel derzeit durch einzelne fossile Fahrzeuge, Motorräder wie Pkw, sehr unangenehm und belastend).