Stadtentwicklung.Starnberg

VISION.STARNBERG 2025

Auftraggeber

Stadt Starnberg
Stadtbauamt
Stephan Weinl, Stadtbaumeister

Vogelanger 2
82319 Starnberg

Inhalte

mahl gebhard konzepte
Landschaftsarchitekten, Stadtplaner

Hubertusstraße 4
80639 München

Bearbeitung:
Andrea Gebhard, Dipl.Ing. (univ.)
Barbara Schnetzer, Dipl.Ing. (univ.)

in Zusammenarbeit mit:

03 Arch.
Architektur
Michael Wimmer

Hermann-Lingg-Straße 10
80336 München

Lang und Burkhardt
Verkehrsplanung
Michael Angelsberger

Josephspitalstraße 7
80331 München

München, März 2013

Inhalt

1 Einleitung ... 5
1.1 Stadt Starnberg ... 5
1.2 Planung.Prozess ... 5
1.2.1 Bestandsaufnahme ... 5
1.2.2 Bestandsanalyse ... 6
1.2.3 Zielentwicklung ... 6
1.2.4 Erstellung Stadtentwicklungsplanung ... 6
1.2.5 Umsetzung ... 6
1.3 Öffentlichkeitsarbeit ... 6
1.3.1 Bürgerforum ... 6
1.3.2 Themenbezogene Fachforen ... 7
1.3.3 Stadtentwicklung online ... 7
1.3.4 Kommunikation der Maßnahmen ... 7
2 Grundsätze der Stadtentwicklung ... 8
2.1 Nachhaltigkeit und Landschaft ... 8
2.2 Nachhaltigkeit und Erholungsvorsorge ... 8
2.3 Nachhaltigkeit und Baukultur ... 8
2.4 Nachhaltigkeit und Siedlungsentwicklung ... 8
2.5 Nachhaltigkeit und Mobilität ... 8
2.6 Nachhaltigkeit und soziale Entwicklung ... 9
2.7 Nachhaltigkeit und Ökonomie ... 9
2.8 Nachhaltigkeit und Energieversorgung ... 9
3 Perspektive.Natur & Landschaft ... 10
3.1 Vision.2025 ... 10
3.2 Status.Quo & Analyse ... 11
3.2.1 Naturräume ... 11
3.2.2 Grün in der Stadt ... 11
3.2.3 Landschaftliche Erholungsräume und Landschaftsbild ... 11
3.2.4 Naturschutz ... 12
3.2.5 Gewässerschutz ... 12
3.2.6 Energielandschaft ... 12
3.3 Ziele ... 13
3.3.1 Erhalt des typischen Landschaftsbilds ... 13
3.3.2 Erhalt der bäuerlichen Landwirtschaft ... 13
3.3.3 Schutz der Naturgüter ... 13
3.3.4 Reduzierung des Flächenverbrauchs ... 13
3.3.5 Erschließung und Vernetzung der Erholungsflächen ... 13
3.3.6 Ausbau und Stärkung des Freiraumsystems in der Stadt ... 14
3.3.7 Verbesserung der Erlebbarkeit der Bäche in der Stadt ... 14
3.4 Umsetzungsstrategien ... 14
3.4.1 Maßnahmen ... 14
3.4.1.1 Landschaft ... 14
3.4.1.2 Naturschutz ... 14
3.4.1.3 Grün in der Stadt ... 15
3.4.1.4 Erholung ... 15
3.4.2 Akteure ... 16
3.4.3 Pläne ... 17
4 Perspektive.Identität & Baukultur ... 23
4.1 Vision.2025 ... 23
4.2 Status.Quo & Analyse ... 23
4.2.1 Identität ... 23
4.2.2 Baukultur ... 24
4.3 Ziele ... 25
4.3.1 Herausarbeitung einer Identität für Starnberg ... 25
4.3.2 Etablierung einer neuen Baukultur in Starnberg ... 26
4.3.3 Steigerung der Qualität von Architektur und Städtebau in Starnberg ... 26
4.4 Umsetzungsstrategien ... 26
4.4.1 Maßnahmen ... 26
4.4.1.1 Baukultur ... 26

4.4.1.2 Identität ... 27
4.4.2 Akteure ... 27
4.4.3 Pläne ... 28
5 Perspektive.Siedlung & Urbanität ... 29
5.1 Vision.2025 ... 29
5.2 Status.Quo & Analyse ... 29
5.2.1 Siedlung ... 29
5.2.2 Städtebau ... 31
5.2.3 öffentlicher Raum ... 32
5.2.4 Seeanbindung ... 32
5.3 Ziele ... 33
5.3.1 Maßvolle Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung städtebaulicher Besonderheiten ... 33
5.3.2 Aufhebung der funktionalen Trennung ... 34
5.3.3 Erhalt der ländlichen Strukturen in den Dörfern ... 34
5.3.4 Orientierung am städtebaulichen Kontext ... 34
5.3.5 Verbesserung der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums ... 34
5.3.6 Verbesserung der Nutzungsqualität des öffentlichen Raums ... 35
5.3.7 Vernetzung des öffentlichen Raums ... 35
5.3.8 Ausweitung des öffentlichen Raums auf der Ostseite der Bahntrasse ... 35
5.3.9 Gestaltung der Ortsteilzentren ... 35
5.3.10 Umsetzung einer umfassenden Seeanbindung ... 35
5.4 Umsetzungsstrategien ... 36
5.4.1 Maßnahmen ... 36
5.4.1.1 Siedlungsentwicklung ... 36
5.4.1.2 Städtebau ... 36
5.4.1.3 Öffentlicher Raum ... 37
5.4.2 Akteure ... 37
5.4.3 Pläne ... 38
6 Perspektive.Mobilität ... 42
6.1 Vision.2025 ... 42
6.2 Status.Quo & Analyse ... 43
6.2.1 MIV ... 43
6.2.2 ÖPNV ... 44
6.2.3 Radverkehr ... 45
6.2.4 Fußgängermobilität ... 45
6.3 Ziele ... 45
6.3.1 Reduzierung des KFZ-Verkehrs ... 45
6.3.2 Vermeidung von KFZ-Verkehr ... 46
6.3.3 Entschleunigung des KFZ-Verkehrs ... 46
6.3.4 Nutzung technischer Neuerungen ... 46
6.3.5 Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV ... 46
6.3.6 Verlagerung des Individualverkehrs auf das Fahrrad ... 46
6.3.7 Stärkung der Fußgängermobilität ... 46
6.4 Umsetzungsstrategien ... 47
6.4.1 Maßnahmen ... 47
6.4.1.1 KFZ-Verkehr ... 47
6.4.1.2 ÖPNV ... 48
6.4.1.3 Fahrradverkehr ... 48
6.4.1.4 Fußgänger ... 49
6.4.2 Akteure ... 49
6.4.3 Pläne ... 50
7 Perspektive.Soziale Entwicklung ... 55
7.1 Vision.2025 ... 55
7.2 Status.Quo & Analyse ... 55
7.2.1 Soziale Entwicklung ... 55
7.2.2 Generationen ... 56
7.2.3 Jugend ... 56
7.2.4 Bildung ... 56
7.2.5 Senioren ... 57
7.3 Ziele ... 57
7.3.1 Stärkung der sozialen Balance in der Bevölkerung ... 57
7.3.2 Stärkung des Generationendialogs ... 57

7.3.3 Ergänzung und Vernetzung der Bildungslandschaft ... 58
7.3.4 Stärkung der Natur- und Umweltbildung ... 58
7.3.5 Förderung der Kinder und Jugendlichen in Starnberg ... 58
7.3.6 Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen in der Stadtentwicklung ... 58
7.4 Umsetzungsstrategien ... 59
7.4.1 Maßnahmen ... 59
7.4.1.1 Soziale Entwicklung ... 59
7.4.1.2 Generationen ... 59
7.4.1.3 Bildung ... 59
7.4.1.4 Jugend ... 59
7.4.1.5 Senioren ... 60
7.4.2 Akteure ... 60
7.4.3 Pläne ... 61

8 Perspektive.Wirtschaft & Energie ... 63
8.1 Vision. 2025 ... 63
8.2 Status.Quo & Analyse ... 63
8.2.1 Einzelhandel ... 63
8.2.2 Gewerbe ... 64
8.2.3 Tourismus ... 65
8.2.4 Energie ... 65
8.3 Ziele ... 65
8.3.1 Stärkung der Innenstadt als hochwertigen Einzelhandelsstandort ... 65
8.3.2 Stärkung der peripheren Standorte für die Nahversorgung ... 65
8.3.3 Entwicklung des Gewerbegebiets zu einem hochwertigen Arbeitsstandort ... 66
8.3.4 Landschaftlich verträgliche Entwicklung des Gewerbestandorts Schorn ... 66
8.3.5 Verbesserung des touristischen Angebotes ... 66
8.3.6 Förderung der Energiewende in Starnberg ... 66
8.4 Umsetzungsstrategien ... 66
8.4.1 Maßnahmen ... 66
8.4.1.1 Einzelhandel ... 66
8.4.1.2 Gewerbe ... 67
8.4.1.3 Tourismus ... 67
8.4.1.4 Energie/Klimaschutz ... 67
8.4.2 Akteure ... 68
8.4.3 Pläne ... 69

9 Perspektive.Kultur ... 70
9.1 Vision.2025 ... 70
9.2 Status.Quo & Analyse ... 70
9.3 Ziele ... 71
9.3.1 Erhalt und Förderung des reichhaltigen kulturellen Lebens in Starnberg ... 71
9.3.2 Förderung kultureller Leuchttürme ... 71
9.3.3 Kulturinformation und –koordination ... 71
9.3.4 Orte der Kultur ... 71
9.4 Umsetzungsstrategie ... 71
9.4.1 Maßnahmen ... 71
9.4.2 Akteure ... 72
9.4.3 Pläne ... 73

10 Handlungsprogramm ... 74

11 Maßnahmenmatrix ... 76

12 Anhang - Ziele des Stadtrats 77
12.1 Stadtentwicklungsworkshop 77
12.1.1 Flächeninanspruchnahme 77
12.1.2 Identität 77
12.1.3 Image 77
12.1.4 Energie 77
12.1.5 Demographie 77
12.1.6 Landschaft 78
12.1.7 Städtebau 78
12.1.8 Einzelhandel 78
12.1.9 Gewerbe 78
12.1.10 Tourismus 78
12.1.11 Erholung 78
12.1.12 Mobilität 79
12.2 Workshop zur Seeanbindung Starnberg 80
12.2.1 Zusammenfassung der Ergebnisse 80
12.2.2 Kurze Charakterisierung der vorgestellten Varianten 80
12.2.3 Ergebnisse 81
12.2.4 Weiteres Vorgehen 83

1 Einleitung

Der Stadtentwicklungsplan Starnberg ist so aufgebaut, dass jedes Kapitel für sich schlüssig hergeleitet ist. Damit kann jede Perspektive in der geplanten Umsetzung die Grundlage für weitere Aktionen und Planungen sein. Aus diesem Aufbau ergeben sich gelegentliche inhaltliche Wiederholungen.
Das Kapitel Status Quo als kurze Einführung zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung gibt die wichtigsten Analysen, Potentiale und Defizite der Themenbereiche wieder. Es handelt sich nicht um eine vollständige Bestandsanalyse und -bewertung
Die einzelnen Ziele sind in jedem Kapitel kurz begründet, so dass sie gut nachvollziehbar sind.
Um die synergetische Wirkung der erarbeiteten Maßnahmen deutlich werden zu lassen, ist im Anhang eine Matrix angefügt, in der die Relevanz der verschiedenen Maßnahmen für unterschiedliche Ziele deutlich wird.

1.1 Stadt Starnberg

Die Kreisstadt Starnberg hat rund 23.000 Einwohner und umfasst eine Fläche von knapp 62 km^2.
Starnberg ist die Kreisstadt des Landkreises Starnberg.
Die Gunst der Lage machte Starnberg schon vor Jahrhunderten zu einem höchst attraktiven Ort. Am Nordende des Starnberger Sees mit atemberaubendem Blick über den See auf die Alpen ist sie einzigartig und nur mit Städten wie Zürich oder Locarno vergleichbar. Vom Seeufer aus steigt das eiszeitlich geformte Gelände gleich einem Amphitheater an und bietet so zahlreiche attraktive Wohnlagen mit Sonne und Seeblick.
Diese besondere Lage hat die Stadtentwicklung Starnbergs nachhaltig geprägt. Zunächst nur aus einem Fischerdorf und einer Villenkolonie bestehend wuchs die Stadt Starnberg erst nach dem Bau der Bahnlinie in den 1850er Jahren an. Der Bau der Bahn initiierte die Entwicklung vom herrschaftlichen Erholungsstandort zum beliebten Seebad für die wohlhabende Gesellschaft. Ab den 1950er Jahren ging der ehemalige Glanz zugunsten einer modernen Stadtentwicklung verloren.
Heute steht Starnberg zahlreichen städtebaulichen Problemen, aber auch Chancen gegenüber, die es zu nutzen gilt.

1.2 Planung.Prozess

Die kontroverse Diskussion über zwei Einzelthemen der Stadtentwicklung – die Lösung der Problemthemen Durchgangsverkehr und Seeanbindung – haben in den letzten Jahren einen regelrechten Entwicklungsstau in Starnberg verursacht. Um die vielen anderen Handlungsfelder der Stadtentwicklung zu aktivieren und diese zu nutzen, um Starnberg zukunftsfähig und nachhaltig weiterzuentwickeln, war es notwendig, eine umfassende Stadtentwicklung unter Betrachtung aller Themenbereiche und des gesamten Stadtgebiets anzustoßen.
Ausgehend von einem Stadtratsbeschluss zur Aufstellung eines Stadtentwicklungsplanes wurden eine erste Konzeption für den Stadtentwicklungsprozess, die Bestandsaufnahme sowie die Durchführung eines ersten Workshops mit dem Stadtrat Ende 2008/Anfang 2009 beauftragt. Gemäß den Ergebnissen dieses ersten Auftrags wurden Bürgerforen zu verschiedenen Themenbereichen durchgeführt. Das letzte dieser Foren war das Forum für Landschaft und Landwirtschaft im März 2011.
Die intensive Auseinandersetzung mit der Politik und den Bürgern, externen Planern und Experten in den Foren bildete die umfassende Grundlage für die Formulierung der Ziele und Maßnahmen einer Vision für Starnberg 2025. Die Starnberger Problemthemen wurden hierbei nicht ausgespart, aber auch nicht als Voraussetzung für jede Form der Entwicklung betrachtet. Wichtig war bei der Ausarbeitung der Entwicklungsszenarien Sofortmaßnahmen zu formulieren, die schnell und unabhängig von anderen Entscheidungen eine Aufwertung Starnbergs herbeiführen können.

1.2.1 Bestandsaufnahme

Die umfassende Bestandsaufnahme der städtebaulichen Situation in Starnberg basiert auf einer großen Bandbreite verschiedener Quellen.
Zur Eruierung der aktuellen Planungsstände und Konzepte sowie der politischen Hintergründe wurden Gespräche mit den Mitgliedern der Politik, der Verwaltung und Fachleuten geführt.
Dazu wurden auch bisher erarbeitete Pläne und Konzepte sowie die Stadtratsbeschlüsse herangezogen.
Die Kenntnis der Situation vor Ort und das Sammeln von Eindrücken und Bildern aus der Stadt und der Umgebung wurde in zahlreichen Ortsterminen gewonnen.

1.2.2 Bestandsanalyse

Um die wichtigen Fragestellungen für den Stadtentwicklungsprozess zu generieren, wurde die Bestandssituation aus der Sicht der beauftragten Planerteams bewertet.
Potentiale und Defizite wurden ermittelt, gewichtet und in thematische Zusammenhänge gebracht. Die Analyse wurde in thematischen Karten dargestellt, in Texten beschrieben sowie durch Fotografien hinterlegt.

1.2.3 Zielentwicklung

Die Planungs- und Entwicklungsziele, die sich aus der Analyse ergaben, wurden in intensiven Gesprächen und Diskussionen ermittelt.

Zur Vorbereitung des Zielentwicklungsprozesses wurden Gespräche mit allen Stadtratsfraktionen über ihre Wünsche und Erwartungen im Rahmen der Stadtentwicklung geführt, die in einem internen Workshop mit dem Stadtrat diskutiert wurden. Die dort sowie in den anschließenden Fachforen ermittelten Anregungen und Fragen der Bürger wurden in die Formulierung des Zielkatalogs einbezogen und sind im Anhang dargestellt.

1.2.4 Erstellung Stadtentwicklungsplanung

Die in den Foren erarbeiteten Ziele und Maßnahmen dienten als Grundlage für den Stadtentwicklungsplan. Er enthält alle Ziele, Konzepte und Projekte in Karten und Texten und bildet die Grundlage für die weitere Stadtentwicklung der nächsten Jahre und für darauf aufbauende Planungen wie z. B. Neuaufstellung Flächennutzungsplan/Landschaftsplan. Der Stadtentwicklungsplan wird dem Stadtrat vorgestellt und von diesem beschlossen.
Für den Erfolg entscheidend ist, dass die Konzepte, Projekte und Maßnahmen der Stadtentwicklung klar und handlungsorientiert formuliert sind und sich konsistent aus den Analysen und Zielkatalogen herleiten lassen.

1.2.5 Umsetzung

Die Realisierung erster Projekte beginnt idealerweise schon während der Planungsphase, um dem Stadtentwicklungsprozess Glaubwürdigkeit zu verleihen.
Zur Umsetzung gehören nicht nur gebaute Projekte, sondern auch Rahmenplanungen und Konzepte für städtebauliche und landschaftliche Entwicklungen sowie weiterführende Projekte, Arbeitskreise und Workshops für einzelne Entwicklungsschwerpunkte.
Gerade bei Maßnahmen, die den öffentlichen Raum betreffen, ist die Erprobung von Strategien durch experimentelle bzw. temporäre Projekte hilfreich. So können ohne hohen Kostenaufwand verschiedene Varianten getestet werden, um schließlich die beste dauerhaft umzusetzen.
Die Stadt Starnberg ist wichtigster Akteur in der Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes. Doch sollte nicht allein die Verwaltung damit beauftragt werden, die vielen Maßnahmen zu realisieren. Zur Förderung und Unterstützung der Realisierung soll für jedes Thema eine Patin bzw. ein Pate aus dem Stadtrat ernannt werden, die nicht nur die Umsetzung der Strategien in ihrem Bereich voranbringen sollen, sondern auch in der Öffentlichkeit als Vermittler und Ansprechpartner wahrgenommen werden.

1.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess von Beginn an war für den Stadtrat ein zentraler Aspekt des Stadtentwicklungsprozesses. Hierbei sollen nicht nur die Bürger über Planungen und Entwicklungen informiert werden, sondern sie sollen aktiv am Prozess mitarbeiten und ihre Ideen einbringen.

1.3.1 Bürgerforum

Im ersten allgemeinen Bürgerforum wurden die Bürger über die Zielsetzungen und Ideen des Stadtrates zur Stadtentwicklung informiert, die zuvor in einem Workshop mit dem Stadtrat erarbeitet worden waren.
Zudem war das Bürgerforum ein wichtiger Schritt für die Entwicklung des Zielkonzepts. Hier wurden die Ziele und Ideen der Bürger aufgenommen und fließen so in den Zielkatalog sowie in den gesamten Stadtentwicklungsprozess ein.
Die Einbindung der Bürger fördert die Akzeptanz für die Maßnahmen im weiteren Entwicklungsprozess und gewährleistet die Berücksichtigung von Einwänden und Bedenken der Bürger gegenüber den Planungen des Stadtrates und der Verwaltung zu einem frühen Zeitpunkt.

1.3.2 Themenbezogene Fachforen

Die Fachforen dienten der inhaltlichen Vertiefung der Themenbereiche der Stadtentwicklung. Ziel war die Einbindung von Fachleuten und Akteuren vor Ort unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Auf der Grundlage von Vorschlägen der Planer soll über die jeweiligen Themen diskutiert und gemeinsame Perspektiven erarbeitet werden.
Die Fachforen sollten neben der Zielentwicklung bereits erste Ideen für Handlungskonzepte und Maßnahmen bzw. erste konkrete Projektentwürfe entwickeln.

Folgende Foren wurden durchgeführt:

- Bürgerforum Seeanbindung
- Bürgerforum für Siedlungsentwicklung
- Zukunftsforum für Jugend und soziale Entwicklung
- Zukunftsforum für Senioren
- Mobilitätsforum
- Bürgerforum für Wirtschaft und Energie
- Bürgerforum für Architektur und Baukultur
- Bürgerforum für Bildung und Kultur
- Bürgerforum für Landschaft und Landwirtschaft

1.3.3 Stadtentwicklung online

Die Website, die den Stadtentwicklungsprozess begleitete, sollte das Engagement der Bürger aus den Bürgerforen aufnehmen und parallel zum Planungsprozess auch den Beteiligungsprozess kontinuierlich fortführen. Die Bürger konnten sich über alle Inhalte der Planung informieren und diese kommentieren.
Die Beteiligungsmöglichkeit via Internet sollte insbesondere die Jugendlichen und jungen Erwachsenen ansprechen, die sich an den klassischen Informationsveranstaltungen oft nicht beteiligen.

1.3.4 Kommunikation der Maßnahmen

Während der Umsetzungsphase steht vor allem die Information der Bürger im Mittelpunkt. In verschiedenen Teilprojekten ist auch eine direkte Beteiligung der Bürger an der Umsetzung vorgesehen, z. B. in Arbeits- und Aktionsgruppen, in Themenworkshops etc.
Wichtig ist aber vor allem, die Kommunikation der Maßnahmen, so dass die Bürger die Aktivitäten und Ziele der Stadtentwicklung jederzeit nachvollziehen können. Nur so ist – gerade bei zunächst unpopulären Maßnahmen – die Akzeptanz der Menschen erreichbar. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen sind nur über Image- und Werbekampagnen erfolgreich umsetzbar, z. B. bei der Förderung des ÖPNV, bei der Identitätsbildung oder der Elektromobilität. Nicht nur professionelle Werbeaktionen sind hierfür geeignet, auch die Gewinnung von Multiplikatoren in der Starnberger Gesellschaft, wie Prominente, Kulturschaffende, Künstler etc. können durch ihre Fürsprache und ihr Vorbild, den Stadtentwicklungsplan voranbringen.

2 Grundsätze der Stadtentwicklung

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist die Zukunftsfrage und damit der Grundsatz für die Stadtentwicklung. Schon im ersten Stadtratsworkshop zur Stadtentwicklung wurde die Nachhaltigkeit als zentrales Ziel der Stadt Starnberg dargestellt, an der sich alle Themenbereiche der Stadtentwicklung sowie alle Maßnahmen messen lassen müssen.

2.1 Nachhaltigkeit und Landschaft

Die nachhaltige Entwicklung der Stadt Starnberg muss vor allem den Erhalt und die Entwicklung der Naturgüter gewährleisten, so dass diese nachkommenden Generationen erhalten bleiben. Hierzu zählen der Arten- und Biotopschutz, sauberes Wasser, saubere Luft, ein intakter Landschaftsraum sowie unbelastete Böden.

2.2 Nachhaltigkeit und Erholungsvorsorge

Der nachhaltig-soziale Aspekt beinhaltet die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger Starnbergs, die hierfür Möglichkeiten zur Erholung und Bewegung in der freien Natur benötigen. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung eines möglichst geringen Versiegelungsgrades, um möglichst unbelastete Räume zu erhalten.
Der energie-nachhaltige Aspekt beinhaltet eine Vorhaltung geeigneter Erholungsflächen in der Nähe der Wohnorte, so dass der Freizeitverkehr eingedämmt werden kann.
Da Starnberg ein wichtiger Erholungsort für einen weiten Umkreis darstellt, ist zudem die nachhaltige Gestaltung des Freizeitverkehrs von großer Bedeutung.
Eine weitere Grundlage für eine nachhaltige Erholungsvorsorge sind vorausschauender Klimaschutz und ein gesundes Stadtklima.

2.3 Nachhaltigkeit und Baukultur

Die Nachhaltigkeit im Bereich Baukultur bezieht sich demnach nicht nur auf alle Aspekte des nachhaltigen Bauens (Energie, Material, Anordnung, Ausrichtung etc.), sondern auch auf eine nachhaltige Ästhetik, die langfristig Stadtbilder schafft, mit welchen sich die Bürger von Starnberg identifizieren und die der Stadt ein Gesicht geben bzw. attraktive Bereiche unterstreichen.

2.4 Nachhaltigkeit und Siedlungsentwicklung

Die Nachhaltigkeit im engsten Sinne, der sparsame Umgang mit Grund und Boden, spielt eine zentrale Rolle in der künftigen Siedlungsentwicklung. Darüber hinaus sind alle weiteren Nachhaltigkeitsaspekte des Städtebaus zu beachten, wie die energiesparende Anordnung von Gebäuden, die Siedlungen der kurzen Wege zur Vermeidung von Verkehr und somit Schadstoff- und Klimagas-Emissionen, die Gestaltung des öffentlichen Raums oder die Vorhaltung von Grünflächen für Siedlungsbereiche.

2.5 Nachhaltigkeit und Mobilität

Da der Grundsatz der Nachhaltigkeit eine vorausschauende und zukunftsorientierte Planung impliziert, muss die nachhaltige Entwicklung der Mobilität losgelöst von heutigen Gewohnheiten und Zwängen für zukünftige Bedürfnisse ausgelegt sein. Die wichtigsten Prämissen sind die Vermeidung von Verkehr, die Reduktion des Energiebedarfs für die Mobilität sowie die Substituierung fossiler Brennstoffe. Zentrale Forderung ist aber vor allem, dass der Mensch im Zentrum aller Verkehrsplanung stehen muss und das bedeutet die Erhöhung der Lebensqualität in den Städten, die Verbesserung der Sicherheit und die Vermeidung von Gefahren für die menschliche Gesundheit durch Lärm, Abgase, Unfallrisiken.

2.6 Nachhaltigkeit und soziale Entwicklung

Die soziale Nachhaltigkeit bedeutet, auf alle Bürger und deren freie Entfaltung Rücksicht zu nehmen. Ziel muss eine solidarische Gemeinschaft sein, die alle Gruppen der Bürgerschaft integriert, Chancengleichheit für alle Gruppen der Bevölkerung schafft und die Begegnung der Menschen fördert.

2.7 Nachhaltigkeit und Ökonomie

Eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung muss auf die Zukunftsfähigkeit der lokalen Wirtschaft ausgelegt sein, so dass die vor Ort produzierenden und wirtschaftenden Betriebe eine Zukunft in Starnberg haben. Auch die lokale landwirtschaftliche Produktion soll in diesem Zusammenhang gefördert werden.

2.8 Nachhaltigkeit und Energieversorgung

Eine nachhaltige Energieversorgung beinhaltet die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen und der Atomkraft. Alternative Energien sollen gezielt gefördert werden und gleichzeitig Anreize zur Ersparnis von Energie gegeben werden. Die Aufforderung zu Energieeinsparung und -effizienz erstreckt sich auf alle Bereiche der Stadtentwicklung.

3 Perspektive.Natur & Landschaft

Die Landschaft ist das POTENTIAL Starnbergs!

3.1 Vision.2025

Starnberg – besondere Stadt am See.

Ihre besondere Lage am See konnte die Stadt Starnberg gezielt betonen und durch die Öffnung weiterer Ufergrundstücke im Stadtgebiet nutzen. Ein öffentlicher Uferstreifen zieht sich nun von der Seepromenade ostwärts bis zum Strandbad in Percha und weiter bis Kempfenhausen.
Die Erholungssuchenden, die zum Teil aus München nach Starnberg kommen, nehmen die vielfältigen Mobilitätsangebote an, so dass der motorisierte Erholungsverkehr in der Stadt stark abgenommen hat. Die Menschen kommen nun mit der Bahn und leihen sich an den zahlreichen Ausleihstationen ein Fahrrad oder einen E-Roller. Wer mit dem Auto anreist parkt am Stadtrand und nutzt den Badebus.

Die Landschaft rund um Starnberg hat an Bedeutung für Erholungssuchende aus dem wachsenden Ballungsraum München noch zugenommen. Die Menschen wissen das sehr gut beschilderte Rad- und Wanderwegenetz zu schätzen und genießen die Natur.
Zahlreiche neue Wegeverbindungen aus der Stadt in die Landschaft wurden geschaffen, so dass die Bahnhöfe der Stadt heute einen attraktiven Startpunkt für Rad- und Wandertouren darstellen.

Auch die vielen neuen Straßenbäume in den verkehrsberuhigten Straßen und auf den neugestalteten Plätzen haben heute angesichts der durch den Klimawandel angestiegenen Temperaturen eine ganz zentrale Bedeutung für Bewohner und Besucher. Sie schaffen nicht nur einen ästhetischen, sondern auch einen klimatischen Wohlfühleffekt. Dass man die Bäche in der Stadt inzwischen zum größten Teil renaturiert und in der Stadt erlebbar gemacht hat, bietet zusätzliche Aufenthaltsqualitäten. Auch der Erhalt der stark durchgrünten Villengrundstücke mit dem alten Baumbestand hat sich bewährt. Sie sind heute Inseln der Frischluftzufuhr im dichten Siedlungsgebiet.
Die attraktiven Plätze in der Innenstadt bieten Anziehungspunkte für junge Familien, die wieder vermehrt in der Stadt wohnen.
Das zentrumsnahe Gewerbegebiet mit seiner besonderen Mischung aus Dienstleistung und Gewerbe und mit seiner attraktiven Freiraumgestaltung ist bayernweit Vorzeigemodell für die Umstrukturierung von Gewerbegebieten – „Klein Venedig" in Starnberg.

Dank einer vorausschauenden Siedlungs- und gezielten Verkehrspolitik konnte die Stadt größere Schäden an der Landschaft durch Neubaugebiete und neue Verkehrstrassen verhindern. Die intakten Landschaftsräume spielen heute eine bedeutende Rolle nicht nur für die Erholung, sondern auch für die Wasserversorgung und den Naturschutz.

Durch die vorausschauende Energieplanung ist Starnberg schon heute auf einem guten Weg zur Selbstversorgung mit regenerativen Energien. Dank einer landschaftsbildorientierten Standortsuche wurden die Anlagen zur Energieversorgung gut in die Landschaft integriert.
Durch die Energiewende hat sich vieles in der Landwirtschaft geändert. Windräder und Solarfelder haben ihren Platz in der Kulturlandschaft. Die Produktion von Lebensmitteln spielt aber weiterhin eine wichtige Rolle. Die allgemeine Trendwende in der Lebensmittelproduktion und Agrarbranche zurück zu mehr bäuerlicher Landwirtschaft und regionaler Produktion wirkt sich sehr positiv auf die Landschaft und die ländlichen Siedlungen aus. In Starnberg ist man heute froh, dass auf den Erhalt der ländlichen und bäuerlichen Strukturen Wert gelegt wurde und somit die Versorgung mit Lebensmitteln und Energie teilweise regional erfolgt.

Das Leutstettener Moos als eine der wichtigsten Moorlandschaften in Bayern konnte durch eine Zusammenarbeit von Naturschutzverwaltung, lokalen Verbänden und Landwirten vor der Verbuschung bewahrt werden und wird nun dauerhaft gepflegt. Auch weitere Biotope profitieren von dieser einzigartigen Kooperation.

3.2 Status.Quo & Analyse

3.2.1 Naturräume

Starnberg besitzt eine große Vielfalt von Naturräumen: Seeufer – Moor – Endmoräne – Moränen-Hügelland.
Prägend ist der Starnberger See mit seinem Ufersaum. Insgesamt besitzt Starnberg ca. 4 km Uferlinie; davon ist nur ein geringer Anteil natürlich ausgebildeter Uferbereich. Die meisten Bereiche sind überformt. Dennoch befinden sich im ufernahen Flachwasserbereich Vorkommen der seltenen Armleuchteralgen, die auf gute Gewässerqualität hindeuten.
Ein großer Teil des Seeufers in Starnberg ist in Privatbesitz und der Öffentlichkeit nicht zugänglich.
Das großflächige und bayernweit bedeutende Leutstettener Moor ist ein Verlandungsmoor. Es liegt beiderseits der Würm, dem einzigen Abfluss des Starnberger Sees und wird im Norden durch den eiszeitlichen Endmoränenrücken begrenzt, den die Würm in einer engen Schlucht, dem sogenannten Würmdurchbruch, durchschneidet.
Der Moränenrücken umfasst das Stadtgebiet Starnbergs mit dem Moos , das so genannte „Leutstettener Amphitheater", und bildet einen markanten Höhenzug mit attraktiven Aussichten auf den See und die Alpen.
Dahinter breitet sich ein Hügelland mit Dörfern, Wiesen, Äckern und Wäldern aus, das sich bis heute in großen Teilen unzerschnitten und nicht zersiedelt erhalten hat.

Potentiale: *Vielfalt der Naturräume*
hohe Artenvielfalt
große unzerschnittene Räume
besondere geologische Formationen
Defizite: *Zugänglichkeit (insb. See)*

3.2.2 Grün in der Stadt

Die Wohnsiedlungen, besonders die Villengebiete sind hervorragend durchgrünt. Zum großen Teil sind noch schöne alte Baumbestände vorhanden. Der öffentliche Raum in Starnberg ist jedoch nur teilweise mit attraktiven Grünflächen ausgestattet. Die wenigen Grünflächen wie am Schlossberg, am Almeidaberg oder auf der Max-Josef-Höhe werden stadträumlich wenig wahrgenommen. Insgesamt fehlen im Stadtgebiet attraktive, gut erreichbare sowie vielseitig nutzbare Grünflächen.
Auch wenn durch die Lage und Größe Starnbergs die Wege in die freie Landschaft nie sehr weit sind, mangelt es an Angeboten gerade im Zentrum und im Seeuferbereich.
In den oftmals engen Straßenräumen wird zugunsten maximaler Fahrbahnbreiten auf eine Begrünung mit Straßenbäumen verzichtet.
Ökologisch und klimatisch wirksame Grünzüge in der Stadt wurden bei der Bebauung oft nicht berücksichtigt. Sie sind jedoch in Ansätzen an der Schnittstelle zwischen Stadt und Landschaft noch immer vorhanden.

Potentiale: *Grünzüge aus der Landschaft in die Stadt*
Defizite: *mangelhafte innerstädtische Grünflächenversorgung*
Durchgrünung der Innenstadt
öffentlicher Raum

3.2.3 Landschaftliche Erholungsräume und Landschaftsbild

Die landschaftsbezogene Erholung spielt in Starnberg eine besonders wichtige Rolle. Die Nähe zur Großstadt München machen die Stadt am Starnberger See mit der reizvollen Landschaft und Bergblick zu einem der beliebtesten Ausflugsziele. Die Ausflügler konzentrieren sich stark auf die bekannten Orte, wie den Starnberger See und die Maisinger Schlucht. Tatsächlich bietet Starnberg mit der Moorlandschaft, den Moränenrücken, den Dörfern und Wäldern im Hinterland ein vielfältiges Angebot.
Die Landschaftsbild prägenden Elemente in Starnberg sind der See und die dominante Moränenkante, welche großartige Ausblicke und Panoramen ermöglicht. Die umgebende Landschaft ist von Wäldern und Feldern sowie den zahlreichen Feucht- und Moorflächen geprägt.

Potentiale: *Landschaft mit besonderer Erholungseignung*
Erholungssuchende als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Starnberg und die Ortsteile
unzerschnittene Landschaftsräume
reizvolle Landschaftsbilder mit attraktiven Sichtbeziehungen

Defizite: *Übernutzung einzelner Erholungsziele*
mangelnde Bekanntheit und Erschließung der restlichen Landschaft
Innenstadt als Hindernis für Wanderer und Radler durch Verkehr
fehlende Grünverbindungen und Vernetzung der Erholungsbereiche
mangelnde Angebote für Erholungssuchende (Einkaufen am Wochenende, Gastronomie, ÖPNV, Fahrradverleih)
Freizeitverkehr
Schädigung des Landschaftsbildes durch schlecht eingegrünte Siedlungsränder
privilegierte Bauten an exponierten Punkten

3.2.4 Naturschutz

Starnberg besitzt eine Vielzahl an wertvollen und schützenswerten Lebensräumen. Hierdurch ergibt sich der große Anteil an Schutzgebieten und Biotopen an der Gesamtfläche (Schutzgebiete siehe Anhang).
Dieser großflächige Bestand an Schutzgebietsflächen fordert einen besonders rücksichtsvollen Umgang mit der Landschaft und stellt hohe Anforderungen an die Biotoppflege und –entwicklung.

Konflikte mit dem Naturschutz ergeben sich immer wieder durch hohen Nutzungsdruck, Erschließungsbestrebungen und Siedlungsdruck. Eine sorgfältige Abwägung von wirtschaftlichen Interessen gegenüber den Zielen von Natur- und Landschaftsschutz ist dringend notwendig.
So gibt es z. B. in der Maisinger Schlucht eine massive Übernutzung, die den Erhaltungszustand des Natura 2000-Gebietes gefährdet.
Das geologisch bedeutsame Würmtal mit seinem Durchbruch, das ebenfalls nach Europarecht geschützt ist, wird durch Trassenvorschläge für Verkehrsverbindungen gefährdet.
Im Leutstettener Moos, das im Süden direkt an den Siedlungsrand Starnbergs stößt, wird genau dieser südliche Bereich immer wieder für Umfahrungsprojekte diskutiert. Die Hauptproblematik im Leutstettener Moos liegt jedoch derzeit nicht in der Übernutzung sondern in der mangelnden Biotoppflege. Das Moos verbuscht zusehends.

Potentiale: *Landschaftsbereiche mit hoher Bedeutung für den Naturschutz*
Biodiversität, besondere Landschaftsbilder
Naturerlebnis für Starnberger und Besucher
Defizite: *Pflege der großflächigen Moor-Biotope*
Information, Aufklärung und Naturerlebnis als akzeptanzfördernde Maßnahmen
teilweise Übernutzung landschaftlich reizvoller Biotopbereiche durch Erholungsnutzung

3.2.5 Gewässerschutz

Wichtige Trinkwasserschutzgebiete für die Wasserversorgung Starnbergs und des Münchner Südens liegen in der Maisinger Schlucht, Mamhofen sowie zwischen Leutstetten und Schorn/Wangen. Die Anforderungen des Trinkwasserschutzes richten sich vor allem an die Landwirte, welche die Flächen bewirtschaften.
Bei den Fließgewässern in der Stadt Starnberg, dem Georgenbach und dem Lüßbach ist vor allem die Strukturqualität durch Verbauung und Verrohrung stark beeinträchtigt. Das dominierende Oberflächengewässer, der Starnberger See, gehört nicht zum Stadtgebiet Starnberg, jedoch trägt die Stadt als Anlieger große Verantwortung für die Qualität des bedeutenden Gewässers. Ein GEP für den Starnberger See existiert, der bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

Potentiale: *Vorkommen großer Trinkwasservorräte*
dezentrale Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ hochwertigem Trinkwasser
hohe Gewässerqualität Starnberger See
Defizite: *mangelhafte Strukturqualität der Fließgewässer*

3.2.6 Energielandschaft

Regenerative Energien stehen meist in einem engen landschaftlichen Zusammenhang, da sie einerseits das Landschaftsbild stark prägen können, wie Windkraftanlagen, Solarfelder oder Biogasanlagen und zugleich die Landbewirtschaftung verändern können, wie Solarfelder und Biomasseanbau.
In Starnberg gibt es bislang kaum landschaftliche Ausprägungen der Energieerzeugung – abgesehen von dem allgegenwärtigen Energierohstoff Holz, der im waldreichen Starnberg eine große

Rolle spielt. Die Diskussion über Standorte für Windkraftanlagen, Solarfelder und Biogasanlagen ist jedoch bereits im Gange.
Grundlage für die Möglichkeit einer weitgehenden Versorgung mit regenerativen Energien ist das energiebewusste Verhalten der Bürger in allen Lebensbereichen vom Konsum über das Wohnen bis zur Mobilität.

Potentiale: *gemeinsame Planung der regenerativen Energieversorgung*
Windenergie, Solarenergie
regionale Versorgung

3.3 Ziele

3.3.1 Erhalt des typischen Landschaftsbilds

Die Kulturlandschaft Starnbergs mit dem See, den Wiesen, Äckern und Wäldern gemeinsam mit der interessanten Morphologie ist von herausragender Schönheit. Dies ist umso bemerkenswerter, da die wachsende Metropole München mit den sich ausbreitenden Siedlungen nur wenige Kilometer entfernt liegt und Starnberg abgeschirmt durch den Forstenrieder Park eine ganz eigene landschaftliche Ausprägung bewahren konnte. Dass solch intakte Landschaften mit großen unzerschnittenen Gebieten in diesem Raum noch vorhanden sind, macht die Starnberger Landschaft umso wertvoller und wird zunehmend zu einem wichtigen Standortfaktor für die Stadt.
Daher sind unzerschnittene Landschaftsräume unbedingt vor weiterer Zersiedelung zu bewahren.

3.3.2 Erhalt der bäuerlichen Landwirtschaft

Die Landwirtschaft als Träger der Kulturlandschaft, des kulturellen, gesellschaftlichen und ökonomischen Lebens in den Dörfern spielt in ländlichen Gegenden eine bedeutende Rolle. Hinzu kommen die Funktionen für die Produktion von Lebensmitteln und Energie sowie für die Biotoppflege.

3.3.3 Schutz der Naturgüter

Starnberg ist reich an wertvollen Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Die Moore, Seen, Bäche, Wälder und Biotope der Kulturlandschaft als Orte der Artenvielfalt und Naturschönheit sollen durch geeignete Maßnahmen bewahrt werden. Die heute ausgewiesenen Schutzgebiete müssen deshalb in ihren Grenzen respektiert werden. Auch beim rechtlich weitgehend ausgenommenen Ausbau der regenerativen Energien sollten die Schutzgebietsgrenzen Beachtung finden.
Neben Flora und Fauna besitzt Starnberg große Verantwortung für den Trinkwasserschutz. Nicht nur die Stadt selbst, auch umliegende Gemeinden gewinnen ihr Trinkwasser auf Starnberger Flur. Die Qualität und der Reichtum dieser Wasserspeicher sind besonders erhaltenswert.

3.3.4 Reduzierung des Flächenverbrauchs

Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden bei allen Vorhaben ist im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung obligatorisch. Flächenverbrauch umfasst neben dem Neubau von Gebäuden in bestehenden Grünflächen in besonderem Maße auch den Bau von Straßen.

3.3.5 Erschließung und Vernetzung der Erholungsflächen

Die schlechte Verbindung von der Stadt in die Erholungsflächen ist bedingt durch verkehrsreiche Straßen, fehlende Radwege und mangelnde Beschilderung. Nicht nur bei der Erschließung der innerstädtischen Bereiche für Radfahrer und Fußgänger, sondern auch in den landschaftlichen Erholungsflächen besteht großer Nachholbedarf. Die Vernetzung mit den Stationen des ÖPNV ist hierbei zu berücksichtigen.
Die Erholungsnutzung in Starnberg findet derzeit schwerpunktmäßig am See und in der Maisinger Schlucht statt. Deshalb sind Erschließungsmaßnahmen für neue Erholungsflächen, die in der Starnberger Landschaft reich vorhanden sind, eine wichtige Maßnahme gegen die Übernutzung der belasteten Erholungsgebiete.
Zu beachten sind Nutzungskonflikte zwischen den Landschaftsnutzungen (Landwirtschaft, Energie, Erholung, Hundeauslauf), die dabei auftreten könnten.

3.3.6 Ausbau und Stärkung des Freiraumsystems in der Stadt

Die umgebende Landschaft, die meist gute Versorgung mit privaten Grünflächen sowie die Grünzüge, die sich teilweise in die Siedlungen hineinziehen können Defizite in der Erholungsvorsorge teilweise ausgleichen. Eine Stadt muss aber auch die Bürger, die keinen leichten Zugang zu privaten Grünflächen oder der freien Landschaft haben, wie ältere Menschen, Eltern mit Kindern oder sozial schwächere Menschen in der Freiflächenplanung verstärkt berücksichtigen.
Besonders deutlich werden die Mängel im öffentlichen Grün in der Innenstadt. Es fehlen nicht nur Grünanlagen für Erholung, Aufenthalt oder Spielen, sondern auch die Durchgrünung der Straßenräume durch Straßenbäume. Um die vorhandenen, aufgewerteten und neu zu schaffenden Grünräume besser nutzbar zu machen, bedarf es einer guten Anbindung für Fußgänger und Radfahrer, am Besten über grüne Verbindungen. Hierzu fehlt im Siedlungsgebiet heute oft der Raum, der nur durch langfristige Planung und Sicherung erreicht werden kann.

3.3.7 Verbesserung der Erlebbarkeit der Bäche in der Stadt

In Starnberg wurden die Bäche in den letzten Jahrzehnten aus dem Stadtbild verdrängt. Die Potentiale der vernetzenden Funktion von Fließgewässern wurden nicht genutzt. Die Bäche sollten in einem neuen Freiraumsystem eine zentrale Rolle spielen. Die Erlebbarkeit und die Erschließung der Bäche sind wichtige Ziele der Freiraumentwicklung.

3.4 Umsetzungsstrategien

3.4.1 Maßnahmen

3.4.1.1 Landschaft

Erhalt des Landschaftsbildes durch:

- Erhalt der bäuerlichen Kulturlandschaft
- Erhalt des Waldanteils, nachhaltige Waldbewirtschaftung
- Freihaltung der landschaftsprägenden Höhenrücken als besondere Eigenheit Starnbergs
- Erhalt bzw. Wiederherstellung wichtiger Blickbeziehungen (Beauftragung eines Programms zur Sicherung bzw. Wiederherstellung von Blickbeziehungen)
- Eingrünung von Siedlungsrändern und privilegierten Bauten in der Landschaft
- Beachtung des Landschaftsbildes bei der Planung von Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung und Einbeziehung möglicher Verkehrszunahmen durch den Betrieb der Anlagen (insb. Biogas)
- Besondere Beachtung der landschaftlichen Einbindung bei der Planung des Gewerbestandortes Schorn

Erhalt der bäuerlichen Landwirtschaft durch:

- Akquisition von Förderprogrammen für ökologische Landwirtschaft
  Bildung von Biotoppflege-Kooperationen
- Förderung regionaler Vermarktungsmöglichkeiten und Schaffung eigener Absatzwege für landwirtschaftliche Produkte (z. B. Starnberger Land)
- Einführung einer Regionalmarke
- Förderung des Dialogs zwischen Verwaltung und Landbewirtschaftern zur Ermöglichung von Kooperationen im Natur- und Landschaftsschutz (insb. im Bereich FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Biotope)
- Organisation Runder Tische

3.4.1.2 Naturschutz

Schutz der wertvollen Lebensräume durch:

- Vorrang des Naturschutzes vor Infrastrukturmaßnahmen (insb. Straßenbau)
- hohe Gewichtung des Natur- und Landschaftsschutzes in der Abwägung
- Akquisition von Fördergeldern für Biotoppflege
- Kooperationen zwischen Behörden und Landwirten zur Biotoppflege
- Erstellung von Managementplänen für übernutzte Biotope
- Erhalt der noch vorhandenen unzerschnittenen Landschaftsräume

Schutz der Naturgüter durch:

- Erhalt und Weiterentwicklung der vorhandenen Wasserschutzgebiete
- Zusammenarbeit mit den Wasserwirtschaftsämtern und Landwirten im Trinkwasserschutz

- Festsetzung von klimatisch bedeutsamen Räumen in der Fortschreibung des FNP
- Festsetzung von Baumpflanzungen in B-Plänen für das Stadtklima
- Reduzierung des Flächenverbrauchs durch Nachverdichtung und sparsame Bauweisen
- Umsetzung des Gewässerentwicklungsplanes Starnberger See

3.4.1.3 Grün in der Stadt

Aufwertung und Neuschaffung von Freiflächen als Standortqualität und Aushängeschild der Stadt Starnberg durch:

- Prüfung von zusätzlichen Freiflächenpotentialen, z. B. in der Innenstadt (VHS, Bay. Hof, Museum, Schlossberg, Seeufer)
- Neugestaltung der Seepromenade und des Seeufers
- Aufwertung des Stadtbildes mittels Durchgrünung und Auflage eines Qualitätsprogramms für die Durchgrünung
- Entwurf neuer Straßenquerschnitte: weniger Raum für Verkehr, mehr Raum für Bäume
- Verbesserung der Nutzbarkeit vorhandener Grünflächen
- gezielte Ergänzungen von Mobiliar und Gestaltungselementen
- gezielte Aufwertung von Spielplätzen für Kinder verschiedener Altersgruppen in der Stadt
- Wiederentdeckung vorhandener Spielmöglichkeiten (Schlossberg)
- Verbesserung des Pflegezustands vorhandener Grünflächen, Pflegeplanung und –monitoring

Schaffung grüner Vernetzungen durch:

- Sicherung des Systems der Grünzüge in der Stadt und Vernetzung der Grünflächen untereinander
- Flächenankauf und Berücksichtigung in der Bauleitplanung
- Schaffung autofreier Grünverbindungen für Fußgänger und Radfahrer (Beschilderung) sowie als klimatische und ökologische Vernetzung

Erlebbarmachung und Erschließung der Bäche in der Stadt durch:

- Inszenierung Starnbergs als Stadt am Wasser und des Wassers in der Stadt
- Schaffung neuer Wege entlang von Bächen und durch Wohngebiete, z. B. Georgenbach
- Renaturierung verbauter Gewässer und Freilegung verrohrter Gewässerabschnitte
- Vergrößerung des Freiraums entlang des Siebenquellenbachs

Aufwertung Gewerbegebiet

- Durchgrünung und Strukturierung
- Aufstellung eines Rahmenplanes zur Durchgrünung des Gewerbegebietes mit flächensparenden Baukörpern und grün gestalteten Straßenräumen
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung an Bhf. Nord

3.4.1.4 Erholung

Verbesserung der landschaftsbezogenen Erholungsmöglichkeiten durch:

- Ausbau und Neubau des Rad- und Fußwegenetzes, insb. im Siedlungsbereich
- Schaffung attraktiver, sicherer und autofreier Grünverbindungen (Festlegung im FNP)
- Verbesserung des Angebots im ÖPNV gerade für Erholungssuchende (Fahrradtickets, Takterhöhung, Badebus)
- Kooperation mit den Betrieben des ÖPNV zur Erarbeitung attraktiver Angebote
- Erstellung eines Konzeptes für Fuß- und Radwege in Starnberg mit Beschilderung inkl. Aktionsprogramm mit zeitlichen Ausbaustufen
- Attraktivierung weiterer Erholungsgebiete (z. B. Rundweg Leutstettener Moos, Erschließung weiterer Seeuferbereiche für die Öffentlichkeit, stadtnahe Wälder) zur Verteilung des Erholungsdrucks
- Ausarbeitung und Umsetzung eines Managementplanes Maisinger Schlucht durch LRA und Stadtverwaltung
- Lösung von Nutzungskonflikten in der Landschaft (zwischen Naturschutz, Erholung, Landbewirtschaftung, Hundeauslauf, regenerative Energiegewinnung)
- Erarbeitung von Nutzungskonzepten für Grünflächen und Landschaftsräume
- Verbesserung und Pflege der Waldwege als Verbindungen für Radler und Fußgänger
- Gründung eines Landschaftspflegeverbunds aus Verwaltung, Landwirtschaft und Forstwirtschaft

Aufwertung des Erholungsschwerpunktes Seeufer durch:

- Aufwertung der Seepromenade, landschaftsarchitektonische Neugestaltung und evtl. Erweiterung durch Stege
- Prüfung eines Standorts für ein Hotel neben der Werft
- Schaffung eines durchgängigen Uferwegs
- Öffnung des Strandbads (im Winter)
- Schließung des Bundeswehrstandortes (in Percha), Öffnung für die Erholung
- Prüfung der Möglichkeiten für die Einrichtung eines Badeschiffs
- Erarbeitung von gemeinsamen Konzepten zu Erholung und Freizeitmobilität mit den Nachbargemeinden

3.4.2 Akteure

Insgesamt vier Paten aus dem Stadtrat braucht die Landschaft in Starnberg, die natürlich eng kooperieren müssen. Es soll jeweils ein Pate für die Landwirtschaft, für den Naturschutz, für Landschaft & Erholung sowie für das Grün in der Stadt eingesetzt werden.
Die ***Stadt Starnberg*** ist im Bereich Natur und Landschaft vor allem für die Sicherung von Zielen im Rahmen der Bauleitplanung und sonstigen Plankonzepten sowie für die Förderung der verschiedenen Maßnahmen zuständig. Weiterhin übernimmt die Stadt die Rolle des Koordinators und Moderators Landwirtschaft und Naturschutz zur Organisation von Umsetzungsprojekten.

Wichtigster Partner im Bereich Natur und Landschaft ist die ***Untere Naturschutzbehörde des Landkreises***, die für zahlreiche Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes verantwortlich ist. Im Bereich Landwirtschaft ist die Kooperation mit den ***Landwirten*** und dem ***Amt für Landwirtschaft und Forsten*** zu verstärken.

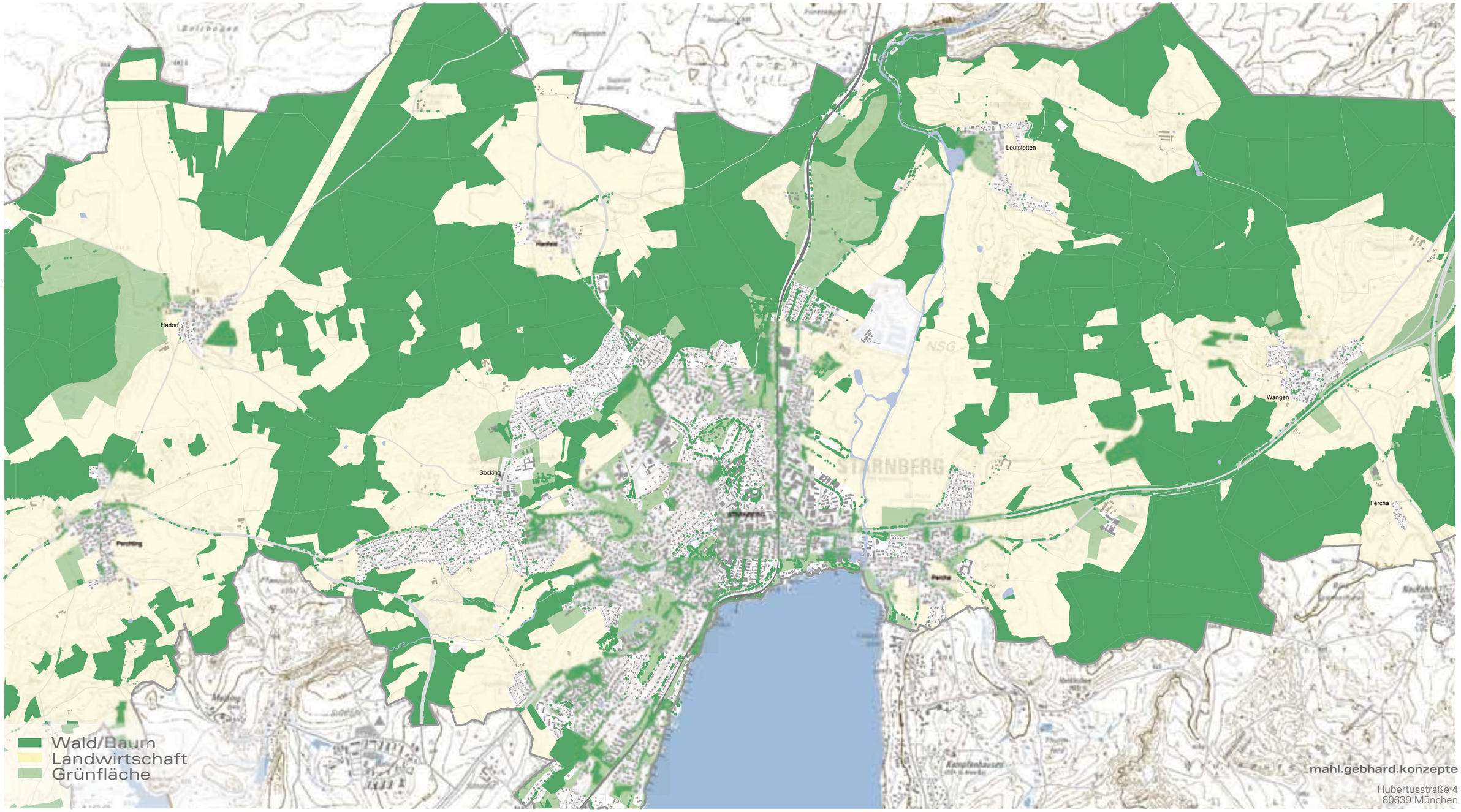
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Bestand.Landnutzung

Juli 2011

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

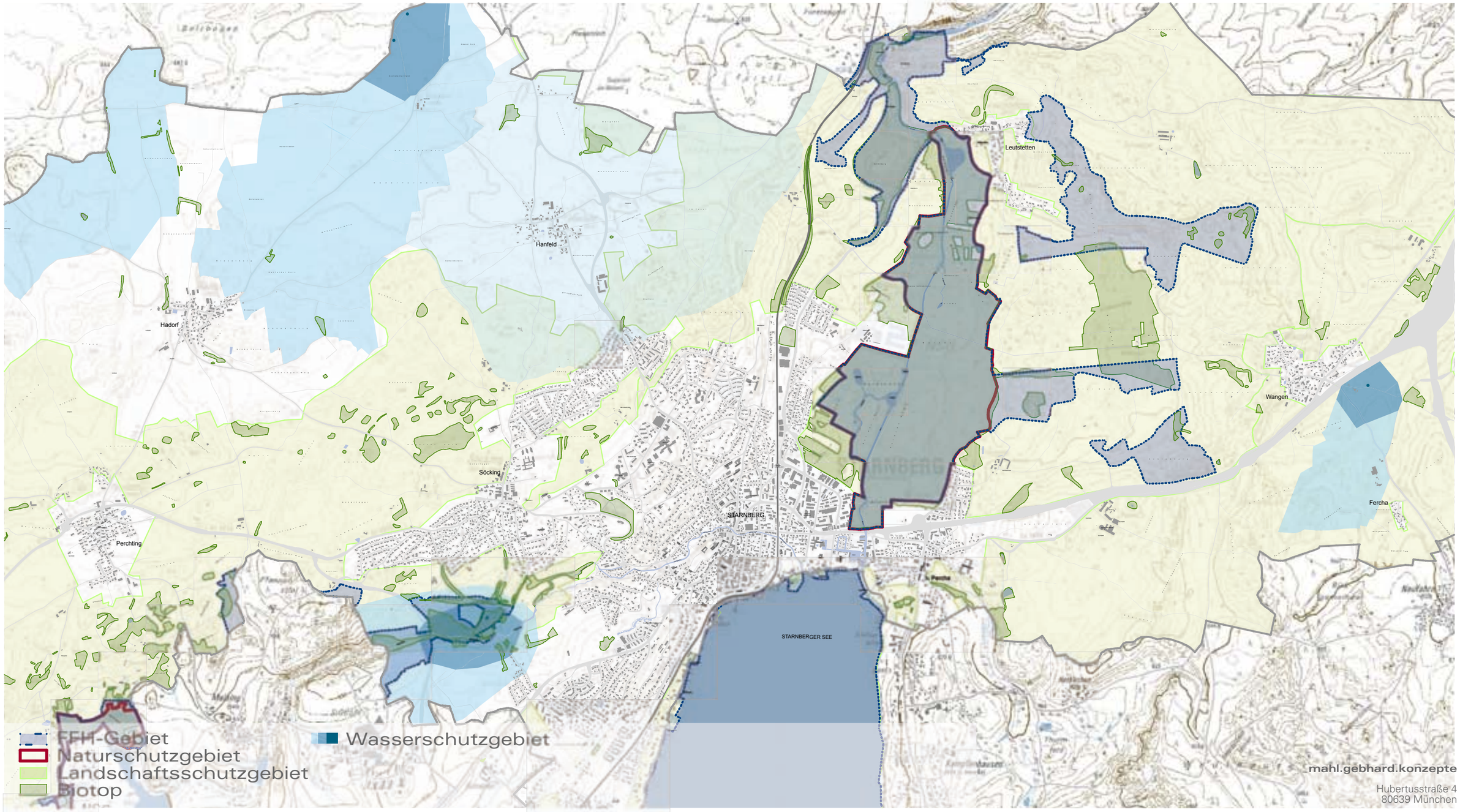
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Bestand.Schutzgebiete

Juli 2011

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

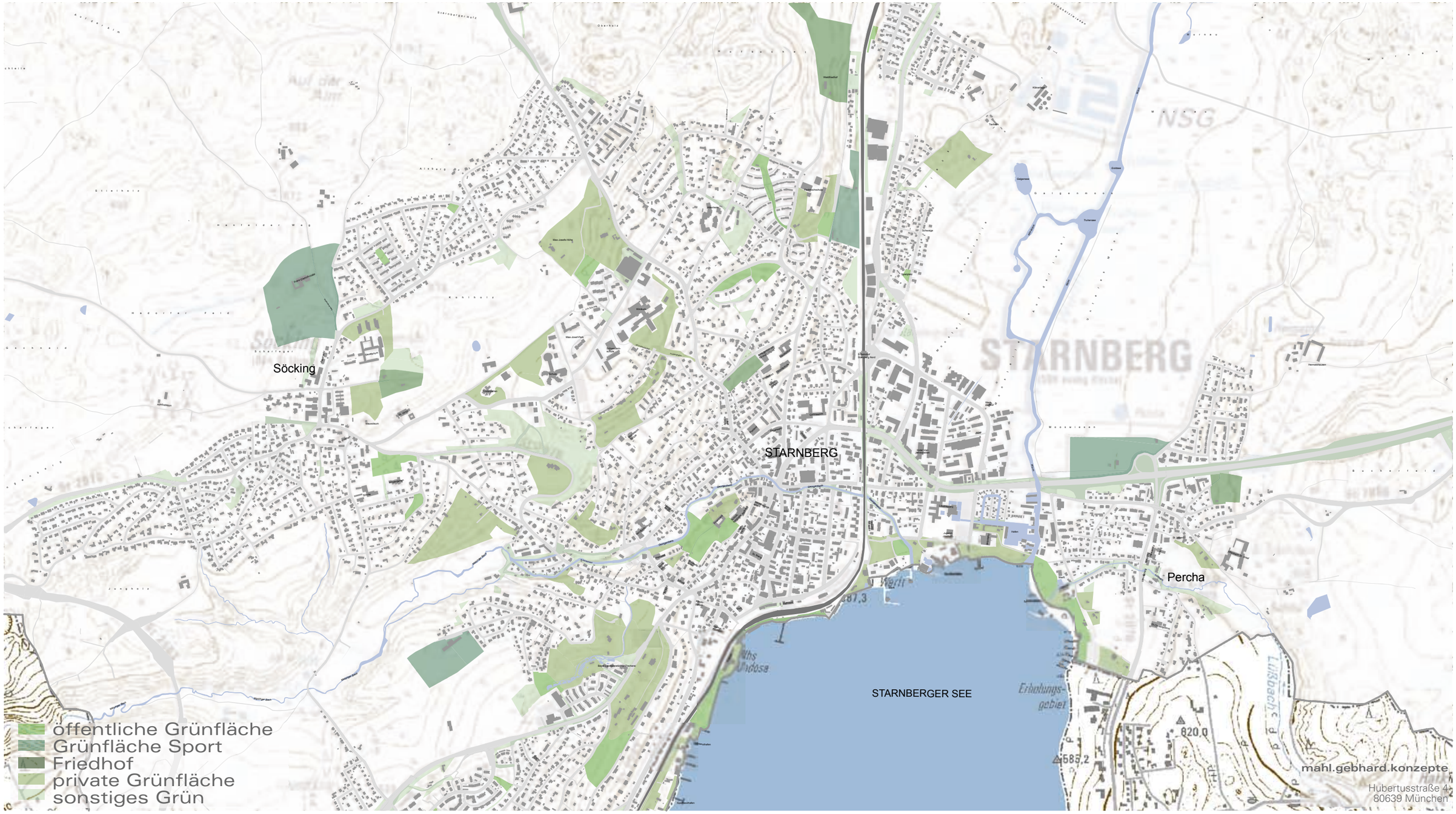
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Bestand.Grünflächen

Juli 2011

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

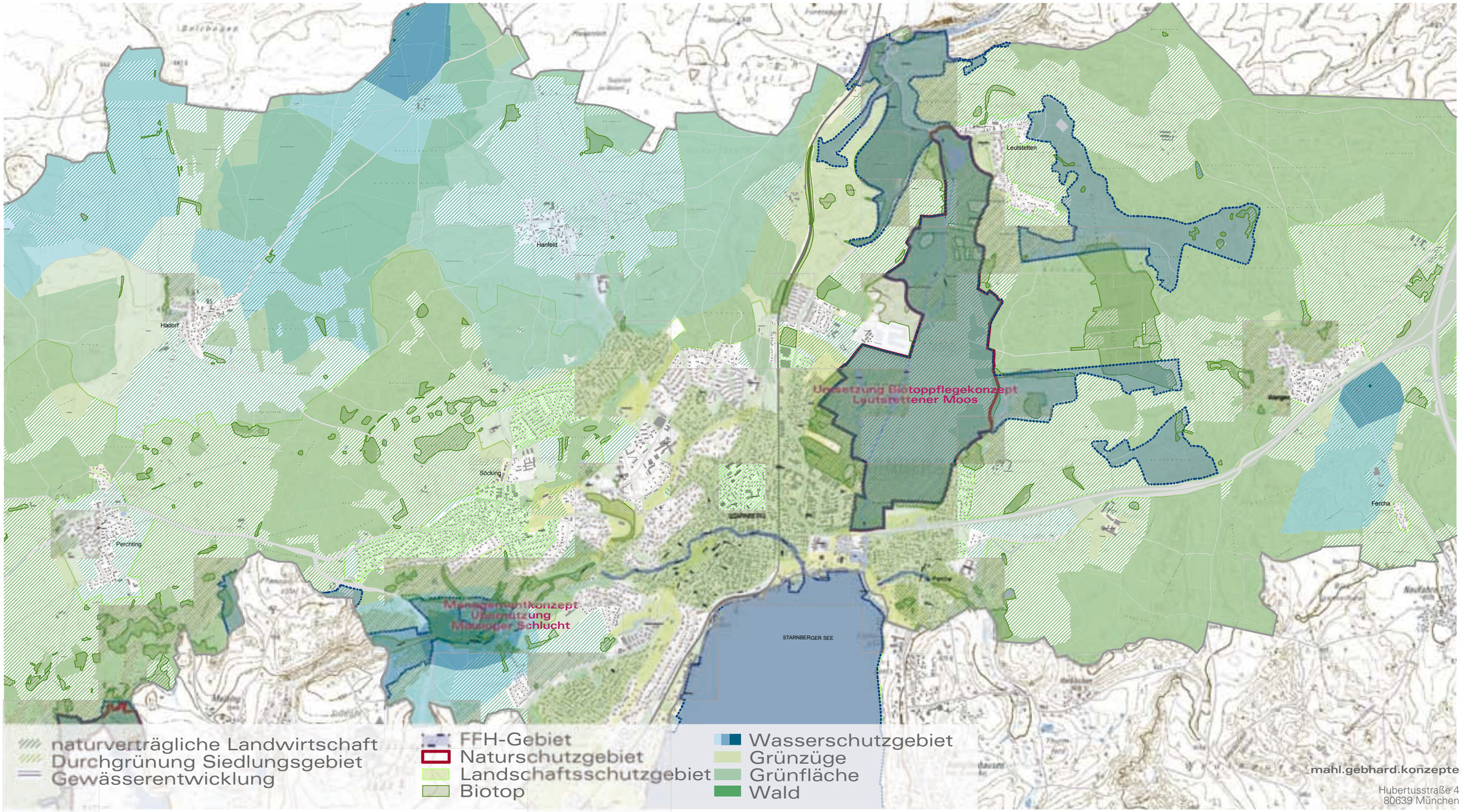
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Naturschutz

Dezember 2012

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

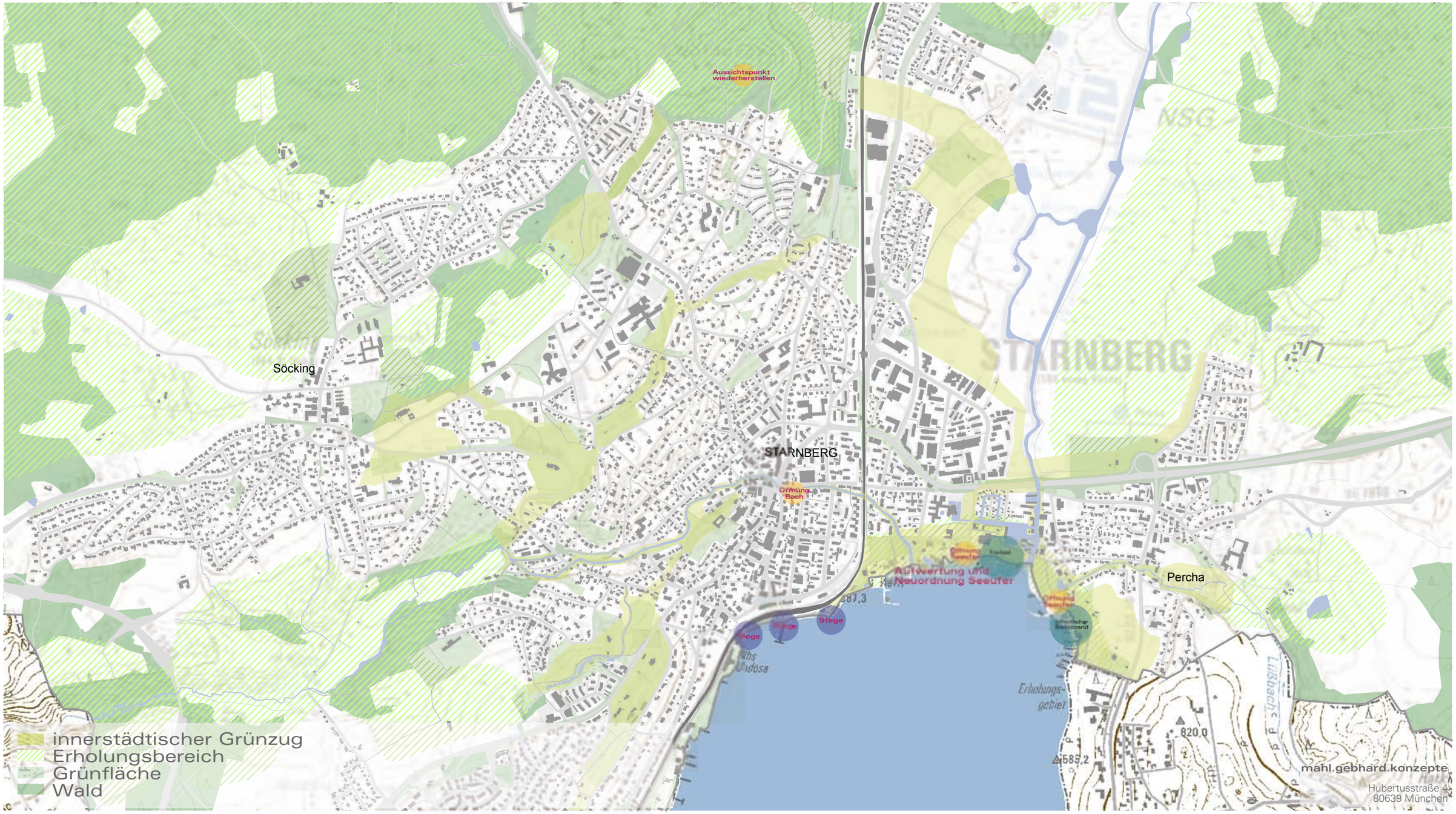
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Erholung

Juli 2011

M 1:15.000



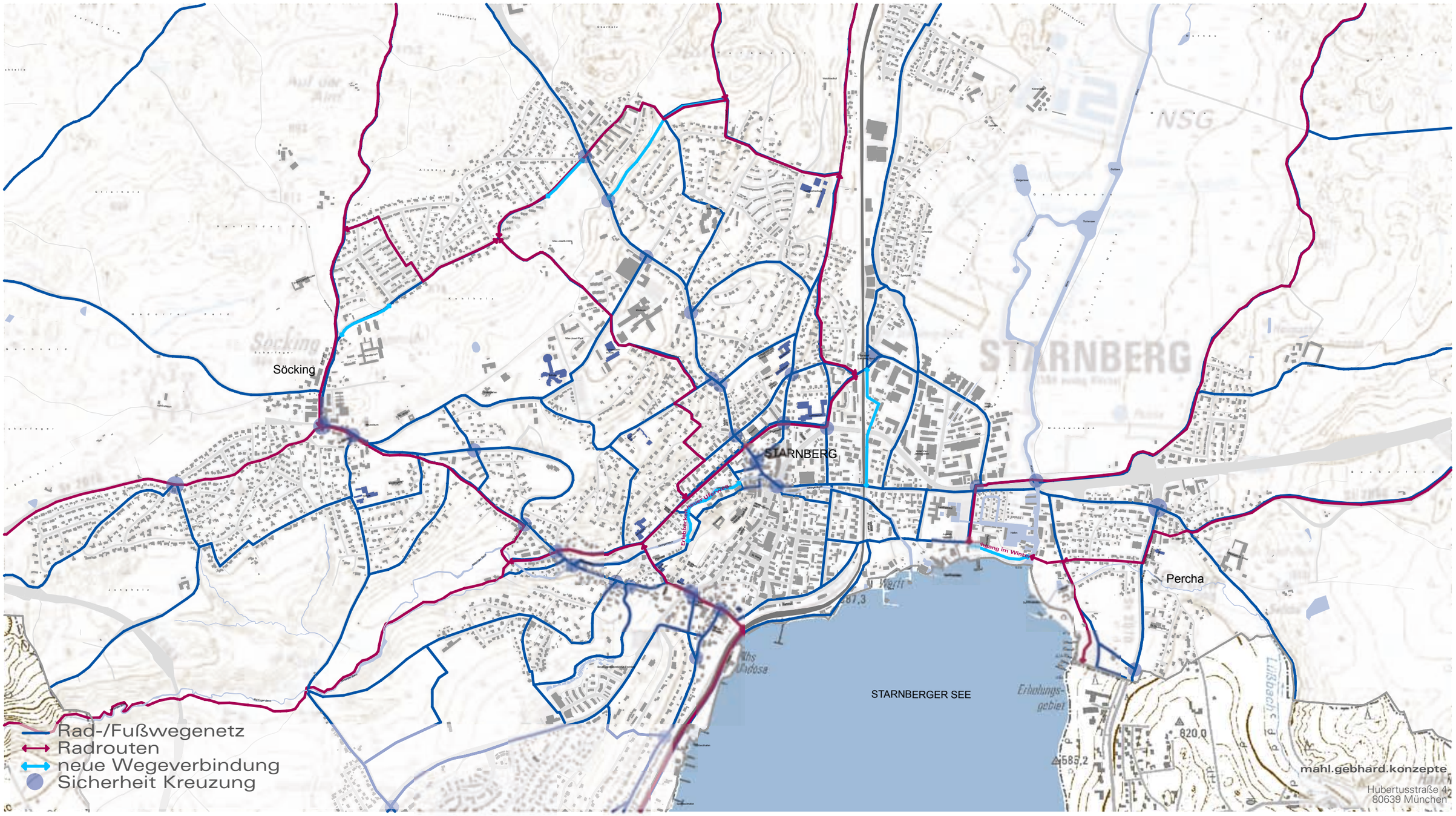
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.NATUR & LANDSCHAFT

Radwegenetz

Februar 2013

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

4 Perspektive.Identität & Baukultur

4.1 Vision.2025

Im Jahr 2025 besitzt Starnberg eine andere Außenwirkung, als das noch vor 10 Jahren der Fall war. Dafür hat die Stadt in den letzten 15 Jahren viel getan. Mit der Umsetzung des revolutionären Mobilitätskonzepts, des Qualitätsprogramms für den öffentlichen Raum und den vielen anderen Projekten hat die Stadt ihr Image von der reichen Stadt am See gewandelt zur lebenswerten Stadt am See. Dies hat auch zur deutlichen Steigerung der Bekanntheit Starnbergs geführt. Viele Menschen kommen heute hierher, um die Vorzüge der fast autofreien Stadt, der attraktiven Plätze, der vielfältig nutzbaren Seepromenade und des breiten Angebots an Restaurants, Cafés und Geschäften zu nutzen. Manche kommen auch nur, um sich den Erfolg der vielen zukunftweisenden Projekte anzuschauen.

Viel wichtiger jedoch ist das neue Selbstgefühl der Stadt und ihrer Bürger. Das Image Starnbergs und die Realität sind wieder eins. Die neue Attraktivität, die aufgewertete Innenstadt, die Erlebbarkeit des Sees und vor allem der lebendige öffentliche Raum haben die Stadt nicht nur für Besucher, sondern vor allem für die Starnberger selbst zum attraktiven Aufenthaltsort gemacht. Besonders die anfangs umstrittenen Maßnahmen zur radikalen Veränderung der Mobilität in der Stadt, sind heute der Stolz der Starnberger. Die Menschen identifizieren sich mit der Vorreiterrolle ihrer Stadt und zeigen heute ihre schicken e-Bikes und e-Roller wie früher die Autos. Die Starnberger Bürger zeigen ihre Statussymbole in Form ihres Verhaltens: sie sind energiesparend, umweltbewusst und sportlich. Die neuen Qualitäten im Bereich öffentlicher Raum, Freiräume, Baukultur etc., die mit einigem Aufwand geschaffen wurden, sind zu Selbstverständlichkeiten in der Planungs- und Baukultur geworden. Die Auseinandersetzung mit dem historischen Erbe sowie moderner Baukultur sind heute ebenso wenig wegzudenken aus dem öffentlichen Leben Starnbergs wie der samstägliche Gang über den Wochenmarkt und der anschließende Kaffee in einem der zahlreichen Cafés und Lokale in der Innenstadt, wo man sich trifft. Zum Bummeln nach München fährt man nur noch selten, hier gibt es alles, was man braucht.
Nicht nur der seit langem bestehende Gestaltungsbeirat beschäftigt sich mit den Bauanträgen, auch gibt es in Starnberg eine öffentliche Diskussion über moderne Architektur. Die alle vier Wochen stattfindenden Diskussionsabende beschäftigen sich mit Bauten von höchster städtebaulicher und architektonischer Qualität aus Starnberg und der Welt.

4.2 Status.Quo & Analyse

4.2.1 Identität

In den verschiedenen Bürgerveranstaltungen kam wiederholt zur Sprache, dass es in Starnberg eine Diskrepanz gibt zwischen der Identität, die Starnberg in der Außenwahrnehmung besitzt, der Selbstwahrnehmung Starnbergs durch seine Bürger und der Realität.
In der Außenwahrnehmung ist Starnberg die Stadt, in der viele reiche Menschen in großen Villen am See wohnen. Diese Vorstellung erzeugt Bilder von einem mondänen Städtchen am See mit einem prächtigen Seebad und einer Promenade, teuren Boutiquen, feinen Hotels und Restaurants, schicken Autos und natürlich einer prachtvollen Villenbebauung. Wer Starnberg besucht, muss feststellen, dass dieses Image nicht erfüllt wird. Zwar ist die Villenbebauung vorhanden, aber kaum erlebbar, da die Häuser in großen Gärten liegen und meist durch Bäume, Hecken, Mauern etc. gut gegen Blicke geschützt sind. Weitere Merkmale der noblen Vorstellung sind nicht vorhanden oder verloren gegangen.

Die heutige bauliche Gestalt Starnbergs lässt sich aus der historischen Entwicklung und Stadtwerdung Starnbergs herleiten. Die Siedlung bestand zunächst aus mehreren getrennten Siedlungseinheiten. Dem Fischerdorf, das heute noch als Achheimviertel in Grundzügen vorhanden ist, dem Schloss mit dem Dorf Niederstarnberg sowie der Villenkolonie wohlhabender Münchner, die hier ihre Landhäuser in hochattraktiver See- bzw. Seeblicklage hatten. Erst nach dem Bau des Bahnhofs am See Mitte des 19. Jh. wuchsen die Dörfer entlang der Hauptstraße zusammen. Die heutige Innenstadt zwischen Bahnhof und Schloss war damals noch unbebaut, füllte sich in der 2. Hälfte des 19. Jh. mit villenartiger Wohnbebauung und erhielt erst im Laufe der Stadtwerdung Zentrumsfunktion. Dass dieses Zentrum kein historisch gewachsener Siedlungskern ist, bleibt bis heute sicht- und spürbar. Ein Hemmnis der städtischen Entwicklung im Zentrum Starnbergs war der zwar attraktive Bebauungsstil mit Einzelhäusern in großzügigen Gärten, der jedoch wenig Urbanität und Dichte schafft. Die Herausbildung eines attraktiven, urban-belebten Zentrums ist unter diesen Voraussetzungen und der verkehrsorientierten Planungskultur der Nachkriegszeit nie ganz gelun-

gen, trotz zahlreicher Entwicklungskonzepte für die Innenstadt, die seither beschlossen und wieder verworfen wurden.

Die gebaute Stadt dient daher kaum als Identität stiftendes Element. Ihre Heterogenität, die vernachlässigte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und entlang des städtischen Seeufers, die Verkehrsbelastung etc. beeinträchtigen ein harmonisches Gesamtbild von Starnberg. Lediglich einige historische Gebäude wie das Schloss mit der Kirche, der Bayerische Hof, der Bahnhof, die historischen Gebäude am südlichen Ende der Maximilianstraße etc. sind Orte städtebaulicher Identität für die Starnberger. Die Bedeutung der historischen Villenbebauung für die Identität Starnbergs ist zwar unbestritten, sie ist aber nicht als Allgemeingut im Stadtbild erlebbar, da die Häuser selbst oft nicht sichtbar sind.
Für die Starnberger selbst ist eines der wichtigsten Identifikationselemente die Landschaft (vgl. Strategie.Landschaft).
Die landschaftliche Lagegunst nutzen auch heute viele Menschen, die in München arbeiten und ein kulturelles Leben genießen, um in Starnberg attraktiv zu wohnen. Für das Selbstverständnis Starnbergs ist diese Orientierung nach München nicht vorteilhaft. Sie führt dazu, dass Teile der Bevölkerung einer starken Bürgergesellschaft, der Qualität des öffentlichen Raums oder der Belebung der Innenstadt zu wenig Bedeutung beimessen und der günstigen Verkehrsanbindung nach München zu viel. Für die Weiterentwicklung Starnbergs zu einem attraktiven Lebensraum für alle Bürger, zu einem hochwertigen Wirtschafts- und Erholungsstandort und einer nachhaltigen, fortschrittlichen Stadt, ist die Stärkung einer eigenständigen Identität und eines städtischen Selbstbewusstseins von zentraler Bedeutung.

Potentiale:	*See und Landschaft als Attraktion und Identität schaffender Faktor* *historische Gebäude mit hohem Identifikationswert* *Einwohnerstruktur mit hohem Einkommensdurchschnitt und Bildungsniveau*
Defizite:	*Fehlen einer starken Bürgergesellschaft* *Zurückgezogenheit vieler Bürger ins Privatleben* *überdurchschnittliches Bedürfnis der Bürger nach Individualität und Selbstbestimmung* *Selbstverständnis als „Badewanne Münchens" oder Wohnvorort Münchens* *Fehlen von attraktivem und lebendigem öffentlichem Raum als Identifikationselement und Aktionsraum des gesellschaftlichen Lebens*

4.2.2 Baukultur

Zu den heterogenen architektonischen Wurzeln Starnbergs sind seit den 50er Jahren des 20. Jh. zahlreiche Bebauungsmuster hinzugekommen. Die ursprüngliche Struktur aus einer offenen Bebauung wurde in den Nachkriegsjahren durch verschiedene Verdichtungen ergänzt, teilweise durch Neubauten ersetzt und an den Rändern wuchsen großflächige Wohngebiete, welche die ehemaligen Villenkolonien vollständig eingeschlossen haben. Die Einfamilienhausgebiete setzen sich aus Gebäuden der unterschiedlichsten Stile und Qualitäten zusammen. Baukulturelle Mängel und Versäumnisse fallen insbesondere in der Innenstadt und den Ortsteilzentren, im Gewerbegebiet und bei der Freiflächengestaltung ins Gewicht.

Historische Bebauung:
- Villen: teilweise sehr aufwändige Architektur mit vielen Details, sehr breites Spektrum an zitierten Stilrichtungen; Maßstäblichkeit: große Grundstücke, großzügige Gebäudegrundrisse, Einzelhausbebauung
- markante Einzelgebäude: Schloss, Kirchen, Tutzinger Hof
- Fischerdorf: einfache ländliche Bauten, teilweise mit Bauernhauselementen, kleinere Kubaturen, Bebauung dichter jedoch teilweise mit Wirtschaftsgebäuden und Gartenland
- Werften: kleinteilige Hallen- und Werkstattbebauung, zahlreichen Hafenbecken

Neuere Bebauung:
- nachverdichtete Einzelhausbebauung in der Innenstadt
- Geschäftshauskomplexe in der Innenstadt: Investorenarchitektur, Maßstabsveränderungen (See-Arkaden, Sparkasse, Centrum), Kontraste zu historischen Kubaturen
- Einfamilienhausbebauung der Wohngebiete von großzügig (große Gärten und Häuser) bis dicht (kleinere Häuser, kleine Gärten, Reihenhausbebauung)
- Verdichtete historische Villenbebauung, z. T. mehrfache Anbauten an die historischen Villen, oft heterogen, seltener mit Bebauung in zweiter Reihe

- neue Villenbebauung, vereinzelt eingestreut in bestehende Gebiete, architektonische Ausprägungen von historisierend über toskanisches Landhaus bis hin zu zeitgenössischen Architekturikonen
- Geschosswohnungsbau, Wohnanlagen: insgesamt geringer Anteil an Starnberger Wohnbebauung, von heruntergekommenem sozialem Wohnungsbau bis hin zu modernen Anlagen in der Innenstadt
- Gewerbegebiet: das zentrumsnahe Gewerbegebiet, das zwischen der Bahnlinie und dem Leutstettener Moos angesiedelt wurde, befindet sich bereits im Umbau von großen Produktionshallen mit hohen Anteilen an versiegelten Flächen hin zu einer höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsstruktur mit einem Mindestanspruch an Architektur und Freiraumgestaltung. Der Umbau ist noch lange nicht vollzogen.

Aus der lockeren Villenkolonie eine zusammenhängende, homogene Stadtstruktur mit kompaktem Zentrum zu entwickeln, ist eine große städtebauliche Herausforderung. Dass hierfür in der Starnberger Innenstadt so unterschiedliche Lösungen Anwendung fanden, liegt vor allem daran, dass es bislang nicht gelungen ist, zusammen mit Architekten und Investoren eine gleichbleibend hohe Qualität zu verwirklichen. Wichtig ist, dass hierüber ein fachlicher Diskurs – auch öffentlich – geführt, der einen Konsens über geeignete Strategien herstellen kann. Der Rahmenplan Innenstadt liefert eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Starnberger Zentrums. Wichtig ist, ihn mit Leben zu füllen, gute Lösungen für die Strukturen, Kubaturen und Maßstäbe neuer Bebauung zu formulieren.
Nur so können neue Qualitäten geschaffen werden, die Identität stiften und hohen ästhetischen sowie Nutzungsansprüchen gerecht werden.

Von einer konstruktiven öffentlichen Debatte über gebaute Qualitäten in der Innenstadt kann eine positive Wirkung auf das gesamte Stadtgebiet – auf Wohn- und Gewerbeflächen – ausgehen. Insbesondere unter den Prämissen einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit flächensparender Bauweise und Innenverdichtung ist die Formulierung baukultureller Mindestanforderungen auch für Wohn- und Gewerbegebiete von hoher Bedeutung.

Potentiale:	*Villenbebauung mit großzügigen Strukturen und oft hoher Architekturqualität attraktive Lage und landschaftliche Umgebung* *Einwohnerstruktur mit hohen Durchschnittseinkommen und hohem Bildungsniveau*
Defizite:	*Fehlen eines gewachsenen Zentrums* *Mängel in der strategischen Entwicklung des Zentrums (Maßstäblichkeit, Freiraumstruktur, baulicher Kontext)* *fehlen eines qualifizierten öffentlichen Diskurses über Baukultur* *Versäumnisse bei der Entwicklung des öffentlichen Raums*

4.3 Ziele

4.3.1 Herausarbeitung einer Identität für Starnberg

Die Stärkung einer eigenen Identität für Starnberg ist nicht nur für eine stimmige Außenwirkung wichtig, sondern auch für die Bindung der Bürger an ihre Stadt. Aus diesem Grund darf es nicht darum gehen, ein vollmundiges Werbemotto zu kreieren. Vielmehr braucht Starnberg reelle Werte, mit welchen sich die Menschen identifizieren, so dass Image und Realität zusammenpassen.
Wichtige Identität stiftende Inhalte sind die historische Entwicklung der Stadt als beliebtes Seebad mit bedeutsamen Villengebieten, die einzigartige Landschaft und natürlich der See. Das moderne Starnberg liegt zwar am See, der jedoch nicht richtig erreichbar ist, und in der wundervollen Landschaft, aber von der früheren Anziehungskraft ist nicht mehr viel zu spüren. Deshalb ist neben dem Erhalt der noch vorhandenen historischen Orte und Bräuche, auch die Entwicklung neuer Themen wichtig, die Starnberg in Zukunft Charakter und Identität verleihen können. Beispielsweise zukunftsweisende Mobilitäts- oder Energiekonzepte sowie die moderne Umgestaltung der öffentlichen Räume können solche Themen sein.
Eines der größten Potentiale für eine Stärkung der Identität Starnbergs stellt eine qualitätvolle durchgängige Aufwertung der Brachflächen im Bereich des Bahnhofs See und am nördlichen Seeufer dar.
Neben den planerischen Maßnahmen zur Schärfung der Identität sollte ergänzend die „Marke Starnberg“ aus der Marketing-Perspektive heraus entwickelt werden.

4.3.2 Etablierung einer neuen Baukultur in Starnberg

Baukultur ist keine messbare Größe. Sie ist vielmehr ein gelebter Anspruch an Gebäude und Freiräume in einer Stadt. Politik und Verwaltung müssen Baukultur vorleben, so dass sie sich vom Öffentlichen ins Private fortpflanzen kann. Folgende baukulturelle Grundsätze sind für Starnberg von besonderer Bedeutung:

- Anwendung der Prinzipien der Nachhaltigkeit (Mobilität, Energie, Klima, Sozialstruktur, Flächenverbrauch, Materialien, Ressourcen), insb. bei Projekten der öffentlichen Hand
- Respektierung des städtebaulichen Maßstabs
- Respektierung des gestalterischen Kontexts
- Respektierung historisch gewachsener Strukturen
- Mensch als Maßstab für Gebäude und Freiräume
- Berücksichtigung der Freiflächenversorgung und Freiflächengestaltung
- Verkehrsvermeidung

4.3.3 Steigerung der Qualität von Architektur und Städtebau in Starnberg

Ziel ist es sowohl in der Innenstadt, als auch in Wohn- und Gewerbeflächen Architekturen zu schaffen, die für sich von hoher Qualität sind und zugleich in ihrer Gesamtheit ein harmonisches Gesamtbild der Stadt erzeugen. Ziel ist die Schaffung eines administrativen Rahmens für die Baukultur einerseits durch die Bauleitplanung, Bauberatung und ein beratendes Gremium auf der einen Seite. Auf der anderen Seite bedarf es einer öffentlichen Plattform der Baukultur in öffentlichen Sitzungen von Stadtrat, Bauausschuss und Gestaltungsbeirat sowie im Rahmen von Veranstaltungsreihen und Publikationen. Die Stadt als Bauherr muss bei allen Projekten mit gutem Beispiel voran gehen. Nur so lässt sich ein hoher Qualitätsanspruch in der Architektur auch in der Bürgerschaft vermitteln und verankern.

4.4 Umsetzungsstrategien

4.4.1 Maßnahmen

4.4.1.1 Baukultur

Etablierung einer neuen Baukultur in Starnberg durch:

- Festschreibung und Verabschiedung der baukulturellen Grundsätze als Richtlinie für alle stadtplanerischen und baulichen Entscheidungen
- Umsetzung der Richtlinie durch ein beratendes Gremium
- Information und Diskussion in Vortragsveranstaltungen
- Stärkung der Bauberatung
- Einsetzung eines Gestaltungsbeirats, der nach einem gestuften System alle Stadtbild prägenden Bauanträge beurteilt und den Stadtrat berät
- Durchführung von Plangutachten und Wettbewerben

Initiierung einer öffentlichen Diskussion über gute Architektur in Starnberg mit Politik, Bürgern und Fachleuten durch:

- Information und Diskussion in Vortragsveranstaltungen, Spaziergängen, Exkursionen etc.
- transparente und konsequente Anwendung der entwickelten Grundsätze in politischen und Verwaltungsentscheidungen
- beispielhafte Bauten der öffentlichen Träger

Entwicklung einer Bebauungsstruktur für die Innenstadt, die Maßstäblichkeit und Kontext respektiert und zugleich selbstbewusst und eigenständig ist, durch:

- Beachtung des Ortsbezuges bei allen Bauvorhaben
- Beachtung des baulichen Kontexts (städtebauliche Struktur, Maßstab, Kubaturen, Fassaden, Materialität), neu interpretieren, aber nicht ignorieren
- Einführung einer Freiflächengestaltungssatzung zur Sicherung qualitätvoller Freiräume

Respektierung historischer Baukultur durch:

- Prüfung der Möglichkeit zum Erhalt historischer Bausubstanz bei Bauvorhaben
- Erhalt historischer Stadtstrukturen
- Erhalt und Inwertsetzung vorhandener historischer Bauten
- Erlebbarmachung historischer Gebäude in Starnberg (Öffnung für die Bürger, Sichtbarkeit von der Straße aus)

Einsetzung eines beratenden Gremiums in Form eines Gestaltungsbeirates

4.4.1.2 Identität

Erhalt Identität stiftender Elemente in der Stadt durch:

- Identifizierung und Kennzeichnung der wichtigen Elemente im FNP
- Erhalt, Pflege und Entwicklung dieser Elemente
- Hervorhebung von Identifikationspunkten in der Stadt durch Tafeln, Broschüren, in Stadtrundgängen etc.
- Erhalt historisch gewachsener Strukturen
- Erhalt der städtebaulichen Struktur in den Ortskernen und Ortsteilzentren
- Orientierung an historischen Stadtgrundrissen (z. B. Traufkanten, Vorgärten, Straßenverläufe, Plätze, Blickbeziehungen etc.)

Erhalt des Gartenstadtcharakters in den Villen- und Wohngebieten durch:

- Sicherung der besonders wertvollen Villengebiete durch Ausweisung im FNP
- Sicherung des Grünanteils in Wohngebieten im Rahmen von B-Plänen
- Sicherung einer durchgängigen Vorgartenzone

Entwicklung neuer Identifikationselemente durch:

- Inwertsetzung des öffentlichen Raums, insb. des gesamten Seeufers als Besonderheit Starnbergs
- Übernahme einer Vorreiterrolle in nachhaltiger Stadtentwicklung und Herausarbeitung eines völlig neuen Profils von Starnberg in den Bereichen Mobilität, Energie, Freiraum oder soziale Entwicklung

Stärkung der Bürgergesellschaft durch:

- Schaffung und Aufwertung von Orten des gesellschaftlichen Lebens
- Regelmäßige Veranstaltungen zur Beteiligung der interessierten Bürger an der Stadtentwicklung (Vorträge, Spaziergänge, Exkursionen, Diskussionen)

Außendarstellung Starnbergs als Stadt mit Identität durch:

- Werbung
- Internetauftritt
- Veranstaltungsprofil
- Gestaltung der Ortseinfahrten als Aushängeschilder Starnbergs

4.4.2 Akteure

Die Maßnahmen zur Realisierung der Strategie Identität und Baukultur sind fast ausnahmslos an die ***Stadt Starnberg*** adressiert. Die Stadt besitzt die Planungshoheit und trifft die Entscheidungen über konkrete Bauvorhaben.
Die Politik setzt den Paten für Identität & Baukultur sowie einen Gestaltungsbeirat ein.
Da die Strategien in diesem Themenkomplex ganz entscheidend von den ***Bürgern*** der Stadt mitgetragen werden müssen, ist gerade hier die Beteiligung an Vorträgen, Diskussionen und Exkursionen besonders wichtig. Auch als private Bauherren gestalten die Bürger das Thema Baukultur und Identität maßgeblich mit.

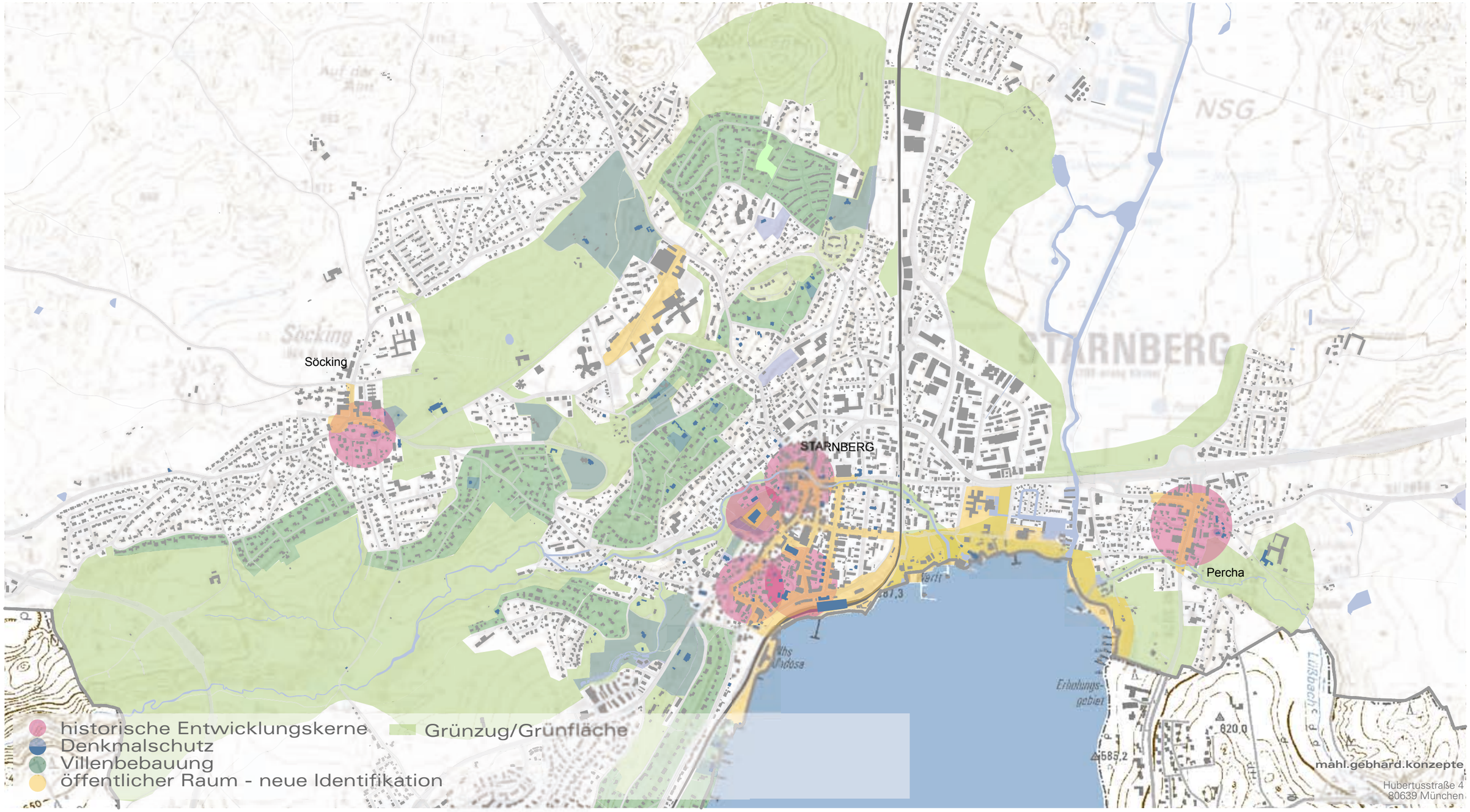
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.IDENTITÄT & BAUKULTUR

Bestand.Identität

Juli 2011

M 1:15.000



5 Perspektive.Siedlung & Urbanität

5.1 Vision.2025

Die Siedlungsentwicklung Starnbergs ist schon vor 10 Jahren an ihre Grenzen gestoßen. Dass eine Ausweitung der Siedlungen in die umgebende Landschaft damals ausgeschlossen wurde, hat sich bewährt. Die Vernetzung der Stadt mit der Landschaft schafft eine hohe Wohnqualität. Dennoch ist Starnberg nicht geschrumpft. Durch die bauliche Verdichtung in der Innenstadt konnten zahlreiche neue Wohnungen geschaffen werden. Einige ältere Wohnquartiere wurden ganz neu errichtet, so dass hier dichte, aber lebenswerte Wohnviertel entstanden. Das maßvolle Bevölkerungswachstum von max. 0,5 % im Jahr konnte so gut aufgenommen werden. Ein stärkeres Wachstum ist aufgrund der natürlichen Gegebenheiten in Starnberg nicht möglich, wenngleich die Nachfrage bestünde. Die notwendigen Infrastrukturen, wie Kitas, Schulen usw. wurden in die Verdichtungskonzepte von Beginn an eingebunden.
Die umliegenden Dörfer haben sich sehr positiv entwickelt. Durch den Erhalt der Siedlungsstrukturen blieben auch die Dorfgemeinschaften lebendig, so dass die Einrichtung von Dorfläden fast überall gelungen ist. Ein maßvolles Wachstum, insbesondere für die Entwicklung der ansässigen Bürger, fand auch hier statt, von der Ausweisung größerer Neubaugebiete wurde allerdings abgesehen.
Die Stadt hat in der Siedlungsentwicklung weniger auf reines Wachstum, sondern vielmehr auf Qualität gesetzt. So konnten die Grünzüge in der Stadt gesichert und an manchen Stellen sinnvoll verbunden und erschlossen werden. Auch die Konzepte zur Umstrukturierung von Gewerbe- und Wohnquartieren wurden rasch verabschiedet und umgesetzt, um neue Qualitäten zu schaffen und Maßstäbe für die weitere Entwicklung Starnbergs zu setzen.
Insbesondere die Innenstadt und das Seeufer konnten so eine völlig neue Anziehungskraft entfalten. Obwohl zahlreiche neue Gebäude entstanden, können historische Strukturen der Dorfkerne, der Hauptstraße und der Au noch nachvollzogen werden. Die konsequente Einhaltung einer offenen Bebauung – auch in der Innenstadt – hat stellenweise schon eine Harmonisierung des Stadtbildes bewirkt. Bei den zuletzt entstandenen Gebäuden ist es gut gelungen, die historische Bauweise in einer modernen Architektursprache zu interpretieren, was eine breite Bestätigung in der Öffentlichkeit hervorruft. Die ersten Schritte für eine langfristige Aufwertung der Stadt sind somit erfolgreich gemacht. Viel wichtiger waren jedoch die Veränderungen im öffentlichen Raum und in den Straßenräumen. Während die Bebauung sich nur langsam verändert, konnte mit dem Umbau der öffentlichen Räume eine verhältnismäßig rasche Veränderung der Innenstadt erreicht werden. Ein zusammenhängendes System von Plätzen und Fußgängerbereichen verbindet heute den Bahnhof mit dem Schlossberg und das Heimatmuseum mit dem Tutzinger-Hof-Platz. Der neu gestaltete Kirchplatz hat sich als neues Zentrum urbanen Lebens und als gesellschaftlicher Mittelpunkt bewährt. Wo immer der Verkehr kreuzt oder parallel verläuft, ist dieser beruhigt und den Fußgängern untergeordnet. Die vielen neuen Sitzstufen und Bänke sowie die mobilen Stühle, die in ganz Starnberg verteilt wurden, haben Leben in die Stadt gebracht. Davon profitieren auch die Geschäfte und Cafés, die deutlich mehr Zulauf haben als früher.
Bewährt hat sich in der Umsetzung, dass zunächst in temporären Städtebau-Experimenten die bestmögliche Lösung gesucht wurde, die dann dauerhaft umgesetzt werden konnte und bei den Bürgern große Akzeptanz fand.

5.2 Status.Quo & Analyse

5.2.1 Siedlung

Bis zur Mitte des 19. Jh. war Starnberg eine Burg, an deren Fuß zwei kleine Dörfer lagen – ein Fischerdorf und ein Bauerndorf. Erst nach dem Bau der Bahnlinie entwickelte sich eine zusammenhängende Siedlung durch Bebauung der sogenannten Au, die heute das Stadtzentrum bildet. 1912 erfolgte die Stadterhebung, aber erst nach dem 2. Weltkrieg setzte das starke Bevölkerungswachstum ein, welches die Stadt von damals ca. 5.000 Einwohner (30er Jahre) auf heute ca. 23.000 Einwohner ansteigen ließ, was nur teilweise auf die zahlreichen Eingemeindungen zurückzuführen ist. Die Stadtplanung konnte mit dem schnellen Wachstum der Bevölkerung und dem Zusammenwachsen der Ortschaften nicht immer Schritt halten. Die Bewältigung des damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommens hinkt ebenfalls hinter der Entwicklung her. In vielen Bereichen ist die Stadt inzwischen an ihre Grenzen gestoßen, die im Süden durch den See, im Osten durch das Moos, im Norden durch die bewaldeten Moränenkanten und im Westen durch die Maisinger Schlucht gebildet werden. So wird der Raum für die heutige Siedlungsentwicklung stark eingeschränkt.
In der heutigen Siedlungsstruktur lassen sich zahlreiche Merkmale der Stadt- und Bevölkerungsentwicklung Starnbergs ablesen:

- Innenstadt: spät entstandenes Zentrum in der neu entstandenen Mitte zwischen alten Dörfern und des Bahnhof See, starke Nachverdichtung der ursprünglichen Einzelhausbebauung, Ergänzung durch neuere Geschäftshäuser, Abriss historischer Gebäude, zeitweise Orientierung an Eberl-Planung für Blockrandbebauung, Rückgang attraktiver Wohnsituationen, dennoch gute Nutzungsmischung, fehlende Freiflächen, Zerschneidung durch verkehrsreiche Straßen
- Zentren der Teilorte Percha und Söcking: stetiger Rückgang der Zentrums- und Versorgungsfunktion, vernachlässigte Bausubstanz, Verkehrsbelastung
- Villenviertel: teilweise Nachverdichtung, von der peripheren zur integrierten Lage, umgeben von Wohngebieten, zunehmende Abschottung der Grundstücke
- Wohngebiete: starke Ausbreitung von Wohngebieten in der Nachkriegszeit rund um die ursprünglichen Siedlungskerne und entlang der Verbindungsstraßen, meist großzügige Grundstückszuschnitte, Einzelhausbebauung vorherrschend, fehlende Nahversorgung
- Gewerbegebiet: Entwicklung in den 70er Jahren, typ. funktionale Trennung im Städtebau, attraktive Lage zwischen Moos und See ungeeignet für Gewerbe, teilweise sehr flächenintensive Gewerbebetriebe

Besonders spürbar wird das schnelle, zeitweise ungeplante Wachstum Starnbergs durch die Verkehrsverbindungen, welche in vielen Fällen in ihrer Leistungsfähigkeit nicht den Einwohnerzahlen entsprechen. Auch wurde versäumt bei der Ausweitung der Wohngebiete und dem Zusammenwachsen von Siedlungsflächen die Freihaltung von Grünzügen und Grünverbindungen zu sichern. Der Siedlungsdruck im gesamten südbayerischen Raum gilt auch für Starnberg. Das Bevölkerungswachstum hat sich in den letzten Jahren allerdings ein wenig beruhigt. Dies liegt zum einen daran, dass immer weniger Flächen für eine Neubebauung zur Verfügung stehen und zum anderen an den hieraus resultierenden hohen Immobilienpreisen in Starnberg. Der Bedarf an Wohnraum wird nicht nur durch einen Anstieg der Bevölkerungszahl generiert, sondern auch durch den stetig steigenden Wohnraumbedarf pro Person.
Im Forum für Siedungsentwicklung wurden verschiedene Szenarien des Wachstums bis 2025 durchgespielt. So wären für den reinen Erhalt der Bevölkerungszahl bei gleichbleibend steigendem Flächenbedarf pro Einwohner ca. 16 ha Bruttobauland notwendig. Für eine Fortsetzung des aktuellen Wachstums von ca. 8 % sind dann schon ca. 38 ha Bruttobauland zu veranschlagen. Werden gar keine Möglichkeiten zur Siedlungserweiterung gegeben, wird die Einwohnerzahl sinken. Zahlreiche Stimmen in diesem Forum brachten zum Ausdruck, dass von einem weiteren Flächenwachstum der Stadt abgesehen werden soll. In Anbetracht des insgesamt herrschenden Siedlungsdrucks in der Region ist ein Szenario Nullwachstum für Starnberg kaum umsetzbar und nicht ratsam. Ein maßvolles Wachstum in der Größenordnung der letzten Jahre (ca. 0,5% pro Jahr) scheint sinnvoll. Zugleich sollte auf weitere großflächige Baulandausweisungen am Stadtrand möglichst verzichtet werden. Da die überschlägigen Berechnungen ergaben, dass für ein angemessenes Wachstum Bauland in beträchtlichem Ausmaß notwendig sind, kann davon ausgegangen werden, dass nicht alles durch Verdichtung im Bestand gedeckt werden kann.
Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Siedlungsentwicklung für Starnberg Flächen für die Neuausweisung von Wohnbauland geprüft. Entwicklungen sind demnach im Westen Söckings nördlich der Bebauung Georg-Bader-Straße und Am Langenberg noch vorstellbar sowie in kleinerem Umfang südlich und nördlich des Grünzugs an der Starnberger Wiese sowie entlang der Bahngleise an der Gautinger Straße. Die laufenden Planungen für ein „Familiendorf" mit günstigem Wohnraum für Familien und generationenübergreifendem Ansatz wird grundsätzlich sehr befürwortet, die Lage im Stadtgebiet sollte dabei eingehend geprüft werden.

Potentiale:	*historische Bausubstanz*
	historische Siedlungsstrukturen teilweise noch ablesbar
	Villengebiete und großzügig durchgrünte Wohngebieten
	Gewerbegebiet in Bestlage, prädestiniert für Aufwertung
	landschaftliche Grenzen der Entwicklung als Qualität
Defizite:	*teilweise Verlust der historischen Strukturen und Gebäude*
	Fehlende Grünzüge und Grünverbindungen
	fehlende Infrastruktur in den Wohngebieten
	Siedlungsentwicklung mit starker Generierung von KFZ-Verkehr
	Grenzen der Siedlungsentwicklung als Einschränkung

5.2.2 Städtebau

Die städtebaulichen Potentiale Starnbergs liegen vor allem in den heute noch erhaltenen historischen Ensembles und Gebäuden sowie in den noch erlebbaren ehemaligen Ortskernen (Ortsteile Percha und Söcking, Dörfer). Sowohl in der Innenstadt als auch in den Villengebieten gibt es Gebäude von hohem historischem und architektonischem Wert. In der ehemals vorwiegenden Wohn- und Wochenendnutzung liegt die ursprünglich sehr lockere Bebauungsstruktur mit großen Gärten begründet, die bis in die 30er Jahre das Ortsbild prägte. In den städtebaulichen Leitbildern der Nachkriegszeit erfolgte eine weitgehende Abkehr von den historischen Vorbildern.

Die Ausbreitung der Wohngebiete erfolgte zum Teil ohne klare städtebauliche Struktur bzw. Vorgaben. Die extrem großzügige Anlage der Villengebiete konnte nicht als Beispiel für modernere Wohnsiedlungen dienen. Dennoch blieb die Entstehung enger Reihenhaus- oder Bungalow-Siedlungen, wie sie in vielen anderen Orten in den 60er bis 80er Jahren gebaut wurden, in Starnberg aus. Die Wohngebiete zeichnen sich durch verhältnismäßig große Grundstückszuschnitte und individuelle Einzelhausbebauung aus. Die Individualität der Baustile ist in Starnberg besonders ausgeprägt. Gerade wohlhabende Bauherren verwirklichen sich gerne und selbstbewusst in ihren Häusern. Regionale Stile oder Bauweisen bleiben hierbei meist unberücksichtigt. Große Gärten und Eingrünung vermitteln in der Regel zwischen dem Nebeneinander verschiedenster Bebauung. Im Bereich der Villenbebauung führt eine zunehmende Verdichtung der bestehenden Strukturen durch Anbauten und Bebauung in zweiter Reihe zu einem Verlust an städtebaulichen, oft auch architektonischen Qualitäten.
Geschosswohnungsbau spielt eine untergeordnete Rolle in Starnberg. Es gibt nur wenige Wohnblocks aus den 60er und 70er Jahren, die allerdings fast durchgängig renovierungsbedürftig sind. In der Egerer Straße gibt es eine Siedlung des sozialen Wohnungsbaus, die heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht wird. Hervorzuheben ist die Anfang der 60er Jahre entstandene Blumensiedlung – eine Reihenhaussiedlung mit heute noch vorhandener hoher Lebensqualität.
Entlang von stark befahrenen Straßenabschnitten sollte im Rahmen von Verdichtung und Neubebauung über die Möglichkeiten einer Lärmschutzbebauung nachgedacht werden.

In der Innenstadt war die städtebauliche Entwicklung der letzten fünf Jahrzehnte problematischer. Die lockere Bauweise in der Au, die sich durch ihre zentrale Lage und die Bahnhofsnähe zum Stadtzentrum entwickelte, konnte moderne Ansprüche an ein Einkaufs- und Versorgungszentrum nicht erfüllen. Mithilfe verschiedener Konzepte für die Innenstadt wurde versucht, die städtebauliche Entwicklung eines Zentrums zu planen. In der Folge wurde auf der Grundlage des sogenannten Eberl-Plans ein radikaler Umbau von der offenen zu einer geschlossenen Bauweise angestrebt, der mit erheblichen Verlusten an historischen Gebäuden und Straßenverläufen und damit an Identität einherging. Gebäude, die in dieser Zeit entstanden waren kaum auf eine Einpassung in das historische Stadtbild ausgerichtet. Beliebige Bauten sind weder durch Maßstab, noch Architektur in der Lage, neue Identitäten zu schaffen und attraktive Räume zu bilden. Die Versuche, durch Verdichtung der Bebauung – sei es durch geschlossene Linienbebauung oder durch Großbauten – eine Urbanität im Zentrum zu erzeugen waren nur sehr begrenzt erfolgreich. Die verkehrsfreundliche Gestaltung der Innenstadt erschwerte die Entwicklung qualitätvoller Räume.
Erst im Jahr 2001 mit dem Rahmenplan Innenstadt erfolgte die Abkehr von den städtebaulichen Leitbildern der 70er Jahre. Die Zielsetzung einer geschlossenen Bebauung im Zentrum wurde aufgegeben zugunsten einer Rückbesinnung auf die traditionelle Einzelhausbebauung. Durch die Entwicklung attraktiver Straßenräume mit Bäumen, durchgehender Pflasterung, harmonischen Fassaden und ansprechenden Geschäften ist auch ohne geschlossene Bebauung ein urbanes Zentrum möglich. Die Themen Städtebau und Identität liegen hier sehr nahe beieinander, denn es hat sich gezeigt, dass radikale städtebauliche Konzepte auf Kosten der Identität, für Starnberg keine nachhaltige Strategie bieten. Gerade im Zentrum ist deshalb die wichtigste Grundlage einer zukunftsfähigen Entwicklung das Bewusstsein für die städtebauliche Identität der Stadt.

Potentiale:	*historische Vorbilder*
	Rahmenplan Innenstadt als wichtiges Planwerk
	lockere Bebauung der Wohngebiete
Defizite:	*Aufgabe der historischen Strukturen und Gebäude*
	Aufgabe der offenen Bebauungsstruktur
	Aufgabe der bestehenden Maßstäblichkeit durch Großbauten
	verkehrsorientierte Stadtgestaltung
	Verkehrslärm-Problematik für Wohnen entlang viel befahrener Straßen

5.2.3 öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum als zentrales Thema des Städtebaus wird hier gesondert behandelt, da die öffentlichen Räume als wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung Starnberg betrachtet werden. Hier sind zahlreiche Versäumnisse der letzten Jahrzehnte aufzuholen. Zugleich liegen hier enorme Potentiale, durch die Aufwertung des öffentlichen Raums Image, Identität, die Bürgergesellschaft, Ökonomie, Tourismus, Baukultur und die Mobilität in Starnberg nachhaltig zu verbessern.
Zahlreiche Themenbereiche des Stadtentwicklungsplans wirken in den öffentlichen Raum hinein. Sowohl der Verkehr, als auch Identität, Architektur, Städtebau, Kultur, soziale Entwicklung und Einzelhandel beeinflussen die Qualität des öffentlichen Raums. Viele der Maßnahmen, die in diesen Bereichen vorgeschlagen werden, sind zugleich Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Raums.

Heute sind die gewünschten Qualitäten des öffentlichen Raums sowie deren positive Effekte in der Starnberger Innenstadt nur begrenzt anzutreffen. Selbst an schönen Tagen gibt es nur wenige Ecken, die so lebendig sind, dass sie zum Verweilen einladen.
Da funktionierende öffentliche Räume als wichtige Voraussetzung für eine lebendige und urbane Stadt sowie eine aktive Bürgergesellschaft erachtet werden, muss die Aufwertung der vorhandenen Räume in Starnberg zum zentralen Gegenstand der Stadtentwicklung werden.
Das System des öffentlichen Raums in Starnberg, welches zu einem durchgehenden Aufenthaltsraum entwickelt werden sollte, umfasst fast die gesamte Innenstadt. Von der Seepromenade über den Bahnhofsplatz, die Wittelsbacher, Maximilian- und Bahnhofstraße hinauf bis zur Hauptstraße, zum Tutzinger-Hof-Platz, zum Kirchplatz und zum Rathaus sollte sich ein harmonischer, für Fußgänger optimierter Raum ziehen, der durch Gestaltung und Angebot zum Bummeln und Verweilen einlädt.

Potentiale	*historische Bausubstanz in der Innenstadt* *Neugestaltung und Verkehrsberuhigung Maximilianstr.* *abwechslungsreiche und qualitätvolle Einzelhandelsstruktur im Ansatz vorhanden* *Kirchplatz und Tutzinger-Hof-Platz als erste Projekte*
Defizite	*Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs (mit Beeinträchtigungen für die Sicherheit, für die Nutzbarkeit und für die Gesundheit durch Lärm und Abgase)* *optische Trennung der Nutzungen durch Straßenbeläge (Fahrbahn, Parkplätze, Bürgersteig etc.)* *mangelnde Durchgängigkeit/Barrieren für Fußgänger und Radfahrer* *mangelnde Belebung der Plätze* *Fehlen attraktiver Sitzgelegenheiten und Verweilplätze* *gastronomisches und Einzelhandelsangebot ausbaufähig* *große Heterogenität der architektonischen Fassung (z. T. ohne eigene Identität)* *wenig oder ungepflegte Begrünung* *mangelnde Inszenierung der historischen Gebäude durch attraktive Vorplätze etc.* *mangelhafte Gestaltung und Pflege der Seepromenade* *fehlende Fortführung der Seepromenade nach Osten* *Vernachlässigung der Kerne Söcking und Percha (Verkehrsdominanz)*

5.2.4 Seeanbindung

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung wurde die Seeanbindung aufgrund ihrer Brisanz und Bedeutung für die Stadt mehrfach behandelt.
Das Thema der Anbindung der Stadt an den See ist seit geraumer Zeit ein kontrovers diskutiertes Thema. Seit dem Jahr 2007 liegt ein Wettbewerbsergebnis für eine grundlegende Neugestaltung des Bereichs Bahnhof See vor. Die Umsetzung konnte allerdings bis heute nicht verwirklicht werden. Abgelehnt wird das Projekt sowohl von Stimmen, die einen deutlich aufwändigeren Bahntunnel befürworten, als auch von Stadtratsmitgliedern, denen die Umsetzung der Wettbewerbslösung zu teuer ist.
Die Planungssituation für die Seeanbindung ist höchst komplex, da zu erheblichem Maße auch die Deutsche Bahn AG involviert ist, mit der es bereits Verträge über die Umgestaltung des Bahnhofs und die Verlegung der Gleisanlagen gibt. Die Verträge beinhalteten den Bau des Bahnhofs Nord durch die Stadt Starnberg und sicherten im Gegenzug bei Vertragserfüllung den Übergang wertvoller zentraler Bahnflächen an die Stadt. Zudem steht der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs durch die Bahn dringend an. Er bietet große Chancen für eine umfassende städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds inklusive der desolaten Unterführungen.
Bislang sind noch keine Lösungen für eine attraktive Seeanbindung für Starnberg gefunden.

Bei der Diskussion um die Seeanbindung darf das Seeufer östlich der Bahnlinie nicht in Vergessenheit geraten. Starnberg als Stadt am See hat nicht nur die Seepromenade, sondern auch das „Freizeitufer" von der Bahnunterführung Ludwigstraße bis nach Percha, das durch gezielte Aufwertung, Umstrukturierung und Erschließung die attraktive Seelage Starnbergs deutlich stärker betonen und auch nutzen könnte.

Im Auftaktworkshop zum Stadtentwicklungsplan wurden alle Themen der Stadtentwicklung vorgestellt und in Arbeitsgruppen diskutiert. Das Thema Seeanbindung wurde ausgeklammert und in einer eigenen Veranstaltung mit dem Stadtrat intensiv besprochen.
In diesem Sonderworkshop zur Seeanbindung wurde durch das Büro mahl.gebhard.konzepte eine neue Planungsvariante für die Seeanbindung vorgestellt, die zwischen der großen Lösung des Wettbewerbsentwurfs und der reduzierten Lösung, die im Stadtrat bereits diskutiert worden war, vermitteln sollte. Diese Variante sollte aufzeigen, wie die städtebauliche Qualität am Seeufer erreicht werden kann, ohne den Gleisumbau durchzuführen.

Für die Beteiligungsphase im nächsten Planungsschritt wurden die alternativen Ideen zum Wettbewerbsentwurf verfeinert, um diese der Öffentlichkeit bei einem gemeinsamen Rundgang vorzustellen. Das Interesse an der Veranstaltung war sehr groß. Es wurde vor allem ein Schwerpunkt auf die Vermittlung der räumlichen Wirkung der alternativen Planungen vor Ort gelegt, aber auch auf die Erläuterung der Planungsunterschiede.

Potentiale:	*Bahnhof See als zentraler S- und Regionalbahnhof* *direkte (optische) Verbindung zwischen Bahn und See macht das Ankommen per Bahn besonders attraktiv* *fertiger Entwurf aus dem Wettbewerb auf der Grundlage von abgestimmten Planungsprämissen für Umbau vorhanden* *Nähe der Innenstadt zum See* *Seepromenade als zentrale Freifläche am See* *Anstehender barrierefreier Ausbau der Bahnhofs See als Gelegenheit zu umfassendem Umbau*
Defizite:	*vernachlässigte öffentliche Räume: Bahnhofsplatz, Seepromenade* *desolater Zustand des Bahnhofs: Unordnung rund um das Bahnhofsgebäude, Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Unterführung* *bauliche Mängel entlang des Bahnhofsplatzes* *Bahnhof nicht barrierefrei* *schlechte Fußgängerverbindung über den Bahnhofsplatz hinweg* *schlechte Verbindung zur Seepromenade durch niedrige düstere Unterführung* *Gestaltung der Seepromenade stark verbesserungsbedürftig* *beengte Situation der Seepromenade (insb. östlich Seespitz und Undosa)* *breiter Bahndamm als städtebauliche Barriere zwischen Stadt und See*

Die zeitnah zu behebenden Defizite sind offensichtlich. Darüber, dass die Seeanbindung angegangen werden muss, besteht grundsätzlich Einigkeit im Stadtrat.
Daher wurde noch während der Bearbeitung des Stadtentwicklungsplanes erneut die Bemühung aufgenommen und ein Arbeitskreis unter Beteiligung aller Fraktionen eingerichtet, der den Auftrag erhält, auf der Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung und der bahnbetrieblichen Planung Alternativen zu entwickeln, die eine Umsetzung des Projekts unter städtebaulichen, ökologischen und finanziellen Gesichtspunkten ermöglicht. Zugleich wurden Gespräche mit der Bahn aufgenommen, um die Möglichkeiten der Offenlegung der Verträge zu eruieren.

Der neu gebildete Arbeitskreis Seeanbindung initiierte die Durchführung einer Planungswerkstatt Seeanbindung, in der sechs Büros beauftragt werden, die den südlichen Bereich des Planungsgebietes erneut bearbeiten sollen, um Lösungen zu finden, auf die sich der Stadtrat verständigen kann. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt sollen im März 2013 vorliegen.

5.3 Ziele

5.3.1 Maßvolle Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung städtebaulicher Besonderheiten

Da gerade die lockeren Strukturen in Starnberg als besondere Qualität herausgearbeitet wurden, zugleich aber festgestellt wurde, dass die Stadt bereits nahezu in alle Richtungen an ihre landschaftlichen Grenzen gestoßen ist, sind die Möglichkeiten einer Siedlungsentwicklung in Starnberg eingeschränkt. Priorität der nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Innenentwicklung vor der

Baulandausweisung am Stadtrand. In Starnberg sind daher ganz gezielt Bereiche zu identifizieren, die für eine Innenverdichtung zur Verfügung stehen, und solche, die aufgrund der städtebaulichen Qualitäten nicht nachverdichtet werden sollten. Zusätzlich können Umstrukturierungskonzepte zur Schaffung von verdichtetem Wohnraum für einzelne Teilflächen zu einer allgemeinen Aufwertung führen. Besonders die gut an den ÖPNV angeschlossenen Gebiete sollten für eine Verdichtung zur Verfügung stehen. Das gilt demnach vor allem für die Innenstadt sowie für die Umgebung des Bahnhofs Nord. Im Rahmen von baulichen Verdichtungen sollte an belasteten Straßen- und Bahnabschnitten auf die Lärmbelastung durch Lärmschutzbebauung bzw. sonstigen integrierten Lärmschutz eingegangen werden. Die Erarbeitung eines Baulückenkatasters kann dazu beitragen, bestehende Baulandpotentiale zu eruieren und besser zu nutzen.

5.3.2 Aufhebung der funktionalen Trennung

Mittlerweile überholte Maxime der Siedlungsentwicklung aus den 1930er Jahren forderten die funktionale Entflechtung der Städte. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass die so entwickelten Städte vor allem viel Verkehr, unbelebte Zentren, noch unbelebtere und ungestaltete Gewerbegebiete sowie Wohngebiete mit reiner Schlaffunktion aufweisen. Auch Starnberg ist in vielen Bereichen durch funktionale Trennung gekennzeichnet. Um unnötigen Binnenverkehr zu vermeiden und lebendige multifunktionale Stadtviertel zu fördern, sollten zukünftige Planungsentscheidungen eine Mischung der Nutzungen anstreben. Hierzu bedarf es einer aufgewerteten Wohnqualität in der Innenstadt, einer Umstrukturierung des Gewerbegebiets sowie der Etablierung verträglicher, gewerblicher Nutzung und vor allem einer Versorgungsstruktur in den Wohngebieten.

5.3.3 Erhalt der ländlichen Strukturen in den Dörfern

Die umliegenden Dörfer, welche zu Starnberg gehören, konnten bis heute ihren typischen Charakter erhalten. Wenngleich der Strukturwandel in der Landwirtschaft die Nutzungen in den Dörfern stark verändert hat, konnten die Siedlungsstrukturen durch Erhalt und Umbau von Hofstellen und Verzicht auf großflächige Wohngebietsausweisungen weitgehend erhalten bleiben. Dieser umsichtige Umgang mit Dorfstrukturen sollte auch in Zukunft fortgeführt werden. Nahversorgung und Gastronomie sind inzwischen teilweise verloren gegangen und sollten in jedem Fall erhalten bzw. neu angesiedelt werden.

5.3.4 Orientierung am städtebaulichen Kontext

Starnberg besitzt einige städtebauliche Charakteristika; insbesondere die offene Bebauungsstruktur und die lockere, durchgrünte Anlage der Wohngebiete sind typisch für Starnberg. Angesichts der Anforderungen an Innenverdichtung und Urbanität wurde und wird diese Struktur in Starnberg vielfach aufgegeben. Dabei wird deutlich, dass durch aufgesetzte Strategien oder beliebige Bebauung Identitäten verloren gehen. Ziel ist die Orientierung an der vorhandenen Struktur und Architektur bei jeder neuen Bebauung im Bestand. Die städtebaulichen Forderungen und Einzelmaßnahmen für die Innenstadt sind sehr treffend im Rahmenplan Innenstadt zusammengefasst und sollten weiter umgesetzt werden.

5.3.5 Verbesserung der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums

Die Fassaden der Innenstadt sind die Fassung des öffentlichen Raums. Dadurch haben bauliche Veränderungen in der Innenstadt eine große Verantwortung für das „Gesicht" der Stadt. Wichtig ist hierbei, dass die Gebäude nicht gesichtslos sind, also durch Gestaltung der Fassaden, der Fenster und Balkone eine interessante, aber harmonische Gestalt bilden. Vielfalt ist eine gute Möglichkeit, die Fassaden attraktiv und lebendig zu gestalten. Die Gebäude dürfen den Raum nicht erschlagen. Die Proportionalität ist wichtig; nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Gliederung der Fassade. Bei Neubauten ist neben der individuellen Funktionalität der Gebäude ein Kontext mit der gewachsenen Umgebung herzustellen. Vor allem sollen die Gebäude Identität vermitteln. Der Nutzer des öffentlichen Raums soll spüren, dass er sich in Starnberg und nicht irgendwo in Deutschland befindet.
Die Flächen selbst sollen Offenheit vermitteln und zugleich geborgene Räume zum Verweilen anbieten. Die Grüngestaltung ist ein gutes Mittel, solche Räume zu schaffen. Mobiliar, Einbauten und Beleuchtung müssen im gesamten öffentlichen Raum abgestimmt sein.
Die Oberflächen sollen ein angenehmes Gehen ermöglichen und lebendig, aber nicht unruhig wirken. Die Gestaltung ist eine wichtige Voraussetzung für Aufenthaltsqualität und intuitive Nutzbarkeit.

5.3.6 Verbesserung der Nutzungsqualität des öffentlichen Raums

Um eine urbane Lebendigkeit des öffentlichen Raums zu erzeugen, ist neben der Gestaltung vor allem die Nutzungsmöglichkeit wichtig. Gewünschte Nutzungen sind in diesem Zusammenhang Flanieren, Bummeln und Einkaufen, Sitzen, Liegen, Spielen, Kommunizieren sowie Sehen und Gesehen-Werden. Insbesondere das längere Sitzen auf den Plätzen und Gehwegen funktioniert nur, wenn attraktive Plätze angeboten werden. Übermäßige Verkehrsbelastung, Lärm, Gefährdungen für Fußgänger sind äußerst kontraproduktiv. Fußgänger, die sich länger in den Einkaufsstraßen aufhalten, die sich langsamer und ungerichtet bewegen, sind für den Einzelhandel wichtig. Die Faktoren Einzelhandel und Belebung des öffentlichen Raums bedingen sich gegenseitig. Ein attraktives Einzelhandelsangebot bringt Menschen in die Innenstadt, Räume mit hoher Aufenthaltsqualität bewirken dies ebenfalls und ermöglichen es den Menschen, dort zu verweilen. Dabei ist nach einer Befragung des BBSR die Aufenthaltsmöglichkeit ohne konsumieren zu müssen ein wichtiges Kriterium in Bezug auf die Innenstadt.

5.3.7 Vernetzung des öffentlichen Raums

Ziel ist das System der öffentlichen Räume insbesondere für Fußgänger so zu gestalten, dass ein zusammenhängender und durchgängiger Bewegungsraum entsteht. Dies kann zum einen durch einheitliche Gestaltung erreicht werden und andererseits durch den Abbau von Barrieren durch Verkehrsräume, Verkehrsströme, weniger attraktive Straßenabschnitte, dunkle Unterführungen und sonstige Angsträume. Die Durchgängigkeit muss auch für mobilitätseingeschränkte Menschen hergestellt werden.

5.3.8 Ausweitung des öffentlichen Raums auf der Ostseite der Bahntrasse

Ab dem Seespitz ist eine attraktive Weiterführung der Seepromenade in Richtung Osten nicht gewährleistet, zumal auch die Verbindung durch die unwirtliche Unterführung an der Ludwigstraße auf den Nepomukweg sehr mangelhaft ist. Die großen Potentiale, die das nordöstliche Seeufer mit dem Seebad, den Werften, dem Badestrand Percha etc. besitzt sind schlecht an die Innenstadt angebunden. Die Fortführung des Systems attraktiver öffentlicher Räume über die Bahn hinweg stärkt das Erlebnis Starnbergs als Stadt am See und erweitert die Nutzungsqualität der Innenstadt.

5.3.9 Gestaltung der Ortsteilzentren

Nicht nur in der Starnberger Innenstadt, sondern auch in den Zentren von Söcking und Percha ist der öffentliche Raum heute nur noch Verkehrsraum. Die Stärkung dieser Kerne ist Gegenstand verschiedener Strategien und soll Identität fördern und Verkehr vermeiden. Hierfür sind nicht nur die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und die Ansiedlung von Einzelhandel von Bedeutung. Auch eine entsprechende Gestaltung als Ortsmitte und Begegnungsraum trägt zur Stärkung bei.

5.3.10 Umsetzung einer umfassenden Seeanbindung

Die städtebauliche Bedeutung der Seeanbindung ist zu groß, als dass eine Aufwertung des gesamten Bereichs im Stadtrat langfristig scheitern sollte. Eine Einigung und die Umsetzung einer umfassenden Aufwertung von Bahnhof, Bahnhofsplatz und Seepromenade im Zusammenhang mit den städtebaulichen Maßnahmen in der restlichen Innenstadt (System öffentlicher Räume) sollen verstärkt angestrebt werden.

Es liegt bereits ein Entwurf vor, der in einem großen Planungswettbewerb als bester Entwurf bewertet wurde und daher prinzipiell weiterverfolgt werden sollte. Da die Umsetzung dieses Entwurfs insbesondere an dem hohen finanziellen Aufwand für den Umbau der Bahngleise sowie an der sehr kontroversen Bewertung der Bebauung entlang der Gleise scheitert, sind diese Themen vordringlich zu klären und neue Voraussetzungen daraus zu entwickeln. Auf der Grundlage der neuen Prämissen sollte die vorhandene Planung weiterentwickelt werden.

Folgende Punkte sollten bei der Weiterentwicklung der Planung für die Seeanbindung vor allem berücksichtigt werden.

- Die Bahn wird auch im Rahmen der zukünftigen Mobilität als Alternative zum motorisierten Individualverkehr eine wichtige Rolle in Starnberg spielen. Zukunftsfähigkeit, Funktionalität und Modernisierung dieses Verkehrsmittels sollten eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung spielen.

- Die Bedeutung des Projekts rechtfertigt eine Entscheidung nicht nur aus Kostengründen, sondern eine langfristig hochqualitative Lösung. Varianten, die finanziell vollkommen unrealistisch sind, sind dabei auszuschließen.
- Die Verbesserung der Verbindung zwischen Stadt und See sollte bei den Planungsüberlegungen eine vorrangige Bedeutung haben. Wichtig ist dabei vor allem die funktionale Verbindung für Fußgänger und Radfahrer.
- Die verschiedenen Ansätze zur Gestaltung des Vorplatzes sind vor allem auf ihre stadträumliche Wirkung und die Qualität des öffentlichen Raums hin zu bewerten. Die verschiedenen Varianten einer Bebauung frei werdender Flächen, die sehr kontrovers diskutiert wird, sollten daher vor allem vor dem Hintergrund der Raumbildung und der Hervorhebung vorhandener Ensembles betrachtet werden.
- Für die Neugestaltung der Freiräume entlang des Seeufers sollte vor allem auf Qualität und Nutzbarkeit geachtet werden. Eine Ausdehnung der Freiflächen wäre wünschenswert, muss jedoch mit dem FFH-Schutzstatus vereinbar sein

5.4 Umsetzungsstrategien

5.4.1 Maßnahmen

5.4.1.1 Siedlungsentwicklung

Maßvolle Entwicklung durch:

- Verdichtung der Wohnbebauung im Innenbereich, insb. in der Umgebung der Bahnhöfe
- Verdichtung der Innenstadt unter Beibehaltung der offenen Baustruktur
- Erarbeitung von Grundsätzen für die verschiedenen Verdichtungsgebiete (z. B. Begrenzung der maximalen Versiegelung von Grundstücken, Ausgleich von Neuversiegelung durch Entsiegelung an anderer Stelle)
- Umstrukturierung von Wohnsiedlungen (z. B. Egerer Straße, Leutstettener Str./Gradstr.)
- Umstrukturierung des Gewerbegebietes
- Umstrukturierung des nordöstlichen Uferbereichs (Nepomukweg)
- Aktivierung kommunaler Baulandreserve im Innenbereich
- Ermittlung vorhandener Baulandpotentiale
- Verhinderung von Verdichtungen in sehr wertvollen Villengebieten
- Festlegung von Gebieten, die grundsätzlich von Bebauung freizuhalten sind (z. B. Höhenrüchen, Hochwassergebiete, Bäche, Trenngrün etc.)

Berücksichtigung von Grünzügen und Grünverbindungen durch:

- Sicherung im FNP
- Langfristige Entwicklung zu geschlossenem System
- Langfristige Umsetzung neuer Grünverbindungen

Funktionale Mischung durch:

- Attraktivierung der Innenstadt für Wohnen und Leben
- Förderung von Nutzungsvielfalt in den Wohngebieten (Gewerbe, soziale Infrastruktur)
- Stärkung der Ortsteilzentren Percha, Söcking (Einzelhandel etc.)
- Änderung der Bestimmungen über die Verhältnisse von Arbeiten und Wohnen

Erhalt dörflicher Strukturen durch:

- Förderung von Mischnutzungen
- Förderung der Nahversorgung
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Vermeidung reiner Schlafdörfer
- Förderung der bäuerlichen Landwirtschaft
- Verzicht auf Ausweisung großflächiger Wohnbaugebiete

5.4.1.2 Städtebau

Erhalt städtebaulicher Grundstrukturen durch:

- Orientierung am Leitbild „offene Bebauung“
- Erhalt historischer Stadtgrundrisse (Straßen, Fassaden, Vorgartenzonen)
- Erhalt der Proportionen (Gebäudekubaturen zu Straßen)
- Erhalt des hohen Grünanteils in Wohngebieten

Entwicklung eines lebendigen und urbanen Zentrums durch:

- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Nutzungsmischung in der Innenstadt
- qualitätvolle Verdichtung
- Förderung des Einzelhandels
- Bildung eines Aktionskreises Innenstadt als weiterführendes Projekt des Stadtmarketing

5.4.1.3 Öffentlicher Raum

Gestaltung des öffentlichen Raums durch:

- Verringerung der Dominanz des Verkehrs (Änderung Stellplatzverordnung, Verstärkung Parkraummanagement)
- Gestalterisches Qualitätsprogramm (Beläge, Möblierung, Bepflanzung) für alle öffentlichen Räume und Straßenräume, Beleuchtungskonzepte
- Hohe Architekturqualität bei öffentlichen Gebäuden

Belebung des öffentlichen Raums durch:

- Schaffung von Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, Spielplätzen, Nischen)
- Förderung der Wohnqualität in der Innenstadt
- Schaffung neuer Nutzungen, die Besucherinteresse generieren

Vernetzung der öffentlichen Räume durch:

- Einheitliche Gestaltung
- Abbau von Barrieren (Verkehr, Stufen, Angsträume)
- Ausbildung eines attraktiven öffentlichen Raums entlang des gesamten Seeufers bis zum Badestrand Percha

5.4.2 Akteure

Ebenso wie im Bereich Baukultur ist die ***Stadt Starnberg*** wichtigster Akteur im Städtebau und im öffentlichen Raum und somit Hauptadressat der vorgeschlagenen Maßnahmen.
Der Stadtrat muss den Paten benennen, der sich für die Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes im Bereich Städtebau einsetzt.
Neben der Stadtverwaltung und der Politik tragen ***Privatwirtschaft*** und ***private Bauherren*** eine große Verantwortung für das Gelingen öffentlicher Räume durch ihre Kooperation mit der Verwaltung in Gestaltungsfragen.

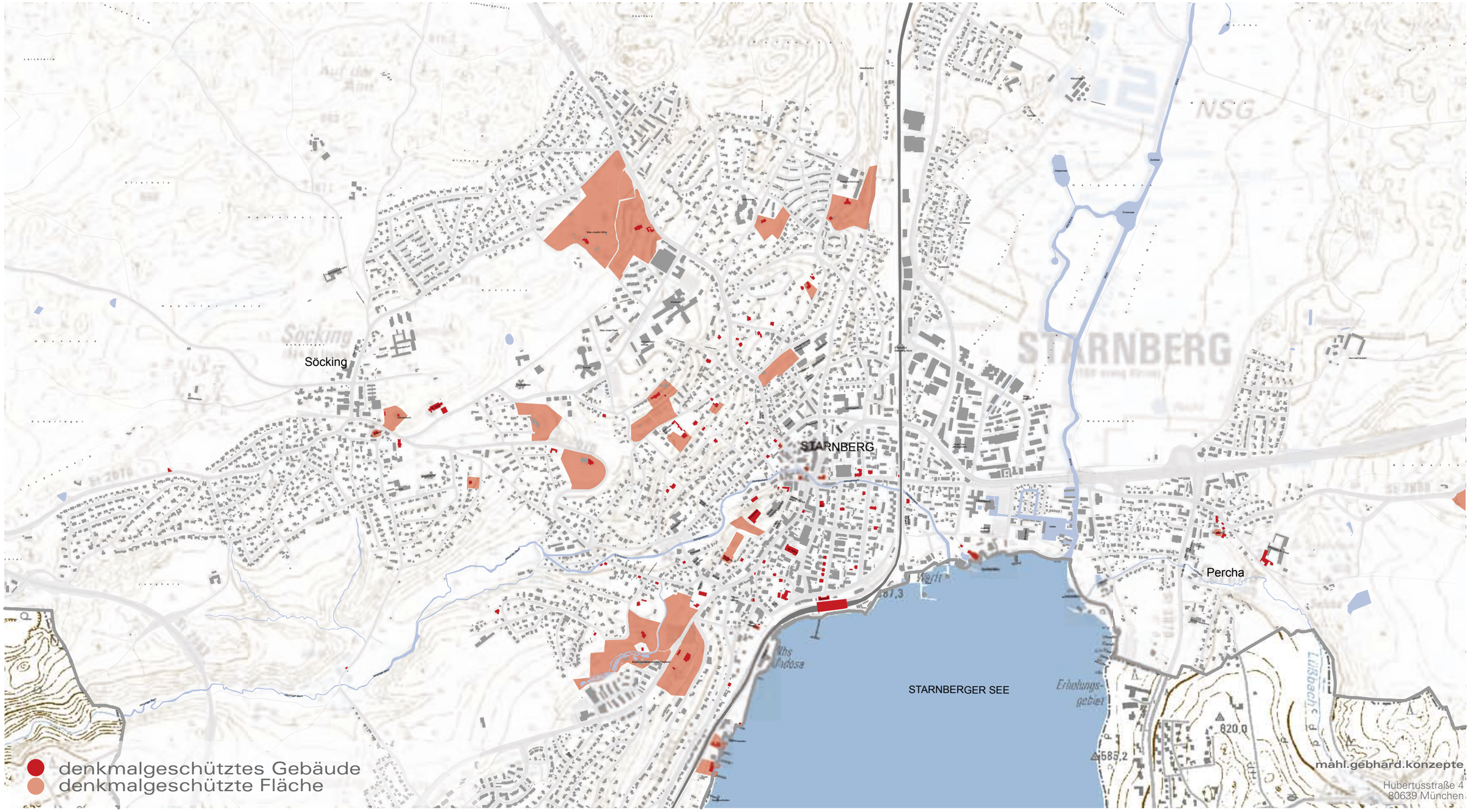
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SIEDLUNG & URBANITÄT

Bestand.Denkmalschutz

Juli 2011

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

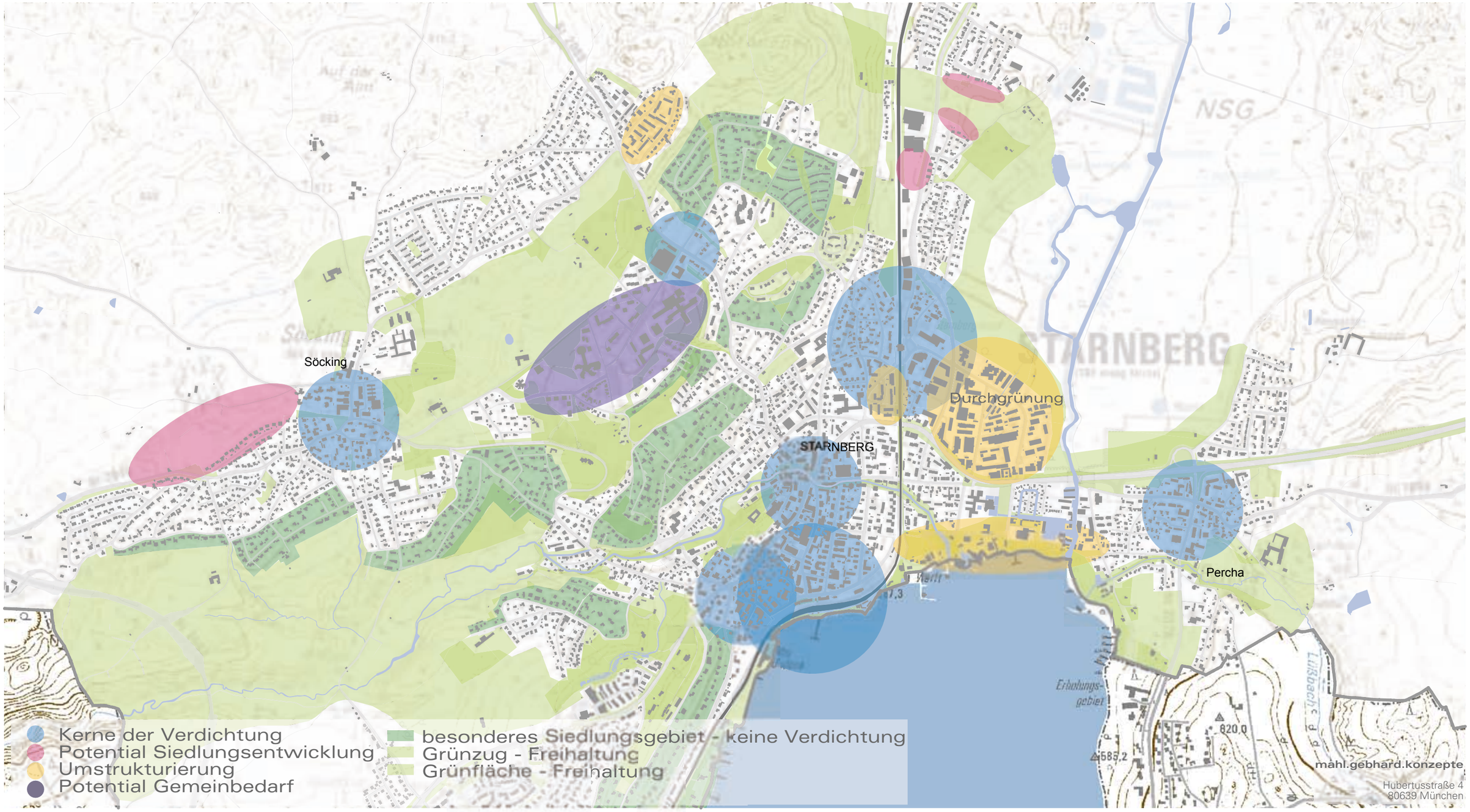
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SIEDLUNG & URBANITÄT

Siedlungsentwicklung

Juli 2011

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SIEDLUNG & URBANITÄT

System öffentlicher Raum

Juli 2011

M 1:10.000

mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

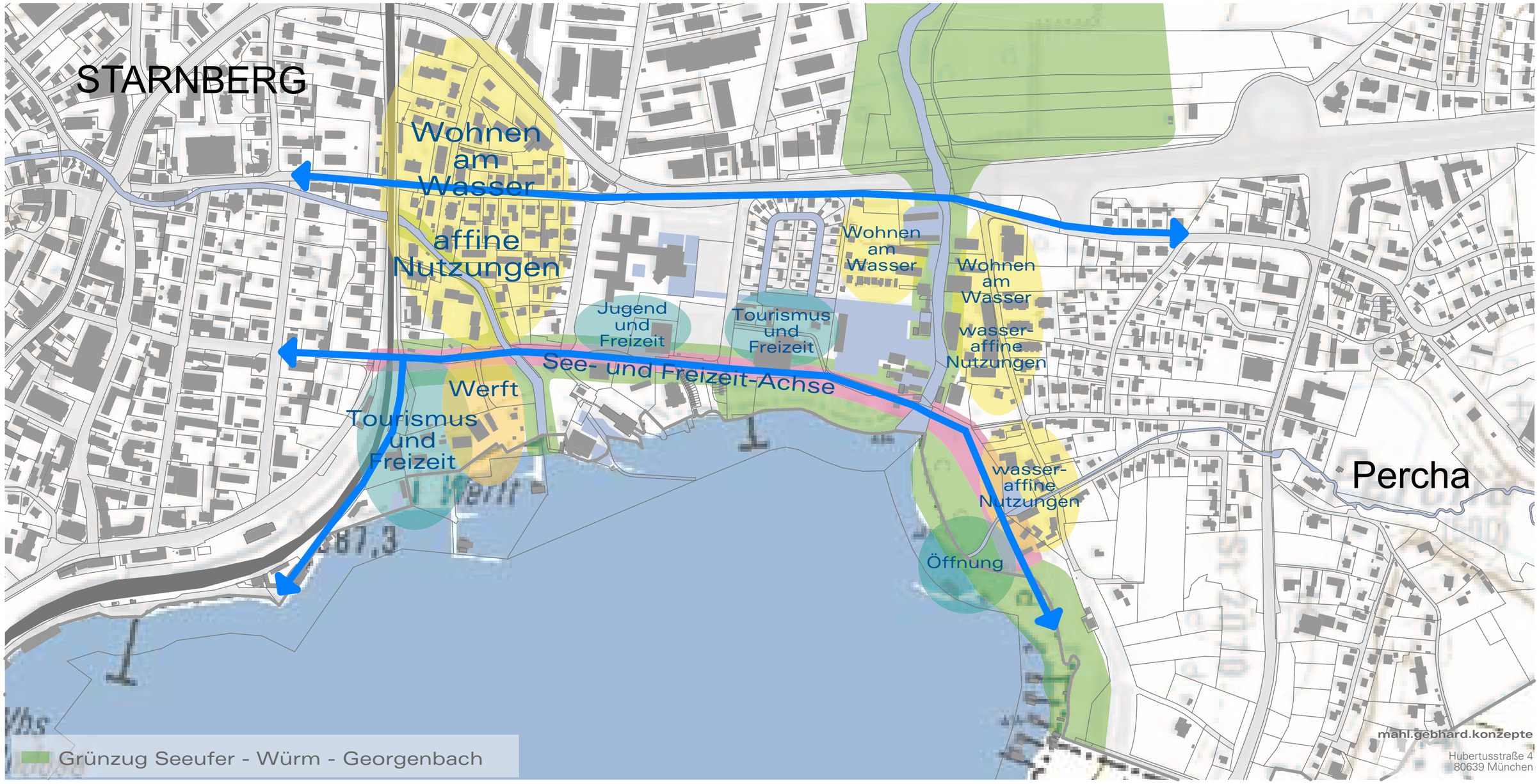
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SIEDLUNG & URBANITÄT

Konzept Seeufer

Juli 2011

M 1:5.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

6 Perspektive.Mobilität

Im Mittelpunkt der Stadtentwicklung steht der Mensch, nicht das Auto.

6.1 Vision.2025

Lange Staus durch die Innenstadt Starnbergs wie sie noch vor 15 Jahren jeden Morgen, jeden Abend und an jedem schönen Tag am Wochenende der Regelfall waren, gehören heute der Geschichte an.

Die Stadt hat nicht nur auf die e-Cars gesetzt, die einen immer größeren Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen, so dass der Verkehr heute deutlich lärm- und schadstoffärmer durch die Stadt fließt. In Starnberg haben vor allem die umfassenden Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs und zur Förderung alternativer Verkehrsmittel zum Erfolg geführt.

Schon allein die Temporeduzierung in der ganzen Stadt hat den Durchgangsverkehr deutlich verringert. Viele Autofahrer sind auf die neue Westumfahrung Starnbergs zur BAB 96 ausgewichen. Die meisten Pendler fahren jedoch ohnehin nicht mehr mit dem Auto. Das deutlich verbesserte Angebot des ÖPNV hat die Fahrzeiten verkürzt und die horrenden Preise für fossile Treibstoffe machen die herkömmlichen KFZ unbezahlbar. Immer beliebter wird das Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes. Die vorausschauende Planung der Stadt zur stärkeren Durchmischung von Wohnen und Arbeiten hat diesen Trend unterstützt.
Die anfänglich umstrittene Neuaufteilung der Straßenräume zugunsten des Langsamverkehrs ist heute selbstverständlich. Zumal viele Städte dem Beispiel gefolgt sind, nachdem die Pilotversuche in Starnberg sehr erfolgreich waren. Als Langsamverkehr kann man den Radverkehr heute fast nicht mehr bezeichnen. e-Bikes haben sich inzwischen in allen Alters- und Bevölkerungsschichten durchgesetzt, da sie infolge von Geschwindigkeitsreduzierungen für KFZ und Vorfahrtsregelungen für Radler oftmals schneller von A nach B bringen. Ein sehr gut ausgebautes Netz an Fahrradwegen und attraktive, selbstverständlich barrierefreie Fußgängerbereiche in der Innenstadt werden ergänzt durch ein umfassendes Angebot an Wegen und Routen in den Erholungsgebieten. Dies macht Starnberg zu einem beliebten Ziel für Ausflügler, die sowohl die schöne Landschaft als auch die attraktive Innenstadt mit der großzügigen Seepromenade schätzen.
Fast alle Erholungssuchenden kommen mit der Bahn in Starnberg an. Das Leihsystem für Räder, e-Bikes, e-Roller und auch e-Cars ist so gut ausgebaut und die Mitnahme von Rädern in den Zügen so unproblematisch, dass niemand die teure Autofahrt bevorzugt.
Wer nicht mit dem Fahrrad fahren kann oder will, nutzt das schnelle und unkomplizierte Busnetz in Starnberg. Da jeder Starnberger ohnehin eine Jahreskarte für den Stadtbus besitzt – die Finanzierung des Busnetzes erfolgt über einen verpflichtenden Jahresbeitrag – wird der Service entsprechend gut genutzt. Alle Schüler nutzen selbstverständlich den ÖPNV. Viele kommen auch mit dem Rad oder zu Fuß in die Schule, da die Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr stark erhöht wurde. Der innerstädtische Individualverkehr hat dadurch weiter abgenommen.
Die Innenstadt hat durch die neue Mobilitätspolitik besonders gewonnen. Die Verkehrsreduzierung, insbesondere des hausgemachten Verkehrs, die zunächst durch Tempolimits und die Reduzierung von Parkplätzen erreicht wurde, konnte umgehend für den Umbau der Straßen genutzt werden. Fahrradspuren wurden eingerichtet, die Gehwege wurden verbreitert, Bäume wurden gepflanzt. Auch die Hauptstraße konnte attraktiv umgestaltet werden und wird heute als belebte Geschäftsstraße wahrgenommen.
Die Qualitätsoffensive für den öffentlichen Raum Starnberg, die infolge der Verkehrsreduzierung umgesetzt werden konnte, hat ihren Teil dazu beigetragen, dass eine ganz neue Aufenthaltsqualität im Zentrum geschaffen wurde. Bürger und Besucher Starnbergs beleben die Fußwege, Bürgersteige, Boulevards, Plätze und Sitzecken. Einzelhandel und Gastronomie haben von der Qualitätsoffensive profitiert und durch Neueröffnungen und Verbesserung der Angebote und des Services das öffentliche Leben zusätzlich bereichert.
Die mühsamen Diskussionen über den Bau von Tunnels oder Umgehungsstraßen sind vergessen. Die Westumfahrung hat positive Effekte gebracht.

6.2 Status.Quo & Analyse

6.2.1 MIV

Die Stadt Starnberg leidet unter einer sehr hohen Belastung durch KFZ-Verkehr. Die Gründe hierfür sind vielfältig.
Die BAB 952, die unmittelbar an der Stadtgrenze endet, hier in die B2 nach Weilheim übergeht und direkt durch das Zentrum Starnbergs hindurch führt, ist eine zentrale Ursache für das hohe Verkehrsaufkommen. An der Würmbrücke kommt es hierdurch zu 46.400 KFZ/d (Kurzak 2007).
Auch die Straßenverbindungen mit Gauting, Gilching und Andechs treffen auf die Hauptstraße, die somit auch einen Großteil des lokalen Verkehrs aufnehmen muss. An den Kreuzungspunkten kommt es zur Hauptzeit zu langen Rückstaus und in der Folge zu erheblichem Schleichverkehr durch die Wohngebiete und die Innenstadt.
An den Wochenenden werden die Berufspendler und LKW durch die Erholungssuchenden ersetzt, die an schönen Tagen an den Starnberger See strömen.
Zum Durchgangsverkehr kommt das erhebliche Aufkommen von Ziel- und Quellverkehr innerhalb Starnbergs hinzu. Untersuchungen belegen die extrem geringe Bereitschaft der Starnberger Bürgerinnen und Bürger, auf das Auto zu verzichten. Kurze Strecken zum Einkaufen, für Erledigungen, zur Arbeit und zur Schule werden mit dem Auto zurückgelegt. Dies kann nur zum Teil durch die mangelnde Verkehrssicherheit auf Fuß- und Radwegen oder die fahrradunfreundliche Geländemorphologie begründet werden.
So erhöht sich die Verkehrsbelastung immer weiter. Denn da die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität usw. durch den Verkehr so gering sind, fahren die Menschen mit dem Auto und verursachen wiederum noch mehr Verkehr.
In Starnberg herrscht viel Verkehr, aber keine Mobilität!
Die Problematik ist in Starnberg schon lange bekannt und über die Lösung des Problems wird ebenso lange schon diskutiert. Da in der allgemeinen Wahrnehmung der Verkehr als das zentrale Problem der Stadt gilt, wird oft angenommen, dass Starnberg sich nur dann weiterentwickeln kann, wenn eine Lösung für das Verkehrsproblem gefunden wird.
Über „die Lösung“ gibt es sehr kontroverse Ansichten in der Bürgerschaft wie auch im Stadtrat. Bereits beschlossen und in der Planfeststellung ist ein Tunnel, der die B2 zwischen Gautinger und Jahnstraße unter der Innenstadt hindurch führt. Verbunden mit der Tunnelplanung ist eine Westumfahrung Starnbergs, die von der Kreuzung am Maxhof auf die Waldkreuzung führt und so eine schnelle Verbindung zur BAB 96 bei Gilching darstellt. Der Gegenvorschlag zum Tunnel, der ebenfalls eine große Anhängerschaft besitzt, ist der Bau einer Umfahrung Starnbergs von der Autobahn zur Hanfelder Straße (St 2069). Für die Trassenführung einer Umfahrung gibt es verschiedene Vorschläge; von der ortsfernen nördlich von Leutstetten nach Schorn bis zur siedlungsnahen Trasse direkt am Gewerbegebiet entlang. Die Anhänger der unterschiedlichen Verkehrlösungen stehen sich im Stadtrat unvereinbar gegenüber. Eine politische Entscheidung ist derzeit nicht möglich.

Aus Sicht der Stadtentwicklung haben beide Lösungen Vor- und Nachteile:

Tunnel

Vorteile	Nachteile
Planungsstand: Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, Aufnahme in den Verkehrswegeplan erfolgt Kostenkalkulation: detaillierte Kostenkalkulation abgeschlossen Umwelt: kein Flächenverbrauch, keine Landschaftszerstörung Wirksamkeit: Entlastung der Hauptstraße vom Durchgangsverkehr, Möglichkeiten einer Umgestaltung	Situation am Tunnelmund: 6- bis 7-spurige Verkehrsführung im Rampenbereich mit Zerschneidungswirkung Wirksamkeit: Tunnel bewältigt Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr bleibt oberirdisch teilweise bestehen Bauzeit: Einschränkungen auf der Stadtdurchfahrt während der Bauzeit

Umgehung

Vorteile	Nachteile
Bauzeit: keine Behinderungen in der Innenstadt während der Bauzeit Wirksamkeit: Entlastung der Hauptstraße vom Durchgangsverkehr, Möglichkeiten einer Umgestaltung	Planungsstand: noch keine Planung vorhanden Kostenkalkulation: noch keine belastbaren Kalkulationen vorhanden Umwelt: hoher Flächenverbrauch massive Eingriffe in FFH-Gebiete, Wasserschutzgebiete bzw. Landschaftsschutzgebiete notwendig Kosten: sehr hohe Kosten für lange Tunnelbauwerke Wirksamkeit: Wirksamkeit für Entlastung der Innenstadt im ersten Gutachten als nicht signifikant prognostiziert

Viele der genannten Probleme, die in der Stadt Starnberg durch den KFZ-Verkehr entstehen, können unabhängig von den großen Straßenbauprojekten behoben werden und sollten nicht aufgeschoben werden, bis eine „große Lösung" realisiert wird. Viele kleine Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs-Aufkommens und eine neue Ausrichtung der Verkehrsplanung auf die Reduzierung des KFZ-Verkehrs, eine Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel und eine Verbesserung der Straßen und öffentlichen Räume für Fußgänger können spürbare Effekte erzielen.
Nicht nur die konkret verkehrsbezogenen Maßnahmen wirken sich auf das Verkehrsaufkommen aus. Die gesamte Stadtplanung, die Verortung öffentlicher Einrichtungen und des Einzelhandels, das Parkplatzangebot sowie die Versorgung mit Bildungs- und Betreuungseinrichtungen beeinflussen die innerstädtischen Fahrten.

Potentiale: *vorhandene, umsetzungsfertige Planungen und Konzepte zur Bewältigung der Verkehrsprobleme*

Defizite: *hohes Verkehrsaufkommen allgemein*
Zerschneidung der Innenstadt durch Hauptverkehrsader Hauptstraße und stark frequentierte Ausfallstraßen
überdurchschnittlich hoher Anteil Ziel- und Quell-Verkehr
Autobahnende direkt an der Stadteinfahrt
Schleichverkehr in den Wohngebieten und in der Innenstadt
Uneinigkeit und daraus resultierender Stillstand in der Politik

6.2.2 ÖPNV

Die S-Bahn als schnelle und staufreie Anbindung an die Münchner Innenstadt sowie entlang des gesamten Westufers hat zwei Bahnhöfe in Starnberg. Die Regionalbahn von München über Tutzing nach Garmisch-Partenkirchen hält stündlich in Starnberg. Die Nutzung der S-Bahn und des Zuges als Verbindung – insbesondere zwischen München und Starnberg – ist für Pendler und Erholungssuchende prinzipiell attraktiv. Viele Starnberger pendeln dennoch mit dem Auto zur Arbeit nach München; auch wenige Erholungssuchende nutzen die Bahn, um am Wochenende an den See zu kommen.
Ein Stadtbusnetz ist vorhanden. Dieses ist jedoch bezüglich der Linienführung und der Taktung verbesserungsfähig. Die Ortsteile sind teilweise abends nicht mehr erreichbar. In der Stadt sind die Linien zu lang und bieten keine direkten Verbindungen. Eine Überarbeitung des innerstädtischen Busnetzes ist derzeit in Bearbeitung. Da die Bereitschaft der Starnberger Bürgerinnen und Bürger zur Nutzung des ÖPNV derzeit sehr gering ist, ist neben einer Verbesserung des Angebots auch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit sowie ggf. auch eine Vereinfachung des Tarifsystems notwendig.
Der Schiffsverkehr auf dem Starnberger See ist nicht in das Angebot des ÖPNV eingebunden, sondern nur für Ausflugsverkehr ausgerichtet. Eine starke Erhöhung der Frequenz auf dem See ist allerdings aus Gewässerschutzgründen nicht unbedingt empfehlenswert.

Potentiale: *zwei S-Bahnhöfe in der Stadt*
Regionalbahnanschluss
See als Verkehrsmittel
Defizite: *innerstädtisches Busnetz verbesserungsfähig*
geringe Bereitschaft zur Nutzung des ÖNPV vorhanden
Angebot für Erholungssuchende verbesserungsfähig

6.2.3 Radverkehr

Das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags ist in Starnberg bisher nicht weit verbreitet. Die Hauptursachen hierfür liegen in der Morphologie sowie im schlecht ausgebauten Radwegenetz begründet.
Da Starnberg am Hang liegt, sind vom Bahnhof See bis nach Söcking ca. 80 Höhenmeter zu überwinden. Insbesondere für ältere Menschen oder für Familien mit Kindern sind diese Anstiege sehr lang.
Die Defizite beim Radwegenetz liegen nicht nur in fehlenden Radwegen. Teilweise sind neben den größeren Straßen Radwege vorhanden. Doch auch hier ist der schnell durch die Stadt fahrende KFZ-Verkehr gerade für Kinder und ältere Menschen eine Bedrohung. Häufig sind die Straßenquerschnitte so aufgeteilt, dass der KFZ-Verkehr viel Raum erhält, um schnell fließen zu können. Für Fußgänger und Radfahrer bleiben dann nur schmale Streifen, welche weder Sicherheit noch Aufenthaltsqualitäten vermitteln.
Grüne Verbindungen abseits vom Straßenverkehr gibt es nur sehr wenige. Auch eine Beschilderung alternativer Routen ist nur zum Teil vorhanden.

Potentiale: *erste Fahrradrouten geplant und in der Umsetzung*
Defizite: *mangelhaftes Radwegenetz*
mangelnde Ausschilderung alternativer Routen
Straßenaufteilung zugunsten KFZ-Verkehr
fehlende Sicherheit für Radfahrer auf Radwegen, Straßen und an Übergängen

6.2.4 Fußgängermobilität

Auch für Fußgänger ist der Autoverkehr ein einschränkender Faktor. Insbesondere im Bereich großer Straßen und Kreuzungen ist ein Sicherheitsgefühl für Fußgänger nicht gegeben. Auch die Raumaufteilung in den Straßen zugunsten des KFZ-Verkehrs sowie der schnell fließende Autoverkehr in der Stadt wirken sich negativ aus.
Die Gestaltung der Straßenräume, Gehwege und Übergänge übt einen entscheidenden Einfluss auf die Motivation der Menschen aus, zu Fuß zu gehen und das Auto stehen zu lassen. Hier besteht großer Nachholbedarf in Starnberg. Nicht nur das Straßenbild ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, auch die Barrierefreiheit der Fußgängerbereiche ist ein zentraler Aspekt der Fußgängerfreundlichkeit.

Potentiale: *erste verkehrsberuhigte Straßen (Maximilianstraße)*
autofreie Wegeverbindungen (z. B. am Seeufer, in den Wohngebieten)
Defizite: *Straßenraumgestaltung*
Fußgängersicherheit (insb. an großen Kreuzungen, entlang großer Straßen)
Barrierefreiheit (insb. Bahnunterführungen, fehlende Gehwegsabsenkungen in den Wohngebieten)
fehlende autofreie Wege

6.3 Ziele

6.3.1 Reduzierung des KFZ-Verkehrs

Eine nachhaltige und langfristige Aufwertung der Innenstadt bedarf einer umfassenden Reduzierung des KFZ-Verkehrs. Nicht nur die zerschneidende Wirkung der Hauptstraße soll durch eine Verkehrsreduzierung abgemildert werden, auch die Aufenthaltsqualität in den Einkaufsstraßen der Innenstadt und am Bahnhofsplatz wird dadurch gesteigert.
Die Belastung der Wohngebiete durch den Schleichverkehr sowie die Lärmbelastung für die Anwohner der großen Straßen können so reduziert werden. Durch den Rückgang des KFZ-Verkehrs in der Stadt erhöht sich die Sicherheit auf Fuß- und Radwegen. Für den öffentlichen Raum in der Stadt ergeben sich neue Möglichkeiten der Gestaltung und Nutzung.

Die Reduzierung des Verkehrs hat mehrere Komponenten: die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, die Reduzierung des Schwerlastverkehrsanteils am Durchgangsverkehr sowie die Reduzierung des Ziel- und Quellverkehrs.
Der positive Effekt einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs ist neben der neuen Lebensqualität eine Steigerung der Mobilität für die Bewohner Starnbergs; auch ohne Auto.

6.3.2 Vermeidung von KFZ-Verkehr

Die effektivste Reduzierung des KFZ-Verkehrs kann durch eine Verkehrsvermeidung erreicht werden. Neben der Stärkung alternativer Verkehrsarten und den Maßnahmen zur Verdrängung des KFZ-Verkehrs aus der Innenstadt, ist eine verkehrsvermeidende Stadtplanung von zentraler Bedeutung zur Lösung von Verkehrsproblemen. Bei allen Planungsentscheidungen der Stadt muss die Wirkung auf Erzeugung bzw. Vermeidung von Verkehren berücksichtigt und behandelt werden.

6.3.3 Entschleunigung des KFZ-Verkehrs

Nicht nur durch die Reduzierung des KFZ-Verkehrs, auch durch eine Verlangsamung der Verkehre sind positive Effekte für die Innenstadt erreichbar. Insbesondere die Lärmbelastung kann reduziert und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht werden. Im Gegensatz zur langfristigen Reduzierung des KFZ-Verkehrs durch vielfältige Maßnahmen, kann die Entschleunigung durch umfassende Temporeduzierungen relativ kurzfristig umgesetzt werden. In gewissem Umfang kann hierdurch auch eine Reduzierung des Verkehrs erreicht werden, da die Durchfahrt durch Starnberg für den Durchgangsverkehr deutlich an Attraktivität verliert. Insbesondere in der Innenstadt ist die Angleichung der Geschwindigkeiten für alle Verkehrsteilnehmer anzustreben.

6.3.4 Nutzung technischer Neuerungen

Technische Möglichkeiten bieten sich insbesondere in den Bereichen der neuen Antriebe und Energiegewinnung sowie in der intelligenten Verkehrslenkung an. Hierdurch können zum einen Lärm- und Abgasemissionen reduziert werden (Elektromotoren) oder der Verkehrsfluss verstetigt werden (intelligente Signalanlagen).

6.3.5 Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV

Die Nutzung des ÖPNV in Starnberg ist noch deutlich ausbaufähig. Zum einen sollte die Nutzung der S-Bahn und der Regionalzüge durch Pendler weiterhin gestärkt werden. Ein dichterer S-Bahn-Takt, die Verkürzung der Fahrzeiten sowie die bessere Andienung durch den Stadtbusverkehr sind hier geeignete Strategien. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs See ist eine grundlegende Voraussetzung für die Stärkung des OPNV.
Für den Binnenverkehr ist die Attraktivierung des Stadtbus-Systems ein wichtiger Anreiz. Um den Erholungsverkehr auf den ÖPNV zu verlagern, sind attraktive Angebote für die Nutzung von Bahn und Rad, Schiff und ein Badebus wichtig.
Der zunehmende Anspruch an die Barrierefreiheit des ÖPNV durch eine alternde Gesellschaft ist beim Ausbau des Busnetzes zu berücksichtigen.

6.3.6 Verlagerung des Individualverkehrs auf das Fahrrad

Ziel ist die Stadt Starnberg von der Autostadt zu einer Fahrradstadt zu entwickeln. Die Menschen sollen durch umfassende Maßnahmen zur Stärkung, Erleichterung und Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr, Anreize erhalten, innerstädtische Wege mit dem Rad, statt mit dem Auto zurückzulegen. Sowohl in der Stadtplanung, als auch in der Verkehrsplanung muss eine Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs ein zentrales Kriterium werden.
Um das Radfahren, gerade im hügeligen Starnberg, angenehmer und bequemer zu machen, ist der Einsatz von e-Bikes geeignet.

6.3.7 Stärkung der Fußgängermobilität

Die Stärkung des Fußgängerverkehrs kann ebenfalls zur Reduzierung des Autoverkehrs beitragen. Auch kurze Wege werden oft mit dem Auto zurückgelegt. Die Verbesserung und Vernetzung der Fußgängerverbindungen, höhere Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und eine höhere Verkehrssicherheit tragen dazu bei, dass kurze Strecken zu Fuß zurückgelegt werden. Zugleich wird eine Belebung des öffentlichen Raums sowie der Geschäfts- und Dienstleistungsbranche

erreicht. Alle neuen Fußgängerverbindungen und Erneuerungen bestehender Wege sind dabei selbstverständlich barrierefrei für Menschen mit Bewegungs- und Sinneseinschränkungen zu planen.

6.4 Umsetzungsstrategien

6.4.1 Maßnahmen

6.4.1.1 KFZ-Verkehr

Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch:

- Bau der Westumfahrung und des B2-Tunnels
- Erschwerung der Durchfahrt durch die Innenstadt mittels Temporeduzierung, Ampeln, Spurreduzierung, Sperrung von Schleichwegen, Verkehrslenkungsmaßnahmen wie Änderung der Beschilderung, Änderung der Routen in Navigationssystemen
- Erschwerung der Nutzung von Schleichwegen mittels Temporeduzierung, Hindernissen, Sperrungen für den Durchgangsverkehr, Einbahnstraßenregelungen
- Umsetzung von temporären Testprojekten zur Erprobung der Möglichkeiten (Wegnahme von Fahrstreifen, Straßensperrungen etc.)

Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch:

- Sperrung der Stadtdurchfahrt für Schwerlastverkehr (Voraussetzung: geschlossenes übergeordnetes Straßennetz, Westumfahrung)

Reduzierung des Ziel- und Quellverkehrs durch:

- Verringerung des Parkplatzangebots (Innenstadt für KFZ weniger attraktiv)
- Schulbusoffensive (bessere Verbindungen, günstige Schülertickets)
- bessere ÖPNV-Verbindung für Musikschule, JuZ etc.
- sichere Schulwege
- Angebot von Shuttlebussen bei Veranstaltungen (z. B. Stadtfest etc.)

Verbesserung der Nahversorgung vor Ort durch:

- Stärkung der Ortsteilzentren (insb. Percha und Söcking)
- Dorfläden in den Teilorten
- Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort (weniger Fahrten in benachbarte Städte)

Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung durch:

- Begrünung der Straßen
- gezielte Lärmschutzmaßnahmen an besonders belasteten Stellen
- Förderung der Elektromobilität

Temporeduzierung an den Stadteinfahrten durch:

- Abstufung der Autobahn
- Temporeduzierung auf Einfallstraßen schon vor den Ortsschildern (50-70 km/h)
- Temporeduzierung ab den Ortsschildern (30-40 km/h)

Verkehrsberuhigung der Innenstadt durch:

- Tempo 20 in der gesamten Innenstadt
- Umgestaltung der Straßen (Pflaster, shared spaces, schmälere Fahrbahnen)

Verlangsamung des Durchgangsverkehrs durch:

- mehr Übergänge für Fußgänger und Radfahrer
- Tempolimit (30 km/h)
- Verschmälerung der Fahrbahnen, Wegnahme von Fahrspuren

Verkehrsvermeidung durch Stadtplanung durch:

- bedarfsgerechte Planung von Einzelhandelsstandorten
- Mischung von Wohn- und Arbeitsplätzen
- Attraktivierung der Innenstadt für Wohnnutzung
- Umstrukturierung des Gewerbegebiets

Förderung der Elektromobilität durch:

- Vorbild Stadtverwaltung, Anschaffung von e-Cars, e-Rollern, e-Bikes
- zentrale e-Car-Parkplätze, Vorteile gegenüber normalen KFZ

- Aufbau eines Netzes von Ladestationen in der Stadt
- Förderung von Sharing- und Leih-Systemen für e-Cars

intelligente Ampelschaltungen für flüssigeren Verkehr durch:
- Nutzung neuester Techniken
- ferngesteuerte, flexible Ampelsysteme

6.4.1.2 ÖPNV

Verbesserung der Taktzeiten im Busverkehr durch:
- höhere Frequenzen
- Nutzung kleinerer Busse
- neue Linienführung (direktere Linien)

Beschleunigung des ÖPNV (im Vergleich zum Auto) durch:
- direktere Anbindung vom Bus zur Bahn, zum Einzelhandel, zur Schule (Bushaltestelle näher als Parkplatz)
- Abstimmung der Fahrzeiten (Bus-Bahn-Schiff)

Verbesserung des Linienangebots im Busverkehr durch
- Direktverbindungen von den S-Bahnen zu wichtigen Zielen
- teilweise als Pendelverkehr auf wichtigen Verbindungen
- Anbindung wichtiger Ziele, die bislang noch nicht berücksichtigt sind (z. B. JuZ, Wasserpark, Musikschule etc.)
- Intensivierung des Schulbusangebots
- spezielle Angebote: Badebus, P+R-Bus, Eventbus
- Einrichtung eines Badeschiffs zu den Bädern rund um den See

Imagekampagne ÖPNV durch
- Image-Verbesserung des ÖPNV in Starnberg durch gezielte Werbung mit neuem Angebot

Vereinfachung des Tarifsystems durch
- einheitliche Tarife
- obligatorische Schülertickets
- Jahresbeitrag wird von jedem Starnberger eingezogen, dafür fahren Starnberger kostenlos

Stärkung des ÖPNV für Erholungssuchende durch
- gezielte Angebote für Verbindungen aus München an den Wochenenden
- günstige Erholungstickets/Kombitickets für Bahn, Bus, Schiff und Rad
- deutliche Verbesserung des Fahrradmitnahme-Services in S- und Regionalbahnen
- Fahrradmitnahme in Bussen (außen)
- Fahrradverleih an Bahnhöfen, auch am Wochenende
- Einrichtung eines Pendelbusverkehrs am Seeufer von den Bahnhöfen und Park&Beach-Parkplätzen vor der Stadt

6.4.1.3 Fahrradverkehr

Verbesserung der Radwege durch
- Aufstellung eines Aktionsplans „Fahrradstadt Starnberg“ gemeinsam mit STAgenda und Bürgern
- Verbreiterung vorhandener Radwege
- Schaffung ausreichend breiter Radwege entlang großer Straßen mittels Änderung der Straßenraumaufteilung
- Schaffung von gekennzeichneten Warteflächen für Radler an Ampeln großer Kreuzungen (vor wartenden Autos)
- Anpassung von Ampelschaltungen zugunsten des Radverkehrs
- Markierung der Radwege zur Erhöhung der Sicherheit
- Absenkung von Bürgersteigen in den Wohngebieten
- Bestandsaufnahme und Behebung von Hindernissen auf vorhandenen Radwegen
- Schaffung neuer Fahrradverbindungen durch Erarbeitung von Fahrradrouten abseits der verkehrsreichen Straßen
- Beschilderung und Kennzeichnung von Fahrradrouten
- Zusammenfassung des Radroutennetzes in einem Fahrradstadtplan
- Vernetzung des städtischen Radwegenetzes mit dem regionalen Wegenetz

Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer durch

- Schaffung von günstig gelegenen Fahrradabstellflächen an allen öffentlichen Gebäuden Einrichtung von gekennzeichneten Wartebereichen an Ampeln
- Verbesserung der Übergänge für Radler, insb. Unterführungen
- Einrichtung von Fahrradleihstationen an wichtigen Orten wie den Bahnhöfen, Ortszentren, Seebädern usw.
- Einrichtung eines Netzes von e-Bike-Stationen
- Förderung der Etablierung von Reparaturwerkstätten (inkl. Wochenendöffnungszeiten)
- Kennzeichnung und Beschilderung der Fahrradwege
- Schaffung von Vorfahrtszonen für Radler
- Umgestaltung großer Kreuzungen mit gekennzeichneten Fahrradwegen
- gezielte Förderung von e-Bikes in Starnberg als Alternative zum herkömmlichen Fahrrad für weniger sportliche Menschen zur Bewältigung der Steigungen
- Imagekampagne „Fahrradstadt Starnberg"

6.4.1.4 Fußgänger

Verbesserung der Fußgängerverbindungen durch

- Erarbeitung eines Aktionsplanes „Fußgängerstadt Starnberg" gemeinsam mit Bürgern und STAgenda
- Verbreiterung der Bürgersteige
- Barrierefreie Gestaltung, insb. an Kreuzungen und Übergängen
- Attraktive und angenehme Gestaltung der Beläge
- Schaffung abwechslungsreicher Fußwege im Zentrum mit Aufenthaltsmöglichkeiten
- Aufwertung der Straßenräume und des öffentlichen Raums
- Ausbau des Fußwegenetzes mittels Erhalt, Ausbau und Ergänzung vorhandener Fußwege
- Beschilderung von Fußgängerverbindungen zwischen Zentrum, Wohngebieten und Erholungsgebieten

Verbesserung der Sicherheit auf Fußwegen durch

- Schaffung von zusätzlichen Fußgängerübergängen an den großen Straßen
- Erstellung eines Konzeptes zur Beleuchtung der wichtigen Fußgängerverbindungen
- Verbesserung der vorhandenen Unterführungen hinsichtlich Angstfreiheit

6.4.2 Akteure

Die Mobilitätswende in Starnberg ist ein zentrales Projekt der Stadtentwicklung und bedarf der Mitwirkung vieler verschiedener Akteure.
Die Koordination und Förderung der Maßnahmen liegt bei der ***Stadt Starnberg***. Zur Unterstützung dieser Aufgabe ernennt der Stadtrat mehrere Paten für die Mobiltiät:
eine Steuergruppe aus je einem Stadtratsmitglied jeder Partei für den KFZ-Verkehr
ein Pate für den ÖPNV
ein Pate für Fußgänger und Radfahrer.
Da das Thema Verkehr und Mobilität sowohl die Straßenbaubehörden, den Landkreis als auch die Nachbargemeinden betrifft, ist hier eine enge Zusammenarbeit, Information und Abstimmung notwendig, die von der Stadt ausgehen muss.
Autobahndirektion: Abstufung der Autobahn
Staatliches Bauamt Weilheim: Abstufung, Temporeduzierung, bauliche Maßnahmen auf Bundesstraßen und Staatsstraßen
Landkreis: Abstufung, Temporeduzierung, bauliche Maßnahmen auf Kreisstraßen
Mit den ***Nachbargemeinden*** sind sowohl Verkehrsführungen, als auch Radwegekonzepte abzustimmen.
Für die Optimierung des ÖPNV sind die ***Verkehrsbetriebe*** Starnbergs und der Regionalverkehr wichtige Kooperationspartner. Im Bereich der Aufklärungsarbeit über alternative Verkehrsmittel können die ***Schulen*** eine wichtige Rolle übernehmen.
Die ***Privatwirtschaft*** ist Partner für Projekte zur Förderung der Elektromobilität oder des Fahrradverleihs.

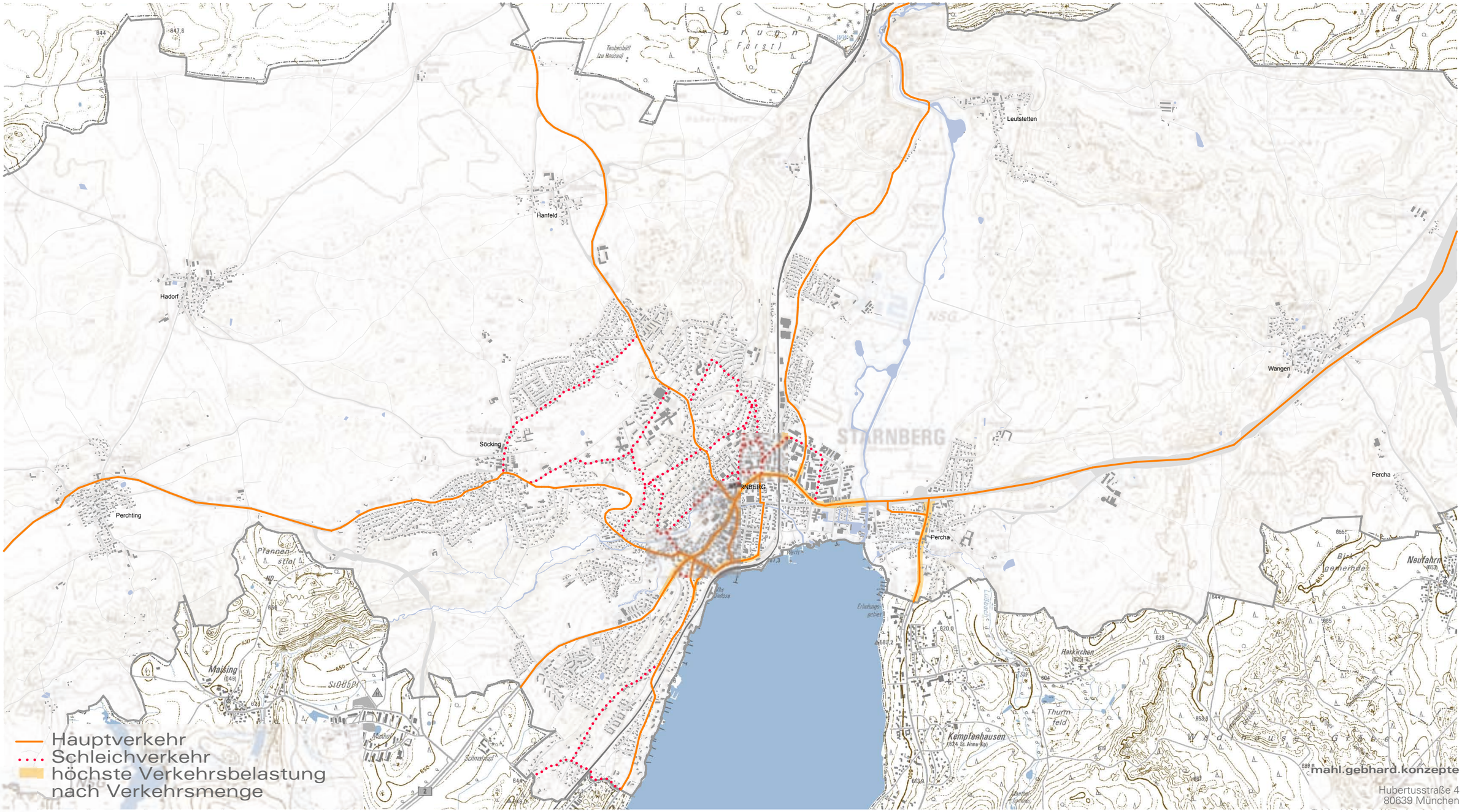
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.MOBILITÄT

Bestand.MIV

Dezember 2012

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

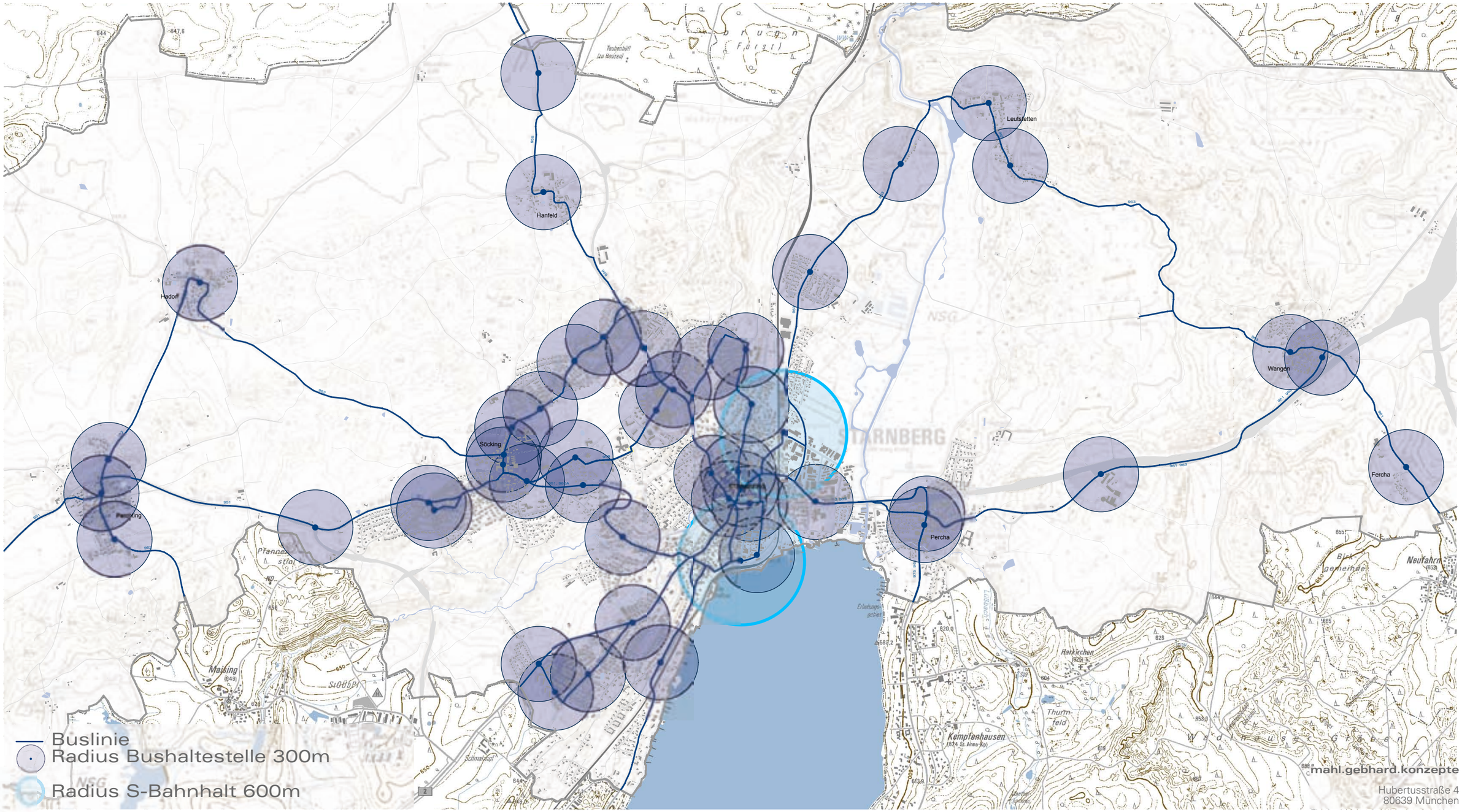
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.MOBILITÄT

Bestand.ÖPNV

Juli 2011

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

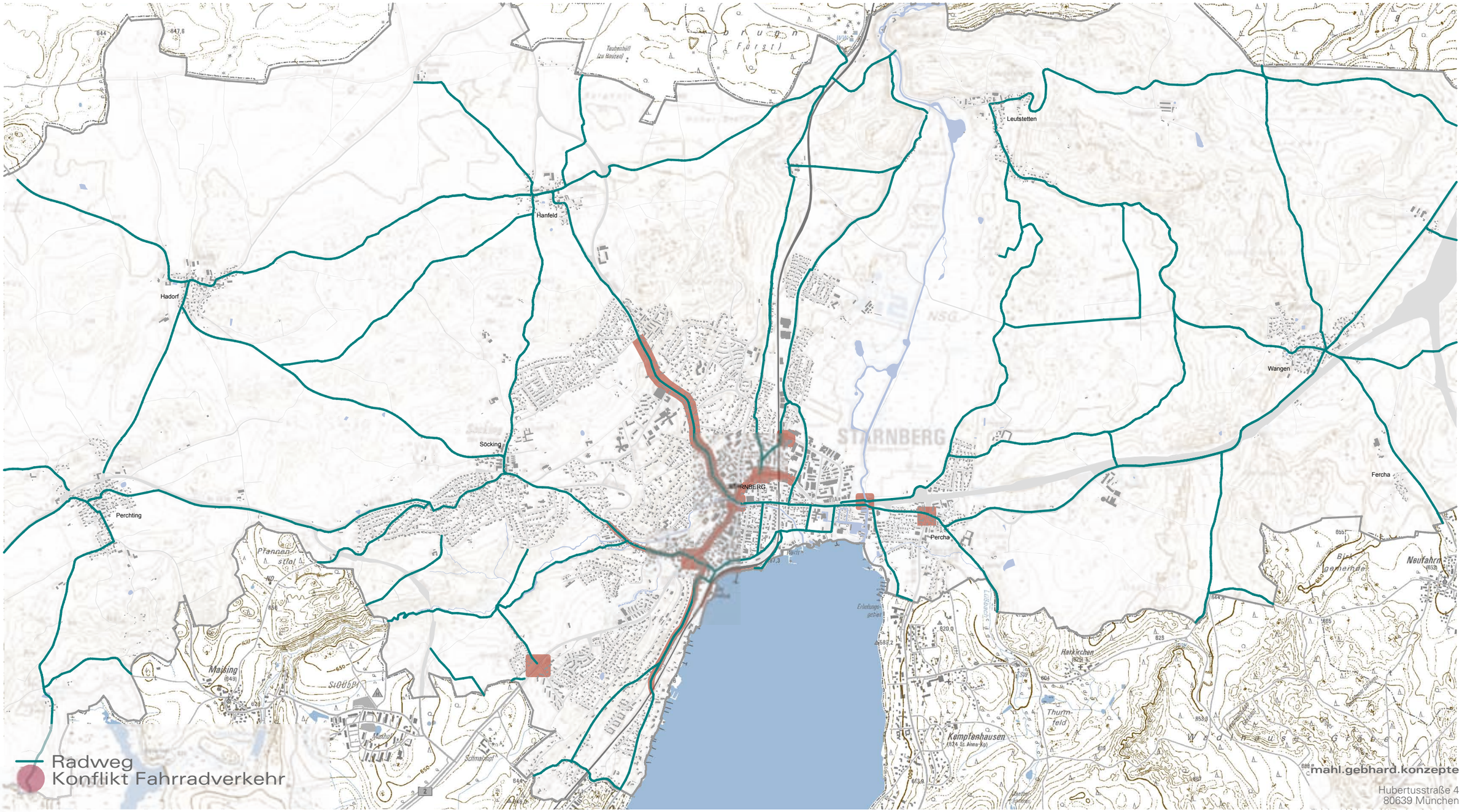
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.MOBILITÄT

Bestand.Radwege

Juli 2011

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

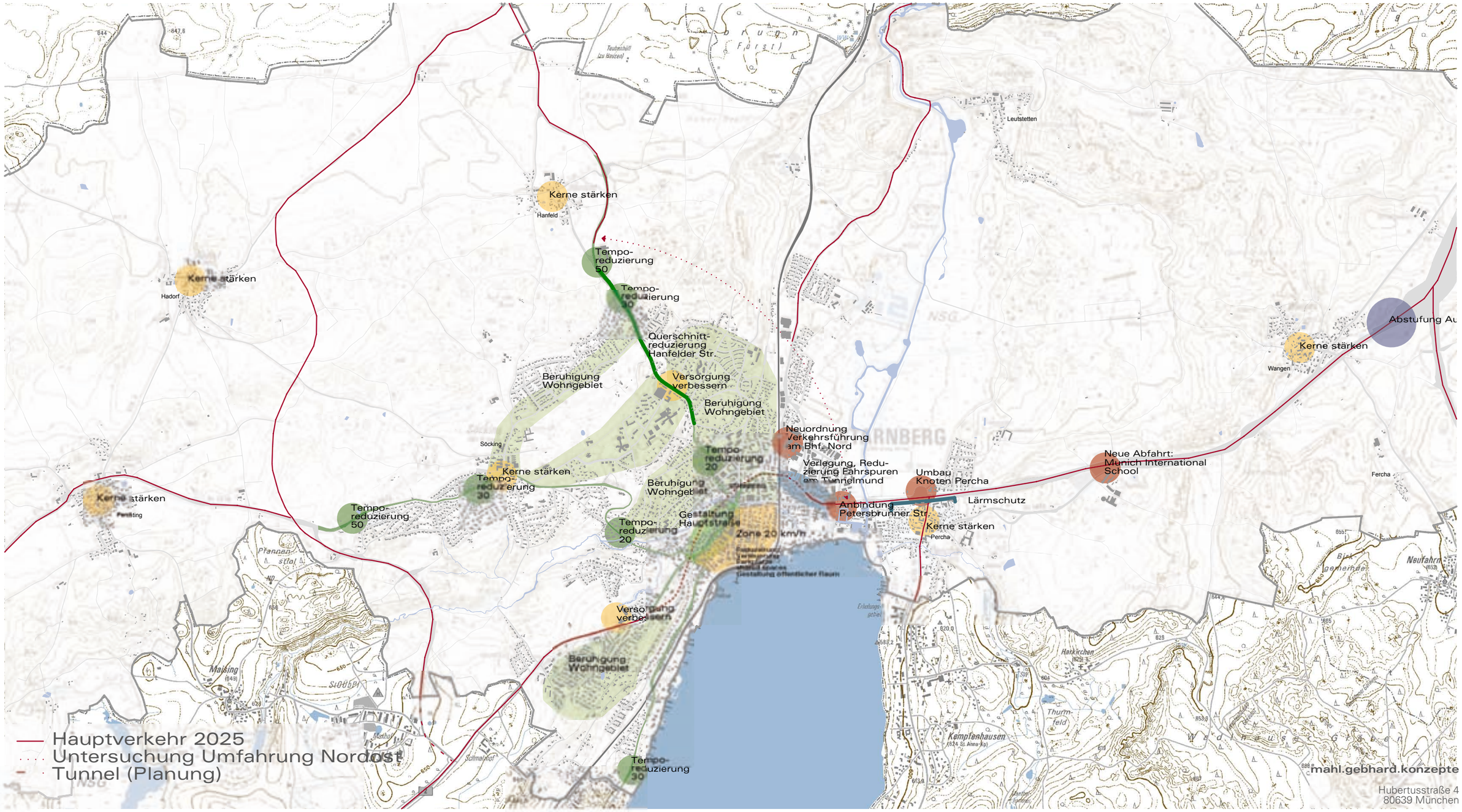
PERSPEKTIVE.MOBILITÄT

MIV

im Zentrum der Verkehrsentwicklung steht der Mensch, nicht das Auto

Februar 2013

M 1:30.000



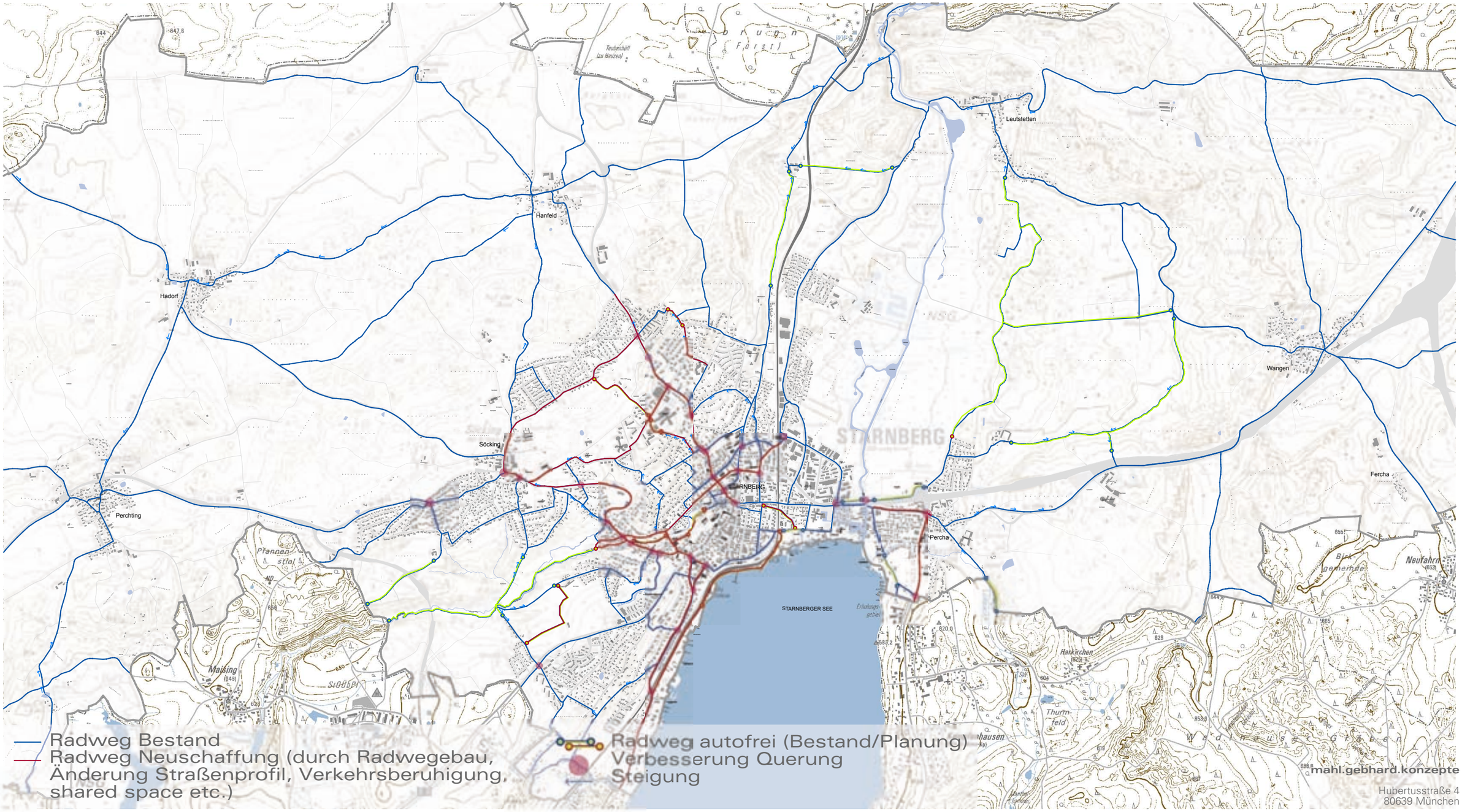
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.MOBILITÄT

Radwege

Juli 2011

M 1:30.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

7 Perspektive.Soziale Entwicklung

7.1 Vision.2025

Die vielen Maßnahmen im öffentlichen Raum, die neuen Plätze und Freiflächen haben einen gesellschaftlichen Wandel in Starnberg bewirkt. Es sind Begegnungsräume entstanden, wo die Bürgerinnen und Bürger das erweiterte Einzelhandelsangebot und die neuen Cafés nutzen und zugleich die zahlreichen neuen Sitz- und Spielplätze in der Stadt annehmen. An schönen Tagen halten sich junge und alte Menschen in gleichem Maße gern an der neuen Seepromenade auf, ruhen auf den schattigen Bänken oder chillen auf den Stegen in der Sonne. Die Vielfalt der Aufenthaltsmöglichkeiten erreicht auch eine Vielfalt an Menschen. Der gegenseitige respektvolle Umgang ist die Basis für individuelle Entfaltungsmöglichkeiten.
Schließlich wurden Vertreter der verschiedenen Gruppen an der Gestaltung des öffentlichen Raums beteiligt und konnten so ihre Bedürfnisse einbringen.
Aus der generationenübergreifenden Arbeitsgruppe hat sich ein Generationen-Stammtisch entwickelt, der einmal pro Monat stattfindet und sich wachsender Beliebtheit erfreut.
Die schulische Bildung ist in Starnberg nach wie vor auf einem hohen Niveau. Inzwischen müssen die Schüler, die nicht auf das Gymnasium übergetreten sind, nicht mehr die Stadt verlassen, um eine Realschule besuchen zu können. Ergänzt wird die Realschule durch eine FOS, so dass junge Menschen in Starnberg auch ohne Gymnasium ausgezeichnete Bildungsmöglichkeiten haben.
Junge Familien mit Kindern wohnen inzwischen vermehrt in der Innenstadt bzw. in Bahnhofsnähe. Die Infrastruktur für Betreuung, Spiel und Erholung wurde hier immens verbessert. Durch die kurzen Wege und das ausgezeichnete Fahrradwegenetz und ÖPNV-Angebot kann man so fast vollständig auf ein Auto verzichten. Dadurch ist mehr Leben und weniger Verkehr in der Stadt.
Die neuen Qualitäten der Innenstadt finden auch bei Jugendlichen Anklang. Gerade die neuen Seestege sind beliebter Treffpunkt geworden. Die neuen Aktionsräume für Jugendliche, wie der neue Bolzplatz am Schlossberg, die BMX-Halle in einer alten Lagerhalle im Gewerbegebiet oder der Beach-Volleyball-Platz in Söcking werden gut angenommen. Dadurch sind die Aktivitäten räumlich entzerrt und es gibt kaum Nutzungskonflikte zwischen jungen und älteren Menschen in der Stadt.
Denn auch die Senioren haben die Innenstadt für sich als Wohn- und Aufenthaltsraum entdeckt. Die Nachfrage nach zentralen, seniorengerechten Wohnungen ist gleichbleibend hoch. Auch erste Senioren-WGs haben sich hier zusammengefunden. Die neuen Generationen-Wohn-Projekte sind dagegen über die ganze Stadt verteilt.

7.2 Status.Quo & Analyse

7.2.1 Soziale Entwicklung

Starnberg ist bekannt dafür, dass die Bewohner über eine überdurchschnittlich hohe Kaufkraft verfügen. Die großzügigen Villengebiete sowie Analysen der Einkommensstruktur zeugen hiervon. Menschen mit geringeren Einkommen, die auch stärker auf die öffentliche soziale Infrastruktur angewiesen sind, dürfen dabei nicht vergessen oder in der Stadtentwicklung benachteiligt werden. Nur wenn alle Teile der Bevölkerung gleichberechtigt sind, kann ein friedliches soziales Miteinander langfristig gewahrt bleiben.
Problematisch ist in diesem Umfeld die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für weniger gut verdienende Menschen oder für junge Familien mit Kindern, die oft über geringe finanzielle Spielräume verfügen. Neben dem entsprechenden Wohnraum bedarf es auch im öffentlichen Raum einer Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse. Junge Eltern brauchen Spielangebote und gefahrenlose Räume für ihre Kinder, ältere Menschen Sitzbänke, wohnungsnahe Erholungsflächen, Barrierefreiheit. Den öffentlichen Raum als Begegnungsraum benötigen alle. In den Dörfern sind ebenfalls die öffentlichen Räume im Dorfkern von großer Bedeutung für die Gemeinschaft. Die Einrichtung von Dorfläden trägt in diesem Zusammenhang besonders dazu bei die Gemeinschaft im Dorf zu stärken und die Begegnung der Bürger zu fördern.

Potentiale:	*soziales Gefüge mit großer Bandbreite und Vielfalt* *Bürger mit hohem Einkommensniveau*
Defizite:	*mangelnde Vermittlung zwischen verschiedenen Gruppen* *mangelndes gemeinsames Engagement für die Heimatstadt* *fehlende Begegnungsräume* *Nachteile für Menschen mit geringen Einkommen (teurer Wohnraum, schlecht ausgebautes Bussystem, mangelnde wohnungsnahe Erholungsflächen etc.)*

7.2.2 Generationen

Zur gesellschaftlichen Balance gehört nicht nur die Vermittlung zwischen unterschiedlichen Gesellschaftsschichten, sondern auch zwischen den Generationen. Ein Grundverständnis der älteren Bürger für die Jungen und umgekehrt fördert einerseits den Frieden in der Bürgerschaft, zum anderen kann auch ein wechselseitiger Wissenstransfer stattfinden. Durch eine Förderung des Miteinanders und der Begegnung können Konflikte zwischen den Altersgruppen vermieden werden. Der öffentliche Raum als Begegnungsraum für Jung und Alt hat in diesem Zusammenhang große Bedeutung und sollte so gestaltet sein, dass alle Altersgruppen sich gerne hier aufhalten.

Potentiale:	*ältere Persönlichkeiten mit reicher Erfahrung*
	junge Starnberger mit großen Potentialen (Bildung, Chancen)
Defizite:	*fehlende Kommunikation*
	fehlendes Verständnis

7.2.3 Jugend

Die Wohngebiete bieten Kindern und Jugendlichen zahlreiche Möglichkeiten und Räume. Spielplätze und Sportplätze sind vorhanden. Die Natur als Abenteuerspielplatz schließt sich direkt an. Es gibt den See mit Badeplätzen und Wassersportmöglichkeiten. Ein Jugendzentrum wurde neu eröffnet, das viele Betreuungs-, Spiel- und Sportangebote für die Jugendlichen bereit hält. Hier befindet sich auch ein kleiner Skate-Platz.
Dennoch sind Defizite in Starnberg erkennbar. Das ist vor allem der hohen Verkehrsbelastung und der schlechten Fußgänger- und Radfahrerinfrastruktur geschuldet. Die mangelnde Sicherheit auf den Straßen hemmt deutlich die Bewegungsfreiheit für Kinder. Jugendliche sind in ihrer Mobilität aufgrund des mangelhaften Bussystems eingeschränkt.
Insgesamt gibt es von den Jugendlichen zahlreiche Forderungen nach einem Ausbau des Angebots. Insbesondere Bolzplätze, Naturerlebnisräume und verschiedene Fun-Sport-Angebote werden benötigt.
Eine Sportart, die sich immer größerer Beliebtheit erfreut, ist das BMX-Radfahren. Eine Outdoor-Anlage in der Nähe des Waldfriedhofs ist bereits vorhanden. Dringend gewünscht wird eine Halle für zusätzliche Trainingsmöglichkeiten sowie Schlecht-Wetter- und Wintertage.
Die Betreuungsangebote von der Krippe bis zum Ferienprogramm für Jugendliche sind noch deutlich ausbaufähig in Starnberg. Die Jugendlichen selbst wünschen sich eine Ausweitung der JuZe-Öffnungszeiten.

Potentiale:	*neues Jugendzentrum*
	vorhandene Freizeitangebote
	Möglichkeiten für naturbezogene Freizeitaktivitäten
Defizite:	*mangelnde Verkehrssicherheit für Kinder*
	fehlende Spielangebote für kleine Kinder, v. a. in der Innenstadt
	fehlende Freizeitangebote für Jugendliche, v. a. Bolzplätze, informelle Treffpunkte
	fehlende Betreuungsangebote, insb. nachmittags und in den Schulferien
	mangelnde Mobilität für Jugendliche (Bus)
	fehlendes Verständnis für die Bedürfnisse Jugendlicher bei älteren Bürgern

7.2.4 Bildung

Starnberg ist schon heute ein ausgezeichneter Bildungsstandort. Es gibt eine gute Versorgung mit Grundschulen und ein gutes Angebot an weiterführenden Schulen. Die Berufsschule und eine Beamten-Fachhochschule sind im Berufsbildungsbereich vorhanden.
Die Potentiale liegen hier vor allem im Bereich von Kommunikation und Vernetzung. Die wenigsten Menschen wissen über die Bandbreite der Bildungseinrichtungen Bescheid. Die Nutzung von Synergien wird bislang noch nicht ausgeschöpft. Wer sich über die Bildungseinrichtungen Starnbergs informieren möchte, muss sich zum Teil mühsam durch das Internet klicken. Eine Bündelung der Angebote fehlt.
Ergänzungsmöglichkeiten des Bildungsangebots werden vor allem in den Bereichen Mittel- und Realschule oder Fachoberschule gesehen.
Die Themen Umwelt-, Natur- und Erlebnispädagogik werden angesichts des oft abnehmenden Naturbezugs der Kinder und Jugendlichen immer wichtiger. Dementsprechende Angebote wie Waldkindergärten, Exkursionen, Sommerprogramme oder Lehrpfade sind in Starnberg noch ausbaufähig.
Die Erwachsenenbildung wird in Starnberg hauptsächlich durch die VHS abgedeckt. Hinzu kommen verschiedene private Anbieter. Auch hier ist die gebündelte Information der Angebote nicht gege-

ben. Die VHS bedarf einer Modernisierung der Räumlichkeiten sowie einer Anpassung bzw. Erweiterung des Angebots.

Potentiale:	*sehr gutes Angebot für schulische Bildung*
	sehr gutes Angebot für berufliche Bildung
	gutes Angebot für musische Bildung
	zahlreiche Möglichkeiten der Erwachsenenbildung
Defizite:	*fehlende Information über die vielfältigen Angebote*
	fehlende Vernetzung der verschiedenen Einrichtungen
	fehlende Angebote für Natur- und Erlebnispädagogik

7.2.5 Senioren

Für die Eruierung der Bedürfnisse älterer Menschen in Starnberg wurde eine gezielte Umfrage durchgeführt, um das Angebot für Senioren anpassen zu können. Insbesondere der Bedarf an Wohnraumangeboten für Senioren war Gegenstand der Erhebung. Hierbei wurde klar, dass viele Senioren, die im eigenen Haus wohnen, nicht umziehen wollen. Das bedeutet vor allem Bedarf bei der häuslichen Pflege. Barrierefreie Wohnungen und betreutes Wohnen stehen erst an zweiter Stelle.
Abgesehen vom Wohnraum wird die Bedeutung der Beratung im Seniorentreff hervorgehoben. Eine Stärkung und Erweiterung des Angebots im Seniorentreff ist unter diesen Voraussetzungen sinnvoll.
Darüber hinaus sind viele der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Innenstadt und des öffentlichen Raums, zur Reduzierung des Verkehrs, zur Verbesserung des wohnungsnahen Erholungsangebots, zur Verbesserung des ÖPNV etc. auch Forderungen aus dem Seniorenforum. Somit können unter Berücksichtigung spezifischer Anforderungen älterer Menschen zahlreiche Synergien in der Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes entstehen. Wichtig ist hierbei die gezielte Kommunikation für verschiedene Bevölkerungsgruppen, so dass die jeweiligen Neuerungen auch von den Zielgruppen wahrgenommen werden.

Potentiale:	*ausreichende Pflegeeinrichtungen*
	Seniorentreff mit sehr guter Beratung
	Durchführung einer gezielten Befragung
Defizite:	*Angebote für Generationenwohnen*
	Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen im öffentlichen Raum, in der Mobilität, in der Erholungsvorsorge

7.3 Ziele

7.3.1 Stärkung der sozialen Balance in der Bevölkerung

Ziel ist ein Miteinander der Starnberger und keine Ausbildung bzw. Verstärkung von Parallelwelten. Gerade die Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes ist eine Chance, Menschen in gemeinsamem Engagement zusammen zu bringen. Beispielsweise die Weiterentwicklung der Innenstadt, des Seeufers oder der Naturräume sind Themen, die für alle Bürger interessant sind und somit gemeinsam effektiv bearbeitet werden können.

7.3.2 Stärkung des Generationendialogs

In der Stadtentwicklung Starnberg sollen die Belange älterer und junger Bürger gleichermaßen berücksichtigt werden. Ein grundsätzliches Verständnis für die Bedürfnisse der jeweils anderen Gruppen ist gerade bei Nutzungs- und Zielkonflikten von zentraler Bedeutung. Dieses Verständnis kann durch den gezielt geförderten Austausch gefördert werden. Dieser Austausch sollte ein grundsätzliches Ziel der Stadt Starnberg bei allen Aktivitäten darstellen. Veranstaltungen, Foren, Stammtische können dazu beitragen. Die Schaffung von Begegnungsräumen ist ein weiterer wichtiger Faktor. Die Stadt plant heute für die Zukunft. Dabei ist die Berücksichtigung des demographischen Wandels, also eine verstärkte Berücksichtigung der steigenden Seniorenzahl in der Bevölkerung, ein wichtiges Kriterium. Dennoch muss Planen für die Zukunft immer auch ein Planen für nachwachsende Generationen sein, denen die Verantwortung für das Funktionieren unseres gesellschaftlichen Systems auferlegt wird.

7.3.3 Ergänzung und Vernetzung der Bildungslandschaft

Das bereits sehr gute Bildungsangebot Starnbergs kann durch einzelne Ergänzungen abgerundet werden. Im Bereich der weiterführenden Schulen fehlen eine Realschule und eine Fachoberschule, die besonders im Bereich soziale Berufe zum Ausbildungsangebot der Schwesternschule passen würde. Bei der Standortsuche für neue Bildungseinrichtungen ist in jedem Fall ein Verkehrskonzept zu erarbeiten unter besonderer Berücksichtigung der Anbindung an den ÖPNV.
Vor allem aber soll über die Vielfalt der Angebote staatlicher und privater Schulen, für Jugend- oder Erwachsenenbildung sowie im Bereich der Berufsbildung in gebündelter Form informiert werden. Beispielsweise im Internetangebot der Stadt Starnberg könnte solch eine Bildungs-Informations-Plattform einen Platz finden. So kann Starnberg auch gezielt Werbung machen mit seinem gut ausdifferenzierten Bildungsangebot. Heute ist vielen Menschen noch nicht bewusst, dass Starnberg mit der Beamten-Fachhochschule eine Hochschulstadt ist.
Es ist jedoch nicht nur Aufgabe der Stadt, die Angebote zu bündeln, sondern auch der verschiedenen Einrichtungen selbst, sich zu vernetzen, um Synergien zu nutzen und nach Möglichkeit Angebote abzustimmen und zu ergänzen. Hierfür wird ein „Runder Tisch der Schulen“ vorgeschlagen.

7.3.4 Stärkung der Natur- und Umweltbildung

Gerade für Kinder und Jugendliche sind gezielte Angebote im Bereich Natur- und Umweltbildung sehr wichtig, um grundsätzliche natürliche Zusammenhänge zu vermitteln. Nur Menschen die wissen, was der Natur nutzt und was ihr schadet, können diese auch respektieren und schützen. Starnberg ist so reich an Naturräumen und wertvollen, schützenswerten Biotopen, dass die Sensibilisierung der Jugend für die damit verbundene Verantwortung von großer Bedeutung ist. So könnte man sich beispielsweise einen Waldkindergarten, Naturerlebnis-Exkursionen, einen Umweltgarten oder auch organisierte Aktionen zur Biotoppflege, zum Müll Sammeln etc. vorstellen.

7.3.5 Förderung der Kinder und Jugendlichen in Starnberg

Abgesehen von der schulischen und der Umweltbildung benötigen Kinder Orte, an denen sie spielen und aktiv sein können. Dazu gehören nicht nur Kinderspielplätze, sondern auch Bolzplätze und verschiedene Sportangebote jenseits des schulischen Sportunterrichts wie BMX-Anlagen, Skate-Parks, Beach-Volleyball-Felder, Kletterwände etc. für ältere Kinder und Jugendliche. Dringend ist der Wunsch nach einer BMX- und Skate-Halle, aber auch Bolzplätze, Beach-Volleyball oder Slackline stehen auf der Liste. Jugendliche benötigen weiterhin informelle Treffpunkte im öffentlichen Raum außerhalb organisierter Jugendeinrichtungen, wo sie sich unbeaufsichtigt aufhalten können und nicht vertrieben werden.
Für Kleinkinder fehlen insbesondere in der Innenstadt Spielplätze.
Das Betreuungsangebot für Kleinkinder, Schüler und Jugendliche sollte weiter ausgebaut werden. Hierzu zählen auch eine Ausweitung der Ferienangebote für Schulkinder sowie der Hausaufgabenbetreuung im Jugendzentrum.
Damit sich Kinder und Jugendliche frei und selbständig in Starnberg bewegen und die verschiedenen Angebote leichter in Anspruch nehmen können, ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein zentrales Ziel zur Förderung der Jugend. Auch die Verbesserung des Bussystems ist wichtig für die Mobilität junger Menschen.

7.3.6 Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen in der Stadtentwicklung

Die Gesellschaft wird immer älter und die Senioren somit zu einer immer bedeutenderen Zielgruppe von Politik und Planung. Zugleich lösen sich die klassischen Familienverbände auf. Ältere Menschen sind vermehrt auf sich selbst gestellt. Die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur für Senioren, die auch im Alter eine möglichst große Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit ermöglicht, ist die zentrale Forderung des Stadtentwicklungsplanes. Hierzu gehört die Versorgung mit dem geeigneten Wohnraum wie barrierefreien Wohnungen, Wohnungen mit Betreuung, Generationenhäuser etc.. Weiterhin sind die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und die Mobilität der Senioren sicherzustellen. Naheliegend ist deshalb die Ansiedlung von Senioren-Wohnraum im Zentrum.

7.4 Umsetzungsstrategien

7.4.1 Maßnahmen

7.4.1.1 Soziale Entwicklung

Gemeinschaftliche Aktionen, Arbeitsgruppen, Veranstaltungen für Bürger aller Schichten in der Umsetzung des SEP

Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsschichten bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Freiräume

7.4.1.2 Generationen

generationenübergreifende Aktionen, Arbeitsgruppen, Veranstaltungen für Bürger in der Umsetzung des SEP

Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer und junger Menschen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Freiräume

7.4.1.3 Bildung

Ergänzung des Bildungsangebots durch:

- Prüfung der Ansiedlung einer Realschule, einer FOS und ggf. Standortprüfung
- Modernisierung der VHS
- Stipendien, Austauschprogramme

Bündelung der Informationen durch:

- Einrichtung einer Bildungsplattform auf www.starnberg.de
- Einstellung aktueller Informationen durch Bildungseinrichtungen

Vernetzung der Bildungseinrichtungen durch:

- regelmäßige Runde Tische

Förderung der Natur- und Umweltbildung durch:

- Veranstaltung von Exkursionen, Pflege- und Aufräumaktionen
- Organisation von Ferienkursen
- Einrichtung eines Waldkindergartens
- Einrichtung eines Umweltgartens
- Einbeziehung von Bund Naturschutz und Alpenverein bei der Planung von Angeboten der Umweltbildung

7.4.1.4 Jugend

Verbesserung des Betreuungsangebots durch:

- Ausbau der Krippen- und Kita-Plätze
- Ausweitung der Ferienprogramme für Schulkinder
- Ausweitung der Nachmittags- und Hausaufgabenbetreuung im JuZe

Verbesserung des Angebots an Spiel- und Sportflächen durch:

- Erhalt, Einrichtung und Verbesserung von Kinderspielplätzen, insb. in der Innenstadt, auf der Grundlage einer Spielplatzleitplanung
- Schaffung neuer Bolzplätze (naturnahe Anlage), Pflege vorhandener Bolzplätze
- Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer BMX-Halle
- Förderung von Initiativen zur Schaffung weiterer Sport-Angebote wie z. B. Beachvolleyball, Eislaufbahn, Kletterpark etc.

Verbesserung der Mobilität für Kinder und Jugendliche durch:

- Verkehrssicherheits-Training an den Schulen
- Absenkung der Gehwege, auch in den Wohngebieten
- Verbesserung des Bussystems (Schulbus, Stadtbus, Anbindung der Dörfer, Sammel-Taxi)

7.4.1.5 Senioren

Versorgung der Senioren mit geeignetem Wohnraum durch:

- barrierefreie Bauweise als Wohnungsbaustandard
- gezielte Bereitstellung von speziellen Wohnformen bei Interesse (Generationenhäuser, Senioren-WGs, betreutes Wohnen)
- Förderung solcher Wohnangebote speziell in der Innenstadt

Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für Senioren durch:

- Förderung der Arbeit des Senioren-Treffs
- barrierefreie Stadtbusse
- Erhalt bzw. Wiederherstellung der Nahversorgung in den Teilorten, Dörfern, Wohngebieten
- Einrichtung einer Ehrenamtsbörse für Patenschaften, Betreuungsangebote, Nachhilfe etc.

7.4.2 Akteure

Im Bereich Bildung und Soziales gibt es viele unterschiedliche Akteure, die zur Umsetzung der Maßnahmen wiederum von der ***Stadt Starnberg*** koordiniert und unterstützt werden müssen. Dabei spielen die Paten aus dem Stadtrat eine wichtige Rolle. Es wird ein Pate für soziale Gerechtigkeit und den Generationendialog benannt und einer für die Jugendlichen in Starnberg.
Viele Bildungseinrichtungen werden durch den ***Landkreis*** betreut und verwaltet. Soziale Tätigkeiten finden in verschiedenen ***Vereinen*** und ***durch private Träger*** statt, mit denen die Stadt kooperieren muss.
Besonders die ***Schulen*** sind in diesem Themenbereich ein wichtiger Adressat der Maßnahmenvorschläge.

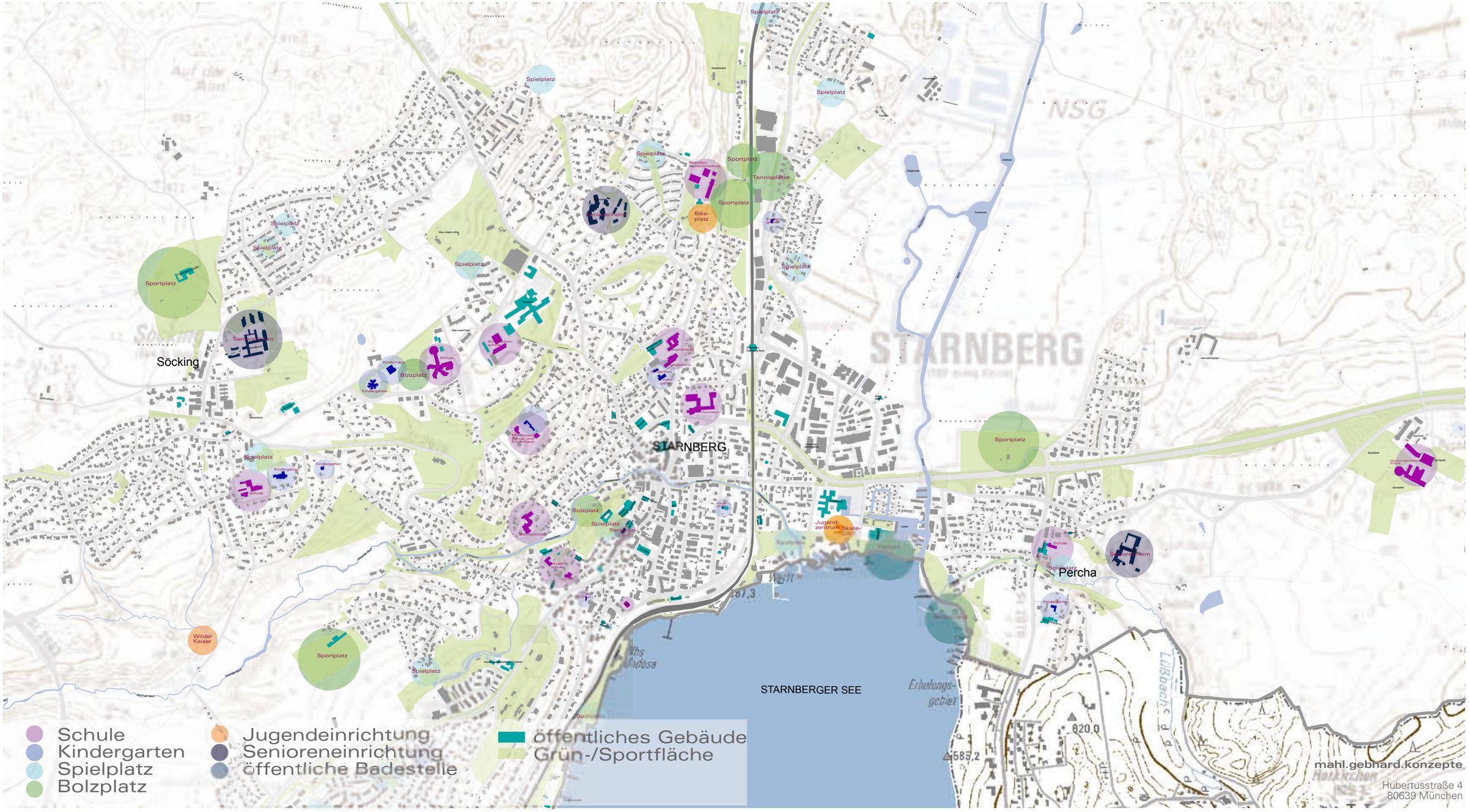
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SOZIALE ENTWICKLUNG

Bestand.Soziale Infrastruktur

Juli 2011

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

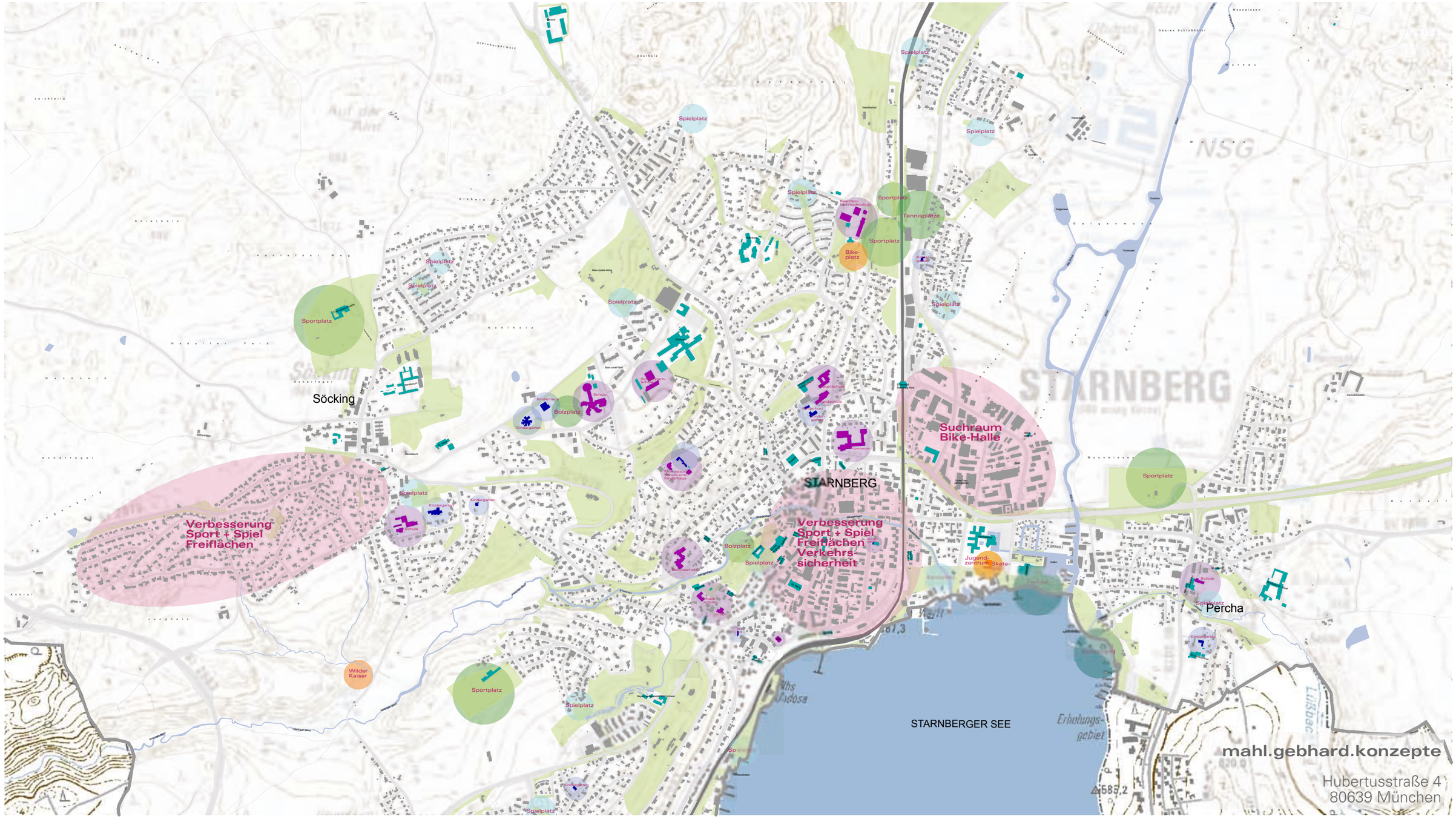
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.SOZIALE ENTWICKLUNG

Jugend

Juli 2011

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte

Hubertusstraße 4
80639 München

8 Perspektive.Wirtschaft & Energie

8.1 Vision. 2025

Viele Starnberger nutzen heute das Einkaufsangebot in der Stadt und verzichten auf die Fahrt nach München oder Weilheim. Die Innenstadt hat sich durch die vielen städtebaulichen und verkehrlichen Verbesserungsmaßnahmen deutlich gewandelt. Obwohl es keine Fußgängerzone gibt, sind die Straßen dominiert von den vielen Flanierenden, die vom Schloss über die Hauptstraße bis zum Bahnhof hinunter ein vielfältiges Angebot an verschiedenen Geschäften finden. Es hat sich herumgesprochen, dass das besondere Flair mit den schönen Plätzen und Straßen und der Vielfalt an kleinen besonderen Geschäften einen Einkaufsbummel wert ist. So kommen heute nicht nur die Starnberger gerne in die Stadt zum Shopping, sondern auch viele Besucher aus der Umgebung und sogar aus München, die es schätzen nach dem Bummel noch am See zu entspannen. Beliebt ist auch ein Besuch im Hotel am See, das mit seiner ausgezeichneten Küche und dem einzigartigen Seeblick ein neuer Anziehungspunkt geworden ist.
Die Verbesserung des Einzelhandelsangebots funktionierte wie von selbst, nachdem die städtebaulichen Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Stadt hat dabei sehr darauf geachtet, dass das Angebot nicht beliebig ist und auch lokale Geschäftsleute mit individuellen Geschäftskonzepten berücksichtigt wurden. Heute ist Starnberg bekannt für seine besonderen Geschäfte mit persönlicher Note. Auch im Bereich der Gastronomie kam die Ansiedlung neuer Restaurants und Cafés wie von selbst als Folge des neuen Lebens in der Stadt.

Durch die Ausweisung des Standorts Schorn, hatte die Stadt Starnberg die Möglichkeit, gezielt Betriebe anzusiedeln, die im bestehenden Gewerbegebiet aufgrund der baulichen Anforderungen und des Flächenbedarfs bisher keinen Platz gefunden haben. So konnte Schritt für Schritt das Gewerbegebiet zu einem hochwertigen Stadtteil umgewandelt werden. Das städtebauliche Rahmenkonzept hierfür ermöglichte die Schaffung von grünen Plätzen und begrünten Straßen im Zuge der Umstrukturierung.

Die Realisierung der Energiewende in Starnberg ist in vollem Gange. Energieeffiziente Bauweisen sind heute eine Selbstverständlichkeit. Die bundesweit vorgeschriebenen Standards für Bebauungspläne sind für alle Kommunen verpflichtend und inzwischen konnte schon einige Erfahrung in der praktischen Umsetzung und Effektivität gesammelt werden. Vor allem im Bereich Mobilität konnte in Starnberg viel erreicht werden. Die Mobilitätsstrategie der Gemeinde hat nicht nur zu neuer Lebensqualität in der Stadt geführt, sondern auch zu enormer Energieersparnis und Reduktion des CO_2-Ausstoßes.
An den Anblick des großen Windrads im Westen der Gemeinde haben sich die Menschen mittlerweile gewöhnt, zumal der Anblick heute in ganz Bayern gegenwärtig ist. Auch die private Nutzung von Solarenergie ist heute weit fortgeschritten. Technischer Fortschritt und gestalterische Auflagen ermöglichten den Ausbau der Solardächer in der Stadt ohne Schäden im Stadtbild.
Dennoch ist noch viel zu tun, um die hundertprozentige Versorgung mit regenerativen Energien bis in 10 Jahren zu sichern. Doch mit der Umsetzung des Geothermie-Projekts, das aufgrund technischer Neuerung nun wirtschaftlich realisiert werden kann, wird dies gelingen.

8.2 Status.Quo & Analyse

8.2.1 Einzelhandel

Die Starnberger verfügen über eine überdurchschnittlich hohe Kaufkraft. Diese kann allerdings nicht in entsprechender Weise in der Stadt gebunden werden. Die Konkurrenz der Einkaufsstandorte im südlichen Verdichtungsraum München ist groß. Die meiste Kaufkraft fließt nach Weilheim und in die Münchner Innenstadt ab.

Innenstadt
Die Starnberger Innenstadt ist z. T. durch hochwertigen Einzelhandel geprägt. Die im Ansatz vorhandene hohe Qualität der Einkaufsstadt Starnberg besteht aus stadtplanerischer Sicht in der Vielfalt an kleinen hochwertigen Fachgeschäften und Boutiquen. Die Anzahl der Filialisten ist in der Innenstadt noch begrenzt, was zur Qualität des Standortes beiträgt. Ein vollständiges Sortiment kann jedoch nicht abgedeckt werden. In den Diskussionen gibt es auf der einen Seite die Vorteile der individuellen, lokalen Fachgeschäfte, die ein besonderes Merkmal sein können, auf der anderen Seite steht die Forderung nach der Ansiedlung großer Filialisten, die weltweite Einheitsarchitektur fördern, aber dafür Kaufkraft binden.

Zu klären ist dabei die grundsätzliche Ausrichtung des Einzelhandels in Starnberg. Angesichts der kaufkräftigen und anspruchsvollen Bürgerschaft würde sich anbieten auf eine qualitätvolle Entwicklung zu setzen. Auch die stärkere Orientierung an den Besuchern der Stadt ist eine Chance, die jedoch mit einer Ausweitung der Öffnungszeiten verbunden wäre.
Die städtebauliche Struktur mit der typischen Einzelhausbebauung mit beschränkten Handelsflächen steht der Ansiedlung von Filialisten entgegen, die zumeist hohe Mindestflächenforderungen haben. Zudem hat die Ansiedlung großer Einzelhandelsunternehmen oft eine Verdrängungswirkung auf vorhandene kleinere Geschäfte derselben Branche. Die Ansiedlung großer Einzelhandelsgeschäfte im Zentrum ist daher umfassend zu prüfen, um die Qualitäten der Starnberg Innenstadt zu bewahren.
Die Attraktivität der Innenstadt als Handelsstandort wird jedoch nicht nur durch die vorhandenen Geschäfte, sondern auch durch die städtebaulichen Qualitäten, die Erreichbarkeit, die Verkehrssituation, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum etc. bestimmt. Hier gibt es viele gemeinsame Ziele mit den Themenbereichen Mobilität, Städtebau und öffentlicher Raum. Die Verbesserungen, die hier angestrebt werden, wirken sich direkt auf den Einzelhandel aus.

Periphere Standorte
Die peripheren Standorte haben eine hohe Bedeutung für die dezentrale Nahversorgung. Der sehr hohe Anteil an Ziel- und Quell-Verkehr in Starnberg deutet darauf hin, dass die dezentrale Nahversorgung noch nicht ausreichend ist bzw. nicht gut angenommen wird.
Die Attraktivität der integrierten Lagen in Percha, Söcking, an der Oswald- und der Weilheimer Straße ist zu fördern, damit die vorhandenen Lebensmittelmärkte bestehen bleiben können bzw. sich weitere Geschäfte ansiedeln. Für die Dörfer gilt ebenfalls, dass die lokale Nahversorgung, sofern sie nicht gegeben ist, gefördert werden sollte. Die dezentralen Standorte sind insbesondere für die Verringerung des Verkehrsaufkommens von größter Bedeutung, sie trägt aber auch zur Lebendigkeit und zum sozialen Zusammenhalt in den Dörfern und Ortsteilen bei.
Nördlich des Gewerbegebietes an der Gautinger Straße haben sich mehrere Großmärkte etabliert. Bei der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel in peripheren Lagen besteht die Gefahr, dass zu viel Kaufkraft aus der Innenstadt abgezogen wird. In Starnberg muss daher ganz besonders darauf geachtet werden, dass die dezentrale Versorgung – auch zur Verkehrsvermeidung gesichert wird, diese Standorte sich zugleich nicht zu einer Konkurrenz für die Innenstadt entwickeln.

Potentiale:	*attraktive kleinteilige Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt*
	gute ÖPNV-Anbindung der Innenstadt
	hohe Kaufkraft
	Besucher der Stadt als Kundenpotential
Defizite:	*fehlende Attraktivität der Innenstadt (öffentlicher Raum, Verkehrsbelastung etc.)*
	fehlende Bandbreite im Einzelhandel der Innenstadt
	eingeschränkte Öffnungszeiten
	mangelhafte dezentrale Nahversorgung
	Tendenz zur dezentralen Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel

8.2.2 Gewerbe

Obwohl ein großer Teil der Berufstätigen aus Starnberg auspendelt – hauptsächlich nach München – verzeichnet die Stadt ein positives Pendlersaldo. In den umgebenden Gemeinden ist Starnberg demnach ein attraktiver Arbeitsplatz.
Die Trennung von Wohnen und Arbeiten wurde durch die Ausweisung des Gewerbegebietes in den 70er Jahren vollzogen. Die zentrale und landschaftlich einzigartige Lage des Gewerbegebietes zwischen See und Leutstettener Moos sowie die ausgezeichnete Anbindung durch den neuen S-Bahnhof Starnberg Nord legen eine hochwertige Nutzung der Flächen nahe. Die teilweise sehr flächenintensiven Betriebe mit Produktions- und Lagerhallen erscheinen hier unpassend. Teilweise hat sich die Entwicklung zu einem hochwertigen Dienstleistungsstandort bereits vollzogen. Diese Betriebe zeichnen sich durch geringe Lärmemissionen, anspruchsvolle bauliche und Freiraumgestaltung sowie hohe Ansprüche an die Arbeitsumgebung aus.
Die Stadt plant nun einen neuen großflächigen Gewerbestandort an der Autobahn in Schorn. Hier wird die Chance gesehen, flächenintensives Gewerbe sowie Handwerksbetriebe in dezentraler Lage anzusiedeln.

Potentiale:	*Gewerbegebiet in hochwertiger Lage*
	positive Arbeitsmarktsituation
	Diversität der Arbeitsplätze (primärer bis tertiärer Sektor)
	Ausweisung von Gewerbegebiet Schorn als nachhaltige Gewerbeentwicklung
Defizite:	*Nutzungen im Gewerbegebiet z. T. ungeeignet*

8.2.3 Tourismus

Grundsätzlich ist durch die Lage am See, die Landschaft, die Nähe zu München und die Tradition als Seebad touristisches Potential in Starnberg vorhanden, auch für längere Aufenthalte.
Der Tourismus besteht in Starnberg hauptsächlich aus Tagesgästen. Die Infrastrukturen für längere Aufenthalte sind in Starnberg noch ausbaufähig. Im Bereich der Beherbergungsbetriebe gibt es nur ein eingeschränktes Angebot. Das Hotel Vier Jahreszeiten ist insbesondere auf Tagungen ausgerichtet. Abgesehen davon fehlen vor allem Übernachtungsmöglichkeiten im hochwertigen Bereich. Auch Camping- oder Wohnwagen-Stellplätze werden nicht angeboten.
Ebenso gibt es im Bereich der Gastronomie, der kulturellen Angebote und der Erholungsinfrastruktur Defizite, welche die Attraktivität als Tourismusort mindern.

Potentiale:	*hohes touristisches Potential*
	hohe Attraktivität für Ausflügler
	sehr gute Anbindung an München
	Wassersportler und Golfsportler
Defizite:	*fehlende Infrastruktur (Hotels, Gastronomie, Erholung)*
	Defizite in den Bereichen Mobilität, Städtebau, öffentlicher Raum etc.

8.2.4 Energie

Der Landkreis Starnberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2035 die gesamte Energieversorgung mit regenerativen Energien abzudecken. Aktuell haben die regenerativen Energien noch einen sehr geringen Anteil am Energiemix. Die einzige regenerative Energiequelle, die heute in Starnberg genutzt wird, ist die Sonne.
Die Realisierung der Energiewende besteht aus mehreren Komponenten. Neben der regenerativen Energiegewinnung gehören dazu die Einsparung von Energie sowie die Energieeffizienz.
Die Broschüren zur Energiewende Landkreis Starnberg (Klimaschutzkonzept) geben bereits eine grobe Einschätzung der Potentiale zur Energiewende im Landkreis. Der Verein für die Energiewende betreibt aktiv deren Umsetzung.
Für Starnberg gibt es vor allem Potentiale in der Geothermie, der Solarenergie, der Biomasse und evtl. in der Windkraft. Die Nutzung der Geothermie ist in Starnberg schon seit längerer Zeit in der Diskussion. Über die Art der Umsetzung wurde bislang noch nicht entschieden. Die Standorte für Windkraft sollen in einem Teilflächennutzungsplan Windkraft, dessen Aufstellung kürzlich beschlossen wurde, geprüft werden.
Die Einsparpotentiale in den Bereichen Sanierung und Bauleitplanung sind ebenfalls vorhanden. Besonders bei den Kommunen wird eine Vorbildfunktion für alle Bereiche der Energiefragen gesehen.

Potentiale:	*Arbeit des AK Energie der STAgenda*
	Nutzungspotentiale für Solar- und Windenergie, Biomasse und Geothermie
	Energiewende-Programm des Landkreises (integriertes Klimaschutzkonzept)
	Verein Energiewende Landkreis Starnberg e. V.
Defizite:	*aktuell geringe Nutzung regenerativer Energien*
	hohe Energiebedarfe der Haushalte durch überdurchschnittlich hohe Wohnfläche
	überdurchschnittlich hohe KFZ-Nutzung

8.3 Ziele

8.3.1 Stärkung der Innenstadt als hochwertigen Einzelhandelsstandort

Gemeinsam mit den Maßnahmen zur Inwertsetzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt wird eine große Chance für den Einzelhandelsstandort gesehen. Zugleich wird durch das verbesserte Einzelhandelsangebot die Innenstadt belebt und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Zum einen sollte die individuelle Mischung an Fachgeschäften erhalten bleiben, zum anderen sollte auf die städtebauliche Einbindung der Geschäfte geachtet werden.
Zur Stärkung der Innenstadt gehört auch, dass die Ausweisung von großflächigem Einzelhandel in Stadtrandlagen sehr restriktiv gehandhabt wird.

8.3.2 Stärkung der peripheren Standorte für die Nahversorgung

Ziel ist die Belebung der Ortsteilzentren und zugleich die Vermeidung von innerstädtischem Verkehr. Gerade für Senioren, aber auch für Eltern mit kleinen Kindern bedeutet die wohnungsnahe

Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs eine Steigerung der Wohnqualität. Auch die gezielte Ansiedlung von Lebensmittelmärkten an wichtigen Einfallstraßen trägt zur Verkehrsvermeidung bei. In dieser Hinsicht ist inzwischen nur noch die Hanfelder Straße nicht versorgt. An der Söckinger Straße und der Berger Straße ist darauf zu achten, dass diese Standorte gestärkt werden. In den Dörfern, die aktuell keine Nahversorgung mehr haben, ist die Einrichtung von Dorfläden denkbar.

8.3.3 Entwicklung des Gewerbegebiets zu einem hochwertigen Arbeitsstandort

Ziel ist die städtebauliche Aufwertung des Gewerbegebietes. Eine Umstrukturierung der Nutzungen könnte nicht nur die Aufenthaltsqualität aufwerten, sondern auch die wertvolle innerstädtische Gewerbefläche effektiver und einträglicher nutzbar machen.

8.3.4 Landschaftlich verträgliche Entwicklung des Gewerbestandorts Schorn

Schorn bietet die Chance, neben dem hochwertigen Gewerbegebiet in der Stadt, das sich eher für Dienstleistung, Wissenschaft und Technologie anbietet, einen geeigneten Standort für Gewerbenutzungen mit größerem Flächenbedarf, höherem Verkehrsaufkommen und sonstigen innenstadtunverträglichen Auswirkungen anzubieten. Jedoch liegt Schorn in der freien Landschaft und sollte daher auch dementsprechend verträglich entwickelt werden. Schäden im Landschaftsbild sind zu vermeiden. Die Eingriffe müssen umfassend ausgeglichen werden. Dem Schutz von unversiegeltem Boden ist dabei besonders Sorge zu tragen und auf eine flächensparende Bauweise und eine Einbindung in die Landschaft zu achten.

8.3.5 Verbesserung des touristischen Angebotes

Ziel ist die Schaffung eines Angebots, das für die vielen Besucher der Stadt Anreize zu einem längeren Aufenthalt gibt und zugleich die Starnberger Ökonomie auf eine breitere Basis stellt. Sowohl Gastronomie als auch Einzelhandel könne von Übernachtungsgästen profitieren, die heute mangels ausreichender Beherbergungsangebote andere Orte am Starnberger See aufsuchen. Gerade im exklusiveren Bereich fehlen Hotels und Restaurants. Ein exklusives Hotel am See wäre ein großer Gewinn für die Stadt.

8.3.6 Förderung der Energiewende in Starnberg

Die Energiewende ist bereits beschlossen und Konzepte sowie Handlungsfelder wurden erarbeitet. Die Ziele der Strategie des Landkreises bezüglich der Energiewende werden im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes befürwortet. Die Stadt Starnberg muss diese Ziele nun für die speziellen Bedingungen und Anforderungen im Stadtgebiet konkretisieren und deren Umsetzung fördern. Dabei hat die Kommune eine Vorbildfunktion und muss daher die Ziele und Maßnahmen verstärkt umsetzen.
Das Einsparen von Energie als Schwerpunktthema hat zur Folge, dass insgesamt weniger Energieproduktion notwendig wird, sowohl im konventionellen Bereich als auch im Ausbau der regenerativen Energien.

8.4 Umsetzungsstrategien

8.4.1 Maßnahmen

8.4.1.1 Einzelhandel

Verbesserung des Einzelhandelsangebots in der Innenstadt durch:

- Differenzierung des Angebots (preiswert bis exklusiv)
- Verbesserung des Branchenmix
- Gezielte Steuerung der Ansiedlung von Betrieben
- Prüfung einer Ansiedlung von „Kundenmagneten“ (großes Mode-, Technikkaufhaus)

Stärkung der Innenstadt als Einkaufsstandort durch:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der innerstädtischen ÖPNV-Anbindung
- Verbesserung des Parkraummanagements (stärkere Nutzung der unterirdischen Parkplätze, weniger oberirdische Parkplätze und Parkleitsystem)

- Vereinheitlichung und ggf. Ausweitung der Öffnungszeiten
- Vermeidung von übermäßiger Konkurrenz durch großflächigen Einzelhandel in Randlage
- Vermeidung einer „Globalisierung“ des Angebots durch einen zu hohen Anteil an Filialisten

Erhalt der vorhandenen kleinteiligen Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt durch:
- Förderung der vorhandenen Betriebe
- Förderung der Ansiedlung vergleichbarer Geschäftsmodelle
- Vermeidung einer Neuschaffung von großflächigen Verkaufsräumen (Maßstäblichkeit)
- Flächenmanagement

Förderung der Ortsteilzentren Söcking und Percha durch:
- Schaffung von städtebaulichen Qualitäten als Voraussetzung für Zentrumsfunktion
- Förderung der Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungen

Förderung der Nahversorgung in den Dörfern durch:
- Initiierung und Förderung von Dorfläden

8.4.1.2 Gewerbe

Umstrukturierung des Gewerbegebietes durch:
- Erarbeitung eines Umstrukturierungskonzepts (Grünplanung, Nutzungen, Verdichtung)
- Anwendung hoher städtebaulicher Qualitätskriterien bei Neubebauung
- bessere Anbindung an den See für Fußgänger und Radfahrer

Verträgliche Entwicklung des Gewerbestandortes Schorn durch:
- Erarbeitung eines Konzeptes zur landschaftlichen Einbindung
- abschnittsweise Ausweisung von Bauflächen
- flächensparende Bauweise
- Auflagen für energieeffiziente Bauweisen
- Energieversorgung über regenerative Energienutzung

8.4.1.3 Tourismus

Verbesserung der Infrastruktur für den Fremdenverkehr durch:
- Schaffung eines Sterne-Hotels am See
- Erhöhung der Übernachtungsplätze in allen Kategorien
- Erweiterung des gastronomischen Angebots in Starnberg
- Verbesserung des Wegenetzes und der Beschilderung
- bessere Erschließung des Seeufers für Erholungsnutzung
- Schärfung der Starnberger Identität und der Außendarstellung

8.4.1.4 Energie/Klimaschutz

Umsetzung der Pläne zur Energiewende durch lokale Erzeugung regenerativer Energie:
- Erarbeitung einer Energienutzungsplanung für das Gemeindegebiet und für alle regenerativen Energieformen und Ausweisung von Flächen für Solarfelder und Windkraftanlagen
- Prüfung eines kommunalen Engagements in der Energieerzeugung
- Erarbeitung von Leitlinien für die Nutzung von Solarenergie auf Dachflächen (gestalterische Einpassung)
- Prüfung von Möglichkeiten zur kleinmaßstäblichen Nutzung der Wasserkraft in Starnberger Bächen
- Nutzung der Wälder zur Energiegewinnung mittels nachhaltiger Waldwirtschaft
- Förderung dezentraler Energienutzung von Biomasse aus organischen Reststoffen
- Einbeziehung der Bürger bei der Planung und Umsetzung

Umsetzung der Pläne zur Energiewende durch Einsparung von Energie:
- Förderung der energetischen Sanierung von Gebäuden
- Beachtung des Energieverbrauchs in der Bauleitplanung und Genehmigung (kurze Wege, Ausrichtung der Gebäude, Verschattung, Verdichtung, Verkehrsvermeidung, energetische Standards, Straßenbeleuchtung)
- Anwendung höchster energetischer Maßstäbe bei Bauten der öffentlichen Hand (min. Passivhausstandard)

- Förderung energiesparender Mobilitätsformen (Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV, Elektromobilität)
- Öffentlichkeitsarbeit zur Aufklärung über Möglichkeiten der Energieeinsparung im Haushalt
- Berücksichtigung von Energiebilanzen bei allen Arten des kommunalen Konsums (Büromaterial bis Baustoffe)
- Förderung von Energiesparkonzepten für Gewerbebetriebe in Starnberg
- Förderung der Energieberatung
- Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung für energiesparendes Verhalten im täglichen Leben

Umsetzung der Pläne zur Energiewende durch Energieeffizienz:

- Effiziente Nutzung von Energiequellen (z. B. Abwärme in Gewerbetrieben)
- Förderung des Einsatzes energieeffizienter Geräte (Vorbild öffentliche Hand)
- Förderung der Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung

8.4.2 Akteure

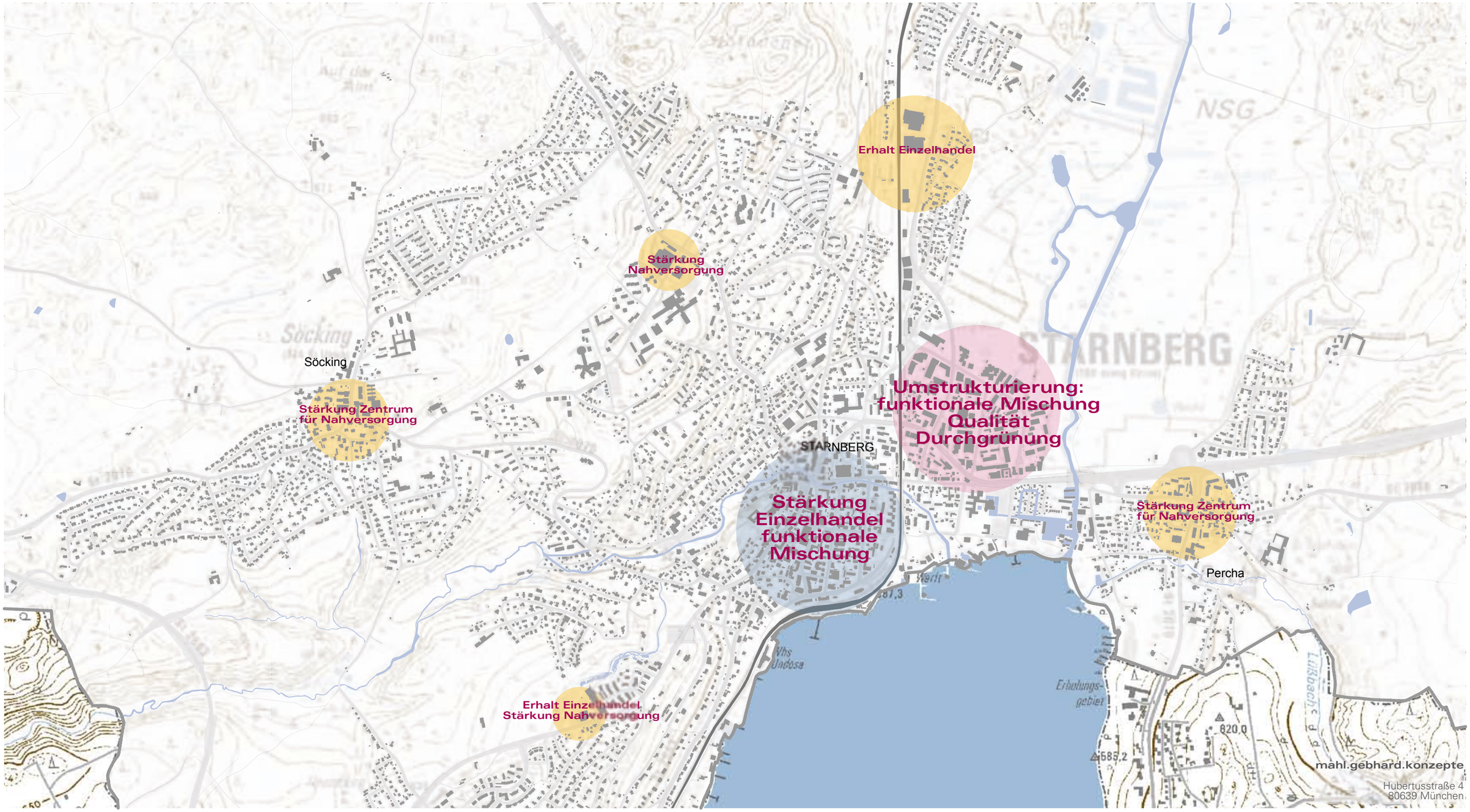
Im Bereich Wirtschaft und Energie hat die ***Stadt Starnberg*** vor allem die Rolle zu koordinieren und zu fördern. Hierbei übernehmen die Paten aus dem Stadtrat für Einzelhandel & Gewerbe, Tourismus sowie Energie die Stadt eine unterstützende Funktion.
Sehr viele Maßnahmen in diesem Bereich sind von der ***Privatwirtschaft*** abhängig, die den von der Stadt zu schaffenden Rahmen mit Leben füllen soll. Dabei können die ***GfW Starnberg***, das ***Stadtmarketing*** sowie die ***Tourismus Information*** Starnberg eine wichtige Vermittlerrolle übernehmen, die Maßnahmen- und Projektvorschläge an die einzelnen Gewerbetreibenden weitertragen können.
Im Gegensatz dazu ist die Energiewende zu einem größeren Teil in städtischer Hand. Die Stadt Starnberg kann hier nicht nur steuern, planen und fördern, sondern ist selbst Akteur als Vorbild in der kommunalen Praxis und auch als Energieproduzent.

PERSPEKTIVE.WIRTSCHAFT & ENERGIE

Wirtschaft

Februar 2013

M 1:15.000



9 Perspektive.Kultur

9.1 Vision.2025

Das kulturelle Leben war in Starnberg schon immer sehr vielfältig und lebendig. Auch heute nutzen die Starnbergerinnen und Starnberger die Möglichkeit, vor Ort unterschiedliche Angebote wahrzunehmen. Aber auch das Kulturprogramm der Landeshauptstadt München bietet mit großen Konzerten, Ausstellungen, Opern und Festivals eine abwechslungsreiche Ergänzung zum Starnberger Kulturkalender mit seiner Vielfalt an traditioneller, einheimischer Kunst und Kultur aus der Stadt und den Ortsteilen. Was Starnberg besonders auszeichnet ist die gute Vernetzung der vielen verschiedenen Akteure untereinander, welche über die Koordinationsstelle mit ihrer gut angenommenen Internetplattform „Starnberg.Kultur" kommunizieren.
Die Koordinationsstelle hat es auch übernommen, den Kulturschaffenden Räume für Treffen, Seminare, Ausstellungen, Vorführungen etc. zu vermitteln. So hat der Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 2013 das kulturelle Leben in Starnberg bereichert und profitierte im Gegenzug während der Umsetzungsphase stark von der Öffentlichkeitsarbeit, die viele Kulturschaffende für die Maßnahmen der Stadtentwicklung leisteten. Dieser Beitrag zu Akzeptanz in der Bevölkerung war sehr wichtig für die erfolgreiche Umsetzung des Stadtentwicklungsplans.
Überregional bekannt ist Starnberg durch die beliebten und hochkarätig besetzen Festivals, 5Seen-Filmfestival und Musiktage. Hier kann Starnberg zeigen, dass sowohl moderne Kunstformen, wie auch klassische Musik in der Stadt gefördert, geschätzt und betrieben werden. Natürlich hat auch die Aufwertung der Stadt insgesamt zur großen Beliebtheit der Kulturevents beigetragen.

9.2 Status.Quo & Analyse

Starnberg besitzt schon heute ein sehr reiches kulturelles Leben, das sowohl von der Stadt als auch von zahlreichen Vereinen und privaten Initiativen getragen wird. Das Starnberger Veranstaltungsprogramm steht dabei immer in Konkurrenz zum reichen Angebot der Landeshauptstadt München, wo Veranstaltungen mit großer Strahlkraft stattfinden.
Das lokale Angebot in Starnberg bezieht sich daher eher auf einen regionalen Einzugsbereich. In diesem Rahmen findet ein sehr abwechslungsreiches und qualitätvolles Kulturprogramm statt.
Es gibt zahlreiche Festivals wie die Kulturtage, das Fünf-Seen-Filmfestival, die Musiktage des Geigers Rudens Tuku. Größere Theateraufführungen finden in der Schlossberghalle statt. Weitere Spielorte sind das Kolpingtheater und das Theater Leutstetten. Die Stadt lobt einen regelmäßigen Kunstpreis unter lokalen Künstlern aus. Mit der Geschichte der Stadt Starnberg und der Region befasst sich das Museum Starnberger See.
Bei den Gesprächen über Kultur in Starnberg und mit den Kulturschaffenden hat sich in erster Linie gezeigt, dass ein Problem des Starnberger Kulturlebens die mangelnde Koordination und Information sei. Es gibt zwar verschiedene Medien, die über Veranstaltungen informieren, aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben können. Ein zentrales Organ, welches alle kulturellen Veranstaltungen sammelt und in geeigneter Form, beispielsweise über das Internet oder ein regelmäßig erscheinendes Programmheft, bekannt gibt, wäre von großer Bedeutung für die Starnberger Kulturwelt. In diesem Rahmen kann auch eine Koordination von Orten der Kultur gesehen werden. Viele Kulturschaffende sind auf der Suche nach Orten, wo sie Veranstaltungen, Ausstellungen oder Treffen abhalten können. Eine gebündelte Information über geeignete Räume oder gar eine Vermittlung für Kultur-Orte wäre eine wichtige Unterstützung für das kulturelle Leben in der Stadt.
Die vorgenannten größeren Festivals könnten ihre Strahlkraft und Einzugsbereiche weiter ausdehnen, wenn sie weiterhin gefördert und bekannt gemacht werden. Abgesehen davon ist die regionale Ausrichtung des Kulturprogramms sinnvoll, um nicht in einen Wettbewerb mit München zu treten, sondern dieses als Ergänzung zur lokalen Kultur zu verstehen.

Potentiale:	*breit gefächertes Angebot*
	vielfältiges Vereinsleben
Defizite:	*fehlende Information*
	fehlende Koordination
	fehlende Orte der Kultur bzw. mangelnde Bekanntheit der Orte

9.3 Ziele

9.3.1 Erhalt und Förderung des reichhaltigen kulturellen Lebens in Starnberg

Das Engagement der Stadt im Bereich Kulturförderung hat eine Vielzahl von Angeboten und Veranstaltungen mit einer großen Bandbreite hervorgebracht. Auch die Einbeziehung der Jugend in das kulturelle Leben wird in Starnberg nicht vergessen.
Dieses Engagement soll in Starnberg nicht nur weiter so betrieben werden, sondern auch gezielt als Alleinstellungsmerkmal mit Leuchttürmen wie den Kulturtagen, dem Filmfestival und den Musiktagen beworben werden.

9.3.2 Förderung kultureller Leuchttürme

Die Konzentration auf wenige besondere kulturelle Events soll keinesfalls bedeuten, dass andere Dinge weniger gefördert werden. Dennoch lässt sich mit einigen großen Veranstaltungen oder Festivals, die gezielt über die Region hinweg bekannt werden, eine größere Bekanntheit Starnbergs als Kulturstadt erreichen. Dies ist wiederum wichtig für die gesamt kulturelle Landschaft in Starnberg.

9.3.3 Kulturinformation und –koordination

Die verschiedenen Institutionen und Kulturschaffenden benötigen eine Plattform, um ihre Veranstaltungen bekannt zu machen sowie von den Angeboten anderer zu erfahren. Nicht nur für die Außenwerbung spielt die Information eine wichtige Rolle, sondern auch für die Nutzung von Synergien und die gegenseitige Inspiration.
Aufgrund der großen Potentiale wäre die Einrichtung eines Fördervereins als Träger von Information- und Koordinationsmaßnahmen für die Starnberger Kultur denkbar, der über einen „Kultur-Cent“ von der gesamten Bürgerschaft getragen wird.
Insbesondere die Kommunikation über das reichhaltige Angebot trägt zu einem stärkeren Selbstbewusstsein des kulturellen Starnberg bei und macht es zu einem Teil unabhängiger von München.

9.3.4 Orte der Kultur

Die Orte, in denen Kultur geschaffen werden kann, sind Teil des kulturellen Lebens. Jede Art der Kunst und Kultur benötigt eigene Räume mit bestimmten Merkmalen und bestimmtem Charakter. Die Orte können das kulturelle Leben selbst prägen. In Starnberg steht eine Vielzahl an besonderen Orten zur Verfügung: urbane und ländliche Orte, historische und moderne, kleine und große, helle und dunkle. Ziel ist, dass jeder Kulturschaffende die Möglichkeit erhält, sich ein Bild der vorhandenen Orte zu verschaffen und gegebenenfalls Kontakte herzustellen.

9.4 Umsetzungsstrategie

9.4.1 Maßnahmen

Förderung des kulturellen Lebens in Starnberg durch:

- Beibehaltung des städtischen, kulturellen Engagements
- Fortführung des Kunstpreises und stärkere Werbung für diesen
- Förderung des kulturellen Engagements in Vereinen und Schulen
- gezielte Unterstützung und Werbung für ca. 3-4 Veranstaltungen oder Festivals als Starnberger Aushängeschilder
- Bündelung der Information über die Orte der Kultur in Starnberg
- Einrichtung eines Fördervereins für die Starnberger Kultur

Verbesserung der Information über das Kulturangebot durch:

- Einrichtung einer Koordinationsstelle für das kulturelle Angebot Starnbergs
- Aufbau einer Internetplattform der Starnberger Kultur
- Herausgabe eines Veranstaltungsprogramms (zweiwöchentlich oder monatlich) durch die Koordinationsstelle
- ggf. Ausbau des Koordinationsangebots (Raumvermittlung etc.)

9.4.2 Akteure

Im Bereich Kultur kann die ***Stadt Starnberg*** sowohl als Initiator als auch als Förderer aktiv werden. Sie kann Veranstaltungen, Veranstaltungsreihen oder Kultur-Orte aktiv schaffen und in der Form von infrastruktureller oder finanzieller Unterstützung das kulturelle Engagement in der Bürgerschaft fördern.
Ein Förderverein könnte im kulturellen Leben Starnbergs eine wichtige Rolle als Akteur übernehmen, z. B. für die Vernetzung und Koordination der Kulturschaffenden.
Fast ebenso wichtig wie die Stadt sind im Bereich der Kultur die ***Vereine, Religionsgemeinschaften*** oder private Initiativen und die ***Schulen***, die das kulturelle Interesse der jungen Menschen in Starnberg fördern sollen.

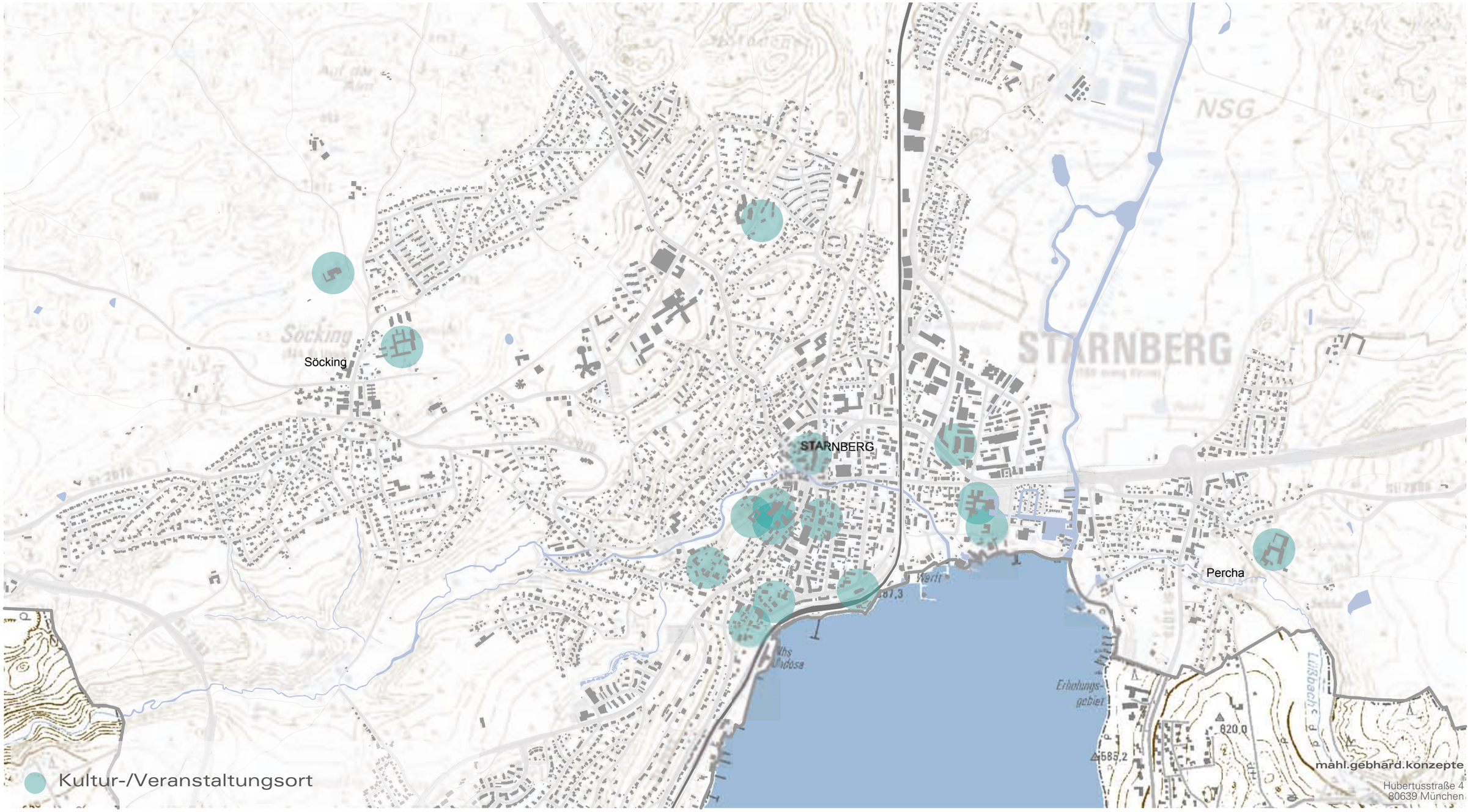
Stadtentwicklung.Starnberg
VISION.STARNBERG 2025

PERSPEKTIVE.KULTUR

Bestand.Kulturorte

Februar 2013

M 1:15.000



mahl.gebhard.konzepte
Hubertusstraße 4
80639 München

10 Handlungsprogramm

Grundlage sind die Maßnahmen der einzelnen Kapitel (siehe Nummerierung)

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
3. Landschaft	Ernennung der Paten/Referenten													
	3.4.1.1 Landschaft	Einrichtung eines runden Tisches für die Landwirtschaft												
				Einführung einer Regionalmarke										
	3.4.1.2 Naturschutz			Biotop-Pflege-Kooperation										
					Managementplan Maisinger Schlucht									
	3.4.1.3 Grün in der Stadt	Erarbeitung eines "Qualitätsprogrammes öffentlicher Raum"												
		Bestandsaufnahme Freiraumpotentiale in der Stadt und Maßnahmenkonzept												
				Schaffung neuer Freiräume, Aufwertung vorhandener Freiräume										
					rechtliche Sicherung von Grünverbindungen und Grünzügen									
									Ausbau, Gestaltung der Grünverbindungen und Grünzüge					
				Rahmenkonzept "Wasser in der Stadt - Stadt am Wasser"										
									Renaturierung, Freilegung, Erlebbarmachung der Gewässer in der Stadt					
		Pflegeoffensive städtisches Grün												
							Rahmenkonzept Umstrukturieung und Durchgrünung Gewerbegebiet							
	3.4.1.4 Erholung	Rahmenplanung Seeufer												
				Neugestaltung Seepromenade										
							Umstrukturierung Seeufer Nord							
						Rahmenplanung Blickbeziehungen								
4. Identität und Baukultur	Ernennung der Paten/Referenten													
	4.4.1.1 Baukultur			Fortschreibung des FNP										
			Einsetzung eines Gestaltungsbeirats											
				Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien										
						Einführung einer Freiflächengestaltungssatzung								
	4.4.1.2 Identität								Erarbeitung von Zukunftsstrategien für neue Identitäten					
		Qualitätsprogramm öffentlicher Raum												
		Gestaltung Stadteinfahrten												
		Veranstaltungen, Information, Kultur												
									Außendarstellung Werbung					
5. Siedlung und Urbanität	Ernennung der Paten/Referenten													
	5.4.1.1 Siedlungsentwicklung +							Erarbeitung von Umstrukturierungskonzepten						
	5.4.1.2 Städtebau	kommunales Baulandmanagement												
						Aktionsprogramm Wohnen in der Innenstadt								
		Aktionsprogramm Zentrum Söcking/Zentrum Percha												
	5.4.1.3 öffentlicher Raum				Umgestaltung des öffentlichen Raums									
							Umsetzung Beleuchtungskonzept Innenstadt							
							Aktionsprogramm Einkaufen in Starnberg							
6. Mobilität	Ernennung der Paten/Referenten													
	6.4.1.1 KFZ	Temporeduzierung Innenstadt und Wohngebiete												
									Abstufung Autobahn					
									Sperrung Stadtdurchfahrt für Schwerlastverkehr					
		Temporäre Projekte zur Veränderung der Straßenräume und zur Sperrung von Straßen												
						dauerhafter Umbau der Straßenräume								
		Standortsuche Park&Beach												
				Realisierung Park&Beach										
		Parkraumkonzept Innenstadt												
		Handlungsprogramm "Stärkung der dezentralen Nahversorgung - Stärkung der Zentren"												
						Aktionsprogramm Elektromobilität								
	6.4.1.2 OPNV	Aktionsprogramm Stadtbus Starnberg												
		neue Linienführung Busnetz, Kleinbus, Abstimmung S-Bahn, Regionalbahn												
					Einführung einer Schulbuspflicht									
									Umstellung des Tarifs auf Jahresabgabe					
						Einrichtung von Busspuren								
				Imagekampagne										
		Einführung attraktiver Angebote für Bahn&Bike												
				Einrichtung Badebus										
	6.4.1.3 Fahrrad	Aktionsplan Fahrradstadt Starnberg												
				Verbesserung vorhandener Radwege, Gehwegabsenkungen, Wartezonen an Ampeln, farbliche Kennzeichnung										
					Neubau von Radwegen entlang größerer Straßen									
									Umbau der Straßenquerschnitte					
		Ausarbeitung von Radrouten												
				Herstellung und Beschilderung der Radrouten										
				Herausgabe eines Fahrradstadtplanes										

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
		Fahrradstellplatzsatzung												
				Einrichtung von Leihstationen										
						Einrichtung einer Infrastruktur für e-Mobilität (Ladestationen)								
	6.4.1.4 Fußgänger	Aktionsplan Fußgängerstadt Starnberg												
				Herstellung der Barrierefreiheit auf vorhandenen Fußwegen										
					Neubau und Ergänzung von Fußwegen zur Herstellung eines Wegenetzes, Beschilderung									
		Temporäre Maßnahmen zum Umbau von Kreuzungen und Straßenquerschnitten												
									dauerhafter Umbau der Straßenquerschnitte					
7. Soziale Entwicklung	Ernennung der Paten/Referenten													
				Einrichtung von gemischten Bürgerarbeitsgruppen zur Umsetzung des SEP										
	7.4.1.3 Bildung			Prüfung der Ansiedlung einer Realschule und FOS										
					Modernisierung der VHS									
							Einrichtung von Stipendien, Austauschprogrammen, Umweltbildungsprogrammen							
		Einrichtung eines Runden Tisches												
		Einrichtung der Bildungsplattform im Internet												
	7.4.1.4 Jugend			Einrichtung zusätzlicher Betreuungsplätze										
		Organisation von Ferienprogrammen												
		Ausbau des Betreuungsangebots im Jugendzentrum												
		Verbesserung der bestehenden Bolzplätze												
				Schaffung neuer Bolzplätze										
				Standortsuche BMX-Halle										
									Gehwegabsenkung stadtweit					
	7.4.1.5 Senioren	Förderung der Schaffung von geeignetem Wohnraum												
8. Wirtschaft und Energie	Ernennung der Paten/Referenten													
	8.4.1.1 Einzelhandel	Prüfung von Steuerungsmöglichkeiten für die Ansiedlung von Einzelhandel												
		Prüfung von Möglichkeiten zur Förderung der vorhandenen Fachgeschäfte												
				Flexibilisierung der Öffnungszeiten										
						Formulierung und Anwendung von hohen Qualitätsstandards für den Einzelhandel in der Innenstadt (Gestaltung und Angebot)								
		Verbesserung der Zentrumsfunktion in Söcking und Percha												
				Einrichtung von Dorfläden										
	8.4.1.2 Gewerbe			Umstrukturierungskonzept Gewerbegebiet										
		Schrittweise Entwicklung des Standorts Schorn												
		Steuerung der Gewerbeansiedlung												
	8.4.1.3 Tourismus			Förderung Hotel am See										
		Förderung der Verbesserung von Gastronomie und Beherbergungsbetrieben												
						Förderung und Kommunikation des touristischen Profils								
	8.4.1.4 Energie / Klimaschutz	Erarbeitung Energienutzungsplanung												
		Förderung der regenerativen Energien												
		Umsetzung höchster energetischer Standards in der Bauleitplanung												
		Förderung energiesparender Mobilitätsformen												
		Vorbildfunktion der öffentlichen Hand für Klimaschutz, Energiesparen, Energieeffizienz und Nutzung regenerativer Energien in allen Tätigkeitsbereichen												
9. Kultur	Ernennung der Paten/Referenten													
		Förderung der kulturellen Angebote von Vereinen und privaten Initiativen												
				gezielte Konzentration auf Leuchtturmprojekten (bspw. Filmfestival, Musiktage, Kuturtage)										
		Koordination und Information												
				Einrichtung einer Koordinationsstelle										
					Herausgabe eines regelmäßigen Veranstaltungsprogramms									
						Einrichtung einer Internetplattform								
		Zusammenstellung der Kultur-Orte in Starnberg												
				Koordination der Kultur-Orte in Starnberg										

Farblegende

Paten/Referenten | kurzfristige Maßnahmen | mittelfristige Maßnahmen | langfristige Maßnahmen

11 Maßnahmenmatrix

Darstellung der Maßnahmensynergien für ausgewählte Ziele

Maßnahme / Ziel	regionale & lokale Wirtschaft	intakte Landschaft	Sicherheit im Straßenverkehr	hohe städtebauliche Qualität	nachhaltige Energienutzung	solidarische Bürgergesellschaft	Aufenthaltsqualität in der Stadt	höchste Wohnqualität	Erholung in der Landschaft	Identität	individuelle Mobilität	lebendige Innenstadt	Attraktivität für Tourismus & Freizeit
NATUR & LANDSCHAFT													
Förderung der bäuerlichen Kulturlandschaft	●	●			●	●			●	●			●
Freihaltung der Höhenrücken		●							●	●			●
Eingrünung von Siedlungrändern und privilegierten Bauten		●		●			●	●	●	●			●
regionale Vermarktung der Landwirtschaft	●	●			●	●			●	●			●
Schutz der Naturgüter		●			●	●	●		●	●			●
Reduzierung des Flächenverbrauchs		●			●				●		●	●	
Ausbau der Rad- & Wanderwege							●	●	●		●	●	●
autofreie Grünverbindungen			●		●		●	●	●		●	●	●
Aufwertung und Erschließung des Seeufers	●			●		●	●	●		●		●	●
zusätzliche innerstädtische Freiflächen				●		●	●	●		●	●	●	●
Vernetzung der Grünflächen				●			●	●	●				●
Renaturierung und Erlebbarmachung der Bäche		●		●			●	●	●	●		●	●
IDENTITÄT & BAUKULTUR													
Erhalt und Berücksichtigung historisch gewachsener Strukturen				●			●	●		●		●	●
Sicherung der Villengebiete		●		●			●	●		●			●
Beteiligung der Bürger an der Stadtentwicklung				●		●	●			●		●	
Verabschiedung baukultureller Grundsätze				●	●		●	●		●	●	●	●
SIEDLUNG & URBANITÄT													
Verdichtung der Bebauung in der Innenstadt		●		●	●		●	●		●	●	●	●
Funktionale Mischung von Wohnen, Arbeiten und Leben	●			●	●		●	●		●	●	●	
Aufwertung des öffentlichen Raums	●		●	●		●	●	●		●	●	●	●
MOBILITÄT													
Reduzierung Durchgangsverkehr			●	●	●		●	●		●	●	●	●
Reduzierung Ziel- und Quellverkehr	●		●		●		●	●		●	●	●	●
Nahversorgung verbessern, Ortsteilzentren stärken	●		●	●	●	●	●	●		●	●		
Beruhigung der Innenstadt	●		●	●		●	●	●		●	●	●	●
Entschleunigung des Verkehrs	●		●		●		●	●			●	●	●
Vermeidung von KFZ-Verkehr		●	●		●		●	●	●		●	●	●
Stärkung des ÖPNV	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●
Förderung der Elektromobilität	●	●			●		●	●		●	●	●	●
SOZIALE ENTWICKLUNG													
Ausbau der Krippen- & Kita-Plätze	●					●		●			●	●	
Verbesserung und Ausbau der Spiel- und Bolzplätze			●			●		●			●	●	
neue Sportangebote wie BMX-Halle, Eislaufbahn und Kletterpark	●							●		●			●
barrierefreies Bauen			●	●		●	●	●			●	●	
WIRTSCHAFT & ENERGIE													
Verbesserung des Einzelhandels-Angebots & Branchenmix	●			●	●		●	●		●		●	●
Aufwertung der Tourismus-Infrastruktur	●						●		●	●		●	●
Optimierung der Bauleitplanung bzgl. Energie und Klima	●	●		●	●		●	●			●		
Planung von dezentraler, regenerativer Energiegewinnung	●	●			●								
KULTUR													
Einrichtung einer Koordinationsstelle für das kulturelle Angebot						●	●	●		●		●	●
Förderung kultureller Highlights	●							●		●		●	●

12 Anhang - Ziele des Stadtrats

12.1 Stadtentwicklungsworkshop

12.1.1 Flächeninanspruchnahme

- Sparsamer Umgang mit Flächen durch innerstädtische Verdichtung, dabei Erhalt der charakteristischen Villenbebauung
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Außenentwicklung nur maßvoll
- Verdichtungspotential auf Gewerbeflächen prüfen vor Neuausweisung
- Ausgleich von Versiegelung durch Entsiegelung

12.1.2 Identität

- Entwicklung einer eigenen Identität für Starnberg
- Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt
- Öffentlicher Raum als Identifikationselement und als Ort des gesellschaftlichen Lebens
- Söcking und Percha als Kerne stärken
- Ortsteile: Charakter erhalten, Entwicklungsmöglichkeiten für Einheimische wahren, öffentliche Anbindung verbessern, Zuzugsbegrenzung, Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude (statt Abriss)
- Städtebauliche Identitäten (Villenbebauung, Vorgartensiedlung, historische Straßenzüge) bewahren
- Identifikation durch Stadtentwicklungsprozess - möglichst viele Bürger für eine Beteiligung gewinnen

12.1.3 Image

- Starnberg als offene, tolerante und erfolgreiche Stadt
- Stadt mit Lebensqualität und Kultur für Jung und Alt
- Grüne Stadt Starnberg
- Kinderfreundliche Stadt Starnberg
- Starnberg - offen, nicht mondän
- Starnberg - nicht nur schön und reich
- Image muss der Realität standhalten
- Starnberg hat bereits ein positives Image, dem es gerecht werden sollte

12.1.4 Energie

- Energieunabhängigkeit
- Energienutzungsplanung, Nutzungskonzept entwickeln
- Nutzung der Geothermie
- Solarenergie: keine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, kein Flächenverbrauch, Prüfung der Nutzung auf Dachflächen, Verträglichkeitsuntersuchungen für alle Projekte, Reformierung der Privilegierung
- Biogasanlagen dezentral und lokal, nicht im großen Stil
- Windkraftanlagen müssen in die Landschaft eingepasst werden, genaue Standortprüfung
- Energieeffizientes Bauen: traditionelle Kubaturen in Verbindung mit high-tech Energieversorgung, energetische Sanierung fördern

12.1.5 Demographie

- Integrierte Gesellschaft (alt, jung, mit und ohne Behinderung)
- Angebote für junge Menschen und junge Familien
- Angebote für Senioren (bezahlbarer Wohnraum für Rentner, seniorengerechte Wohnungen, Mehrgenerationenwohnen)
- Aktiver Umgang mit demographischem Wandel
- Unterstützung für Einheimische und sozial Benachteiligte
- Prüfung von Alternativen zum Einheimischenmodell, z. B. kommunales Wohngeld
- Bevölkerungszahl halten oder maßvolles Wachstum

12.1.6 Landschaft

- DAS POTENTIAL Starnbergs
- Schutz und Erhalt der Landschaft
- Einzigartige Vielfalt erhalten
- Lebensqualität erhalten (Leben, wo andere Urlaub machen)
- Nähe zur Landschaft und Vernetzung mit der Landschaft bewahren
- Freihaltung der Höhenzüge
- Zerschneidung vermeiden
- Historische Blickbeziehungen wiederherstellen und erhalten (Parapluie, Aussichtsturm Schießsstätte)
- Grünzüge sichern und verbessern, Möglichkeiten der Erweiterung nutzen
- Innerstädtische Bäche freihalten und als Grünverbidung nutzen (z. B. Georgenbach wieder erlebbar machen)

12.1.7 Städtebau

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Siedlungsgrenzen beachten
- Zusammenwachsen von Siedlungen vermeiden
- Untersuchung von Verdichtungspotentialen
- Verdichtung vor allem in zentralen und gut ÖPNV-erschlossenen Bereichen
- Einsetzen eines Gestaltungsbeirats und Gestaltungssatzungen für die Ortsteile
- Entwicklung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Freiraumversorgung
- Schaffung eines urbanen Zentrums (Seebahnhof)
- Leben im öffentlichen Raum durch Nutzungsvielfalt
- Ortsmitten stärken
- Stadt der kurzen Wege (wichtig für Junge und Ältere)
- Rahmenplan Innenstadt beachten

12.1.8 Einzelhandel

- Sicherung der dezentralen Standorte (u. a. Verkehrsvermeidung)
- Keine Austrocknung der Innenstadt, keine weiteren Innenstadt-schädlichen Geschäfte am Stadtrand
- Mischung Wohnen-Einzelhandel-Gewerbe beibehalten bzw. fördern
- Defizite in der Innenstadt beseitigen (Fachhandel, Einzelhandel)
- Dorfläden fördern (täglicher Bedarf vor Ort, Verkehrsvermeidung)

12.1.9 Gewerbe

- Neue bzw. andere Gewerbeflächen sind notwendig
- Standort Schorn: Art und Umfang prüfen, landschaftsverträglich entwickeln, verkehrliche Anbindung als Voraussetzung für Entwicklung, Entwicklung moderat gestalten
- Einrichtung Handwerkerhof
- Schwerpunkt auf Dienstleistung

12.1.10 Tourismus

- Ruhiger Tourismus, Tagungsgäste, Kurzurlauber
- Tagestourismus gehört zu Starnberg
- Keine touristischen Großprojekte, aber Bettenkapazität erhöhen
- Klein aber fein
- Kleine Hotels, gehobenes Segment
- Erstklassiges Hotel - evtl. sanierter Bayerischer Hof
- Qualität der bestehenden Angebote erhöhen
- eigene Nischen finden
- Verbesserung der Angebote für mehrere Tage
- Verbesserung der Seepromenade
- Wasser als Verkehrsweg - ganzjähriger Linienverkehr oder Wassertaxi

12.1.11 Erholung

- Potential Seeufer Ost entwickeln

- Parkplatzsituation: Parken direkt am See verteuern, Auffangparkplätze an der Autobahn und Badebusse anbieten
- Erholungssuchende aus München und Umgebung sollen mit dem Fahrrad und/oder per S-Bahn kommen. Angebote für Bahn/Bus/Schiff und Rad verbessern, Radwege direkt an den See führen
- Erholungsgebiete an ÖPNV anschließen
- Vernetzung mit Fuß- und Radwegen verbessern
- Verkehrsprobleme mit den anderen Seeufergemeinden (insb. Possenhofen, Kempfenhausen) lösen
- neue Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer schaffen

12.1.12 Mobilität

- Durchgangsverkehr muss aus der Stadt herausgehalten werden, alle Möglichkeiten nutzen (Umfahrung, Tunnel, Abstufung)
- Verkehrsvermeidung durch:
  Stärkung der Ortsteilzentren
  Verbesserung des Radwegenetzes und der Radwege, Einbindung der Erholungsflächen
  Fahrradoffensive
  „ÖPNV-Offensive“ mit deutlicher Verbesserung des Angebots und guter Öffentlichkeitsarbeit (Kostenlose Shuttleverbindungen, Ruftaxis, Badebus)
  Umdenken bei Verhaltensweisen
- Beruhigung der Innenstadt (Fußgängerzone oder Beispiel Maximilianstraße), Entschleunigung des Innenstadtverkehrs
- Sicherheit der Fußwege verbessern
- Langfristiges Ziel: Gleichrangigkeit der Verkehrsarten
- Verbesserung der Parkflächenbewirtschaftung und des Parkleitsystems
- Schleichwege erschweren

12.2 Workshop zur Seeanbindung Starnberg

12.2.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Am 26. Februar 2010 fand in Starnberg der Workshop zur Seeanbindung mit den Stadträtinnen und Stadträten, den Vorsitzenden der Agendagruppen, dem Seniorenbeirat und dem Jugendbeirat sowie dem Stadtmarketing statt.
Zu Beginn erfolgte die Präsentation der aktuellen Bestandssituation rund um den Bahnhof See mittels einer Fotodokumentation sowie des aktuellen Planungsstandes für die Seeanbindung. Dieser aktuelle Planungsstand umfasst die Wettbewerbslösung für die Seeanbindung, die aktuellen Beschlüsse des Stadtrates für Verbesserungsmaßnahmen, einen Planungsvorschlag mit reinem behindertengerechtem Ausbau des Bahnhofs, die Tunnellösung sowie eine Seeanbindung light. Die Wettbewerbslösung sowie der Bahnvertrag wurden von Hr. Weinl näher erläutert.
Danach wurden die verschiedenen Lösungen in vier Arbeitsgruppen diskutiert. Die Arbeitsgruppen hatten die Aufgabe, Abschnitt für Abschnitt die Details der Planungen für das Seeufer durchzusprechen und konkrete Fragen zu beantworten.

12.2.2 Kurze Charakterisierung der vorgestellten Varianten

1
Tunnellösung
Trasse: Tunnelbauwerk für Gleistrasse vom Bahnübergang vom Georgenbach bis zum Bahnübergang Possenhofener Straße (Zwangspunkte)
Bahnhof: Bahnhof See unterirdisch
Bahnhofsumfeld: Schaffung neuer Räume durch Wegfall der Gleise, direkte Verbindung zwischen Stadt und See
Schwächen: hohe Kosten wegen problematischem Untergrund, Zerschneidungswirkung der Rampen, Zwangspunkte verhindern vollständige Absenkung unter die Erde
Stärken: großzügige Raumabfolge zwischen Stadt und See, der See wird von der Stadt aus und die Stadt vom See aus wahrgenommen

2
Wettbewerbslösung
Trasse: Verlegung der Gleise, Änderung des Radius, Verringerung der Quietschgeräusche, Tieferlegung der Gleise
Bahnhof: Verlegung der Bahnsteige in Richtung Nord-Ost, Trennung von Bahnhofsgebäude und Zughalt, barrierefreier Bahnhof, neue Unterführung K.-Wilhelm-Str. als Bahnsteigzugang
Bahnhofsumfeld: nachhaltige städtebauliche Aufwertung, städtebauliche Neuordnung, Entfernung vorhandener Buden, Bebauung im direkten Bahnhofsumfeld (Seeterrassen), günstiger Grundstückserwerb von Bahnflächen, umfassende Grundstücksverwertung, neue große Unterführung Wittelsbacherstr., Erneuerung der Unterführungen, Vertiefung der Unterführungen
Seeufer: Seeaufschüttungen am Undosa und am Seespitz, Flächengewinnung am Ufer und östlich der Gleise, Neuschaffung Seepark mit Café naturnahe Uferausbildung der Aufschüttungen
Bahnvertrag: Erfüllung Bahnvertrag
Schwächen: tiefe Unterführungen durch Tieferlegung der Gleise, Situation der neuen Gleise zum Bahnhofsgebäude
Stärken: großer Gewinn an Fläche am See, bessere optische Verbindung zwischen Stadt und See

3
Seeanbindung light
Trasse: keine Verlegung der Gleise, keine Tieferlegung der Gleise
Bahnhof: Belassung des Bahnhofs und Zughaltes an heutiger Stelle, barrierefreier Ausbau des Bahnhofs, Freistellung des Bahnhofsgebäudes, Rücknahme der Bahngleisüberdachung für freien Seeblick
Bahnhofsumfeld: nachhaltige städtebauliche Aufwertung, Entfernung der Buden, Gestaltung der Freiflächen und Straßenräume, Grundstücksverwertung optional, Neuschaffung einer großzügigen Bahnhofsunterführung ohne Stufen auf der Seeseite, Erneuerung der Unterführungen am Museum und Nepomukweg
Seeufer: Umgestaltung der Seepromenade, Neugestaltung Strandcafé, Flächengewinnung durch Stege an Engstellen, Minimierung der Eingriffe in FFH-Gebiet Starnberger See
Bahnvertrag: keine Erfüllung Bahnvertrag

Schwächen: kostengünstiger Grundstückserwerb von der Bahn voraussichtlich nicht möglich, die Flächenverteilung wie bisher bleibt bestehen, lediglich am Seespitz können Flächen evtl. dazugewonnen werden
Stärken: großzügige Verbindung mit der Unterführung ist möglich, die Stege bieten neue Aufenthaltsqualitäten am See

4
Barrierefreier Ausbau des Bahnhof See
Trasse: Status Quo
Bahnhof: Belassung des Bahnhofs und Zughaltes an heutiger Stelle, barrierefreier Ausbau des Bahnhofs durch Bahn AG
Bahnhofsumfeld: Beibehaltung Status Quo, kein Neubau Unterführung
Seeufer: Beibehaltung Status Quo
Bahnvertrag: keine Erfüllung Bahnvertrag
Schwächen: kein Einfluss auf Gestaltung, keine Nutzung der möglichen GVFG-Fördermittel, keine Lösung der städtebaulichen Defizite

12.2.3 Ergebnisse

Allgemein

Die Mehrheit der Teilnehmer wünscht sich generell ein Fortbestehen des Bahnhof See als S-Bahnhof. Eine Aufgabe des Bahnhofs wird somit nicht in Betracht gezogen. Eine Verbesserung der Unterführungen wird allgemein als unumgänglich angesehen.
Auch der Rückbau des vierten Gleises wird mehrheitlich angestrebt und kann mit allen oberirdischen Planungsvarianten kombiniert werden.

Die Tunnellösung wird teilweise als nicht erstrebenswert eingestuft, da auch diese Planungsvariante zahlreiche Fragen offen lässt. Relative Einigkeit besteht darüber, dass diese Variante nicht finanzierbar ist.

Dass eine finanzierbare Lösung gefunden werden muss, ist für alle Teilnehmer eine grundlegende Voraussetzung für die Realisierung einer Seeanbindung.
Es wird jedoch die Möglichkeit in Erwägung gezogen, dass eine umfassende Neuordnung für später offengehalten wird und kurzfristig bezahlbare Maßnahmen durchgeführt werden. Jedoch ist man sich auch einig, dass keine Provisorien geschaffen werden sollen.

Bereich zwischen Undosa und Bayerischer Hof

Die Unterführung am Museum soll auf jeden Fall erneuert werden. Sie soll vor allem eine größere lichte Höhe erhalten und nach Möglichkeit auch breiter ausgeführt werden. Auch eine Verkürzung soll in jedem Fall vorgenommen werden. Bei einer Steglösung besteht die Möglichkeit, den seeseitigen Platz vor der Museumsunterführung durch einen Steg oder eine Plattform großzügiger zu gestalten, was jedoch auf kontroverse Meinungen stößt. Auf der Stadtseite der Unterführungen ist eine Aufwertung in jedem Fall gewünscht. Hierzu zählt eine städtebauliche Ordnung der Gebäudesituation, eine Rücknahme der Stellplätze und eine Beruhigung der Bahnhofsstraße.
Die in der Wettbewerbslösung geplanten Seeterrassen gegenüber des Bayerischen Hofs sind sehr umstritten. Der Großteil der Teilnehmenden wünscht, dass die Bebauung niedriger und nicht als Riegelbebauung ausgeführt wird, so dass eine Blickbeziehung erhalten bleibt bzw. von einer Bebauung abgesehen wird.

Für den Bayerischen Hof wird nach wie vor eine Hotelnutzung gewünscht. Die Gestaltung des Vorplatzes und die Rücknahme der Stellplätze sind in jedem Fall obligatorisch.

Die im Bereich Undosa beengte Seepromenade soll verbreitert werden. Möglich ist dies durch eine Uferaufschüttung oder durch Stege und eine Verlagerung der Bootshütten. Wünschenswert wäre es, wenn der Weg für Fußgänger seeseitig am Undosa vorbei führen könnte.
Der Bahndamm sollte in diesem Bereich attraktiver gestaltet und bepflanzt werden.
Auch südlich des Undosa sollte eine Neugestaltung der Ufer fortgesetzt werden.
Eine natürliche Ufergestaltung sollte in jedem Fall umgesetzt werden und kann mit allen Planungsvarianten kombiniert werden. Ein mögliches Extra wäre die Einrichtung einer stadtnahen Anlegestelle für private Boote in diesem Bereich.

Bereich Bahnhofsvorplatz und Anlegestelle

Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof und zum See ist allen Teilnehmern ein wichtiges Anliegen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Wege für mobilitätseingeschränkte Personen vom Bus zum Bahnsteig und zum See möglichst kurz gehalten werden und eine Trennung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte und nicht eingeschränkte Personen möglichst vermieden wird.
Die heterogene Situation um das Bahnhofsgebäude sollte aus Sicht aller Teilnehmer freigeräumt werden. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollen in jedem Fall geordnet und erweitert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass sie nicht zu weit vom Bahnsteigzugang entfernt sind, aber auch keinen optischen Störfaktor darstellen.
Ein Abriss sämtlicher Buden und Häuser im Bahnhofsumfeld wird von den meisten Anwesenden als notwendig erachtet, um die städtebauliche Situation zu bereinigen und einen freien Seeblick zu ermöglichen. Einige sehen jedoch in dem zweistöckigen Gebäude gegenüber der Wittelsbacherstraße, in dem derzeit ein Modehaus untergebracht ist, ein eventuell zu erhaltendes Gebäude. Dies widerspricht wiederum dem Wunsch einer Mehrheit nach einem großzügigen Fenster zum See am Bahnhof. Für den freien Seeblick sollten auch die Bahnsteigdächer zurückgenommen oder durchsichtig gestaltet werden.
Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes würde weiter gefördert durch eine Verkehrsberuhigung des Bahnhofsplatzes.

Ein großer Teil der Anwesenden befürwortet eine neue Bahnhofsunterführung in der Flucht der Wittelsbacherstraße in großzügigen Dimensionen und insbesondere mit größerer lichter Höhe. Hier böte sich die Möglichkeit, Laden- und Kiosknutzungen zu integrieren. Auch an dieser Stelle wird über die Anbringung von Stegen zur Gewinnung von Flächen und zur Schaffung eines Raumes vor der großen Unterführung kontrovers diskutiert.

Auch auf der Seeseite sind gestalterische Aufwertungsmaßnahmen gewünscht. So soll die Seepromenade verbessert werden, die Gebäude am Seespitz durch ein ggf. neu gebautes Café ersetzt werden. Über das Für und Wider von Uferaufschüttungen, Stegen und naturnaher Uferausbildung wird nach wie vor kontrovers diskutiert. Eine Flächengewinnung am Ufer wird jedoch von zahlreichen Teilnehmern befürwortet. Einige wünschen allerdings aus Naturschutzgründen keine Veränderung der vorhandenen Uferlinie.

Bereich Kaiser-Wilhelm-Straße

Die Lagerhalle gegenüber der Kaiser-Wilhelm-Straße sollte entfernt werden, so dass entlang der Gleise eine freie Fläche entsteht.
Der Blick auf den See von der Kaiser-Wilhelm-Straße aus, der durch den Abbruch der Lagerhalle frei wird, sollte bei einer Umsetzung der Wettbewerbslösung nicht durch Bahnsteigdächer wieder verstellt werden.
Die Stellplätze in diesem Bereich sollten neu geordnet werden.
Eine Bebauung der Freiflächen, insbesondere nördlich der Einmündung der Kaiser-Wilhelm-Straße in den Bahnhofsplatz, wäre gut denkbar. Da die Bebauung jedoch die Gleislage zementiert, kann diese Frage nur im Zusammenhang mit einer Entscheidung über eine Veränderung der Gleise gelöst werden.
Es wird vorgeschlagen, bis dahin die Fläche als Freifläche zu erhalten und für Veranstaltungen temporär zu nutzen.
Eine Bebauung an der Ludwigstraße als städtebauliche Arrondierung wird als unproblematisch gesehen. Eine Wohnnutzung wird für diesen Bereich bevorzugt.

Bereich Seespitz bis Nepomukweg

Die Engstelle nördlich des Seespitz wird generell als problematisch angesehen. Bei Belassung der Gleislage wäre eine Verbreiterung durch die Erhöhung des Weges möglich. Die Möglichkeit einer Verschiebung des Bahndammes durch Gleisrückbau soll geprüft werden.
Die Unterführung an der Ludwigstraße ist zu erneuern, egal welche Variante umgesetzt wird. Sie sollte höher und breiter ausgestaltet sein und nicht für KFZ freigegeben werden.

Abstimmung

Die Gruppen haben jeweils über die Frage abgestimmt, ob generell eine Verlegung der Gleise befürwortet wird oder nicht. Die Addition der Abstimmungsergebnisse aller vier Arbeitsgruppen sieht folgendermaßen aus:

Umbau Gleisanlagen
Ja (tlw. unter Finanzierungsvorbehalt) 14
Wettbewerbslösung

Nein 16
Seeanbindung light-Variante

Dabei ist zu beachten, dass die Arbeitsgruppen teilweise entschieden haben, ohne Rücksicht auf finanzielle Zwänge abzustimmen.

12.2.4 Weiteres Vorgehen

Es ist geplant, die Bürger in die Planungen zur Seeanbindung miteinzubeziehen. Da es keine einheitliche Meinung aus dem Stadtrat zum Thema Seeanbindung gibt, soll im bevorstehenden Bürgerforum die Seeanbindung nicht vertieft behandelt werden. Es soll bei einer Information über die derzeit in Diskussion befindlichen Varianten bleiben.
Weiterhin soll ein eigenes Bürgerforum Seeanbindung stattfinden, in welchem die Bürger sich vor Ort ein Bild von den Ideen zur Seeanbindung machen können.
Eine Entscheidung über die umzusetzende Planung muss dann im Stadtrat gefällt werden. Eine weitere Auseinandersetzung der Stadträtinnen und Stadträte mit dem Thema ist deshalb vonnöten, um gemeinsam das bestmögliche Ergebnis für die Stadt Starnberg zu erzielen.