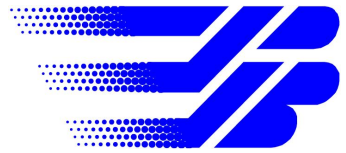


PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Landkreis München
über plan:mobil
per Mail ...

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
muenchen@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 11. April 2013

Nahverkehrsplan für den Landkreis München; Stellungnahme zum Entwurf Maßnahmenkonzeption Stand 07.03.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übermittlung des Entwurfs der Maßnahmenkonzeption für die Teilbereiche Handlungsfeld Netz und Fahrplan, Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb und Handlungsfeld Fahrgastinformation und Marketing mit Stand vom 7. März 2013 für den Nahverkehrsplan des Landkreises München.

Wir begrüßen die Zielrichtung, den Öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, und dies auch durch Maßnahmen wie Ampelschaltungen und Busspuren umzusetzen.

Zum vorliegenden Auszug der Maßnahmenkonzeption nehmen wir wie folgt Stellung:

Übergreifend

Busse ergänzen die S-Bahn / Kompatibler Takt notwendig

PRO BAHN fordert bei allen Linien, die irgendwo Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn bieten – was im Landkreis München in fast allen Fällen gegeben ist – eine Orientierung am 20-Minuten-Takt der S-Bahn, und lehnt daher einen 30-Minuten-Takt ab. Dies gilt auch in Schwachverkehrszeiten oder bei Rufbussen. Die Verknüpfung mit den S-Bahn-Linien ist das wichtigste Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Landkreis München. Wenn jede zweite Fahrt die S-Bahn nicht erreicht, so wird dies von den Fahrgästen sehr negativ wahrgenommen. Anstelle eines 20/40-Minuten- oder 30-Minuten-Taktes sollte auf diesen Linien auch ein durchgehender 20-Minuten-Takt in der NVZ denkbar und realistisch sein.

Gerade im relativ reichen Großraum München mit der sehr hohen Autodichte muss der Öffentliche Nahverkehr ein attraktives Angebot bieten, so dass die Bürger gerne und freiwillig die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Vermarktungsargumente sind wichtig, Priorität muss jedoch eine fahrgastgerechte Linienführung haben. Gutes Marketing hat zwar einen Effekt auf die Auslastung, kann aber die ungünstige Gestaltung von Linienweg oder Fahrplan nicht ausgleichen. Linienführung und Fahrplan-

takte müssen sich in erster Linie nach dem Bedarf der Fahrgäste richten. Das Erreichen guter Fahrgastzahlen durch eine gute Vermarktung kann erst der zweite Schritt sein. Den Fahrgästen helfen auch die Konstruktion von raumorientierten Linienachsen nur, wenn sie gleichzeitig dem Verkehrsbedarf entsprechen.

Berücksichtigung des Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr

Die Entscheidung, den Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr als Wachstumsmarkt anzuerkennen und das Angebot entsprechend zu erweitern, begrüßen wir ausdrücklich. Die geplanten Verbesserungen sind sinnvoll. Allerdings verbleiben trotzdem teilweise deutliche Qualitätssprünge an der Münchner Stadtgrenze. So fährt beispielsweise die Buslinie 55 abends im 20-Minuten-Takt vom Ostbahnhof über Neuperlach bis Waldperlach, und ab da nur noch im 60-Minuten-Takt bis Putzbrunn. Dass angesichts dieser Unterschiede die Akzeptanz auch entsprechend unterschiedlich ist, braucht nicht zu überraschen.

Rufbus

Rufbusse sind grundsätzlich schwierig, da sie ihren Nutzern eine zusätzliche Hürde auferlegen. In Einzelfällen mögen sie trotzdem das angemessene Mittel sein. Wichtig ist aber, dass unnötige Hürden vermieden werden. Deshalb ist es unter anderem notwendig, Rufbusse in den MVV(-Tarif) vollständig zu integrieren. An Verknüpfungsknoten muss der Rufbus stets und auch ohne Anmeldung zur Verfügung stehen. Die Anzahl der Fahrten muss ausreichend großzügig dimensioniert werden; Angebote mit weniger als 10 Fahrten am Tag werden kaum funktionieren (siehe beispielsweise die Linien 2150 oder 2110).

Übergangszeiten

Übergangszeiten von mehr als 10 Minuten sind grundsätzlich unattraktiv. Daher sollten diese so weit wie möglich vermieden werden, gerade bei schlechter Witterung befinden sich sonst die potenziellen Fahrgäste eher im Auto.

Elektromobilität auf der Schiene

In verschiedenen Bereichen des Landkreises München gibt es erfreulicherweise gestiegene Fahrgastzahlen. In einigen Bereichen ist der Anstieg so hoch, dass die Realisierung einer Trambahn sich direkt anbietet. In direkter Kooperation mit der MVG sollte dies auch realistisch möglich sein. Gerade in Bereichen, in denen relativ viele Busspuren notwendig sind und zur Umsetzung anstehen, sollte auch eine Trambahn frühzeitig mitgeprüft werden. Damit wäre auch ein umweltfreundlicher Antrieb wie beim Premium-Produkt vorgesehen sichergestellt.

Nachtnetz

Eine systematische Prüfung der Verlängerungen von Linien des Nachtnetzes im Stadtgebiet München in den Landkreis sollte geprüft werden. Richtung Würmtal würde sich eine Verlängerung der Linien N40 oder N41 anbieten, Richtung Ottobrunn eine Verlängerung der Linie N45.

Produktmerkmale

Die vorgesehenen Merkmale des Premium-Produkts bewerten wir grundsätzlich positiv. Allerdings sollten einige dieser Merkmale zum Standard des gesamten Angebots gehören, und nicht auf das Premium-Produkt beschränkt sein. Dazu gehört beispielsweise das Merkmal des leicht lesbaren Fahrplans. Auch Buskaps sind durchgängig sinnvoll, denn sie beschleunigen den Ein- und Aussteigevorgang. Wenn man sich überlegt, wieviel Platz die Fahrgäste brauchen würden, wenn sie alle PKWs nutzen würden, dann ist ein Buskap in jedem Falle nicht nur vertretbar, sondern notwendig.

Bei Stadt- und Ortsbussen mit Verknüpfung zur S-Bahn sollte das Grundangebot in HVZ und NVZ der 20-Minuten-Takt sein (Seite 72).

Die Anschlussgarantie sollte nicht nur in den Tagesrandlagen gelten, sondern durchgängig (mit Ausnahme bei 10-Minuten-Takt und dichter). Ebenso halten wir ein Nahverkehrssystem ohne Fahrgastrechte bei Verspätungen und Ausfällen für nicht mehr zeitgemäß. Es ist aus unserer Sicht zwingend notwendig, dass ein aktueller Nahverkehrsplan eine entsprechende Aussage enthält. Wir empfehlen hierzu längerfristig ein gemeinsames Vorgehen im gesamten MVV-Gebiet; kurzfristig ist die Übernahme der Regelungen zur Pünktlichkeitsgarantie des Münchner Stadtgebiets die zielführendste Lösung.

Ausstattungsstandards

Park+Ride hat für den Busverkehr keine relevante Bedeutung und daher auch keine Priorität (Seite 79). Wichtig ist vielmehr die Zugänglichkeit zu Fuß und bei Linien mit gutem Angebot auch ausreichend Fahrradabstellplätze.

Verkehrszeiten (Seite 4)

Die Verkehrsspitzen flachen sich seit Jahren ab, unter anderem auch durch die stärkere Zunahme aufgrund von Gleitzeit; dies ist eine grundsätzlich für den Öffentlichen Verkehr positiv. Wir empfehlen daher, das Ende der HVZ von 9 Uhr auf 10 Uhr zu verschieben. In Einzelfällen kann es auch eine Mittagsspitze geben, so dass fallweise von 12 bis 14 Uhr ebenfalls von einem HVZ-Angebot ausgegangen werden muss.

Infrastrukturelle Verbesserungen / Ampelgleichberechtigung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass an verschiedenen Stellen infrastrukturelle Verbesserungen geplant sind. Die Öffentlichen Verkehrsmittel von den Problemen des Autoverkehrs abzukoppeln ist sinnvoll und notwendig. Der zielgenaue Abruf von Grünzeiten durch entsprechende Steuerungsmechanismen sind positiv und Teil der Lösung. In diesem Zusammenhang von „Vorrangschaltung“ zu sprechen entspricht allerdings nicht unserer Wahrnehmung, da relativ zu den Nutzerzahlen der Öffentliche Nahverkehr nach wie vor nur einen kleinen Teil der ihm zustehenden Ampelzeiten nutzt.

Bewertungen und Vorschläge zu ausgewählten Linien und Teilgebieten

Linie 215 / Unterschleißheim

Der Vorschlag für eine geänderte Linienführung im Gewerbegebiet Unterschleißheim/Lohhof wird in dieser Form negativ beurteilt. Das letzte Teilstück im südlichen Gewerbegebiet würde de facto nur noch in Lohhof an die S-Bahn angebunden. Fahrten zwischen diesem Bereich und Gebieten südlich der Bahnlinie würden sehr unattraktiv. Da das Fachmarktzentrum an der Landshuter Straße angebunden werden soll, schlagen wir folgenden Linienweg vor:

... – Unterschleißheim S West – Münchner Ring – Landshuter Straße – Carl-von-Linde-Straße – Robert-Bosch-Straße – (links) Edisonstraße – (rechts) Landshuter Straße – Morsestraße – (links) Siemensstraße – Daimlerstraße – nördl. Ingolstädter Straße – Lohhof S Nord – Carl-von-Linde-Straße – Wiesenweg – (rechts) Siemensstraße – Morsestraße – ... (auf beschriebenen Weg zurück)

Der Gesamtlänge ist gegenüber der im Entwurf der Maßnahmenkonzeption vorgeschlagenen Variante etwas kürzer.

Da es in Unterschleißheim einen Ortsteil „Lohhof Süd“ gibt, der weit vom S-Bahnhof entfernt liegt, empfehlen wir dringend die Umbenennung der Haltestelle „Lohhof S Süd“. Für die Zukunft könnte sich etwas wie „Lohhof S / Fachoberschule“ anbieten.

Linie 215 / Linie 219 / Unterschleißheim

Alternative Führung nach Beseitigung des Bahnübergangs

In Unterschleißheim ist für 2015 der Ersatz des bestehenden Bahnübergangs durch eine Unterführung vorgesehen. Dies erlaubt, die Buslinien 215 und 219 auszukreuzen. Für die Linie 215 ergäbe sich folgende Linienführung:

... – Unterschleißheim S Ost – Raiffeisenstraße – Dieselstraße - (rechts) Carl-von-Linde-Straße – Robert-Bosch-Straße – ... (weiter wie oben beschrieben)

Die Linie 219 könnte dann wie folgt verkehren:

... – Alleestraße – Bezirksstraße – Dieselstraße – (links) Carl-von-Linde-Straße – (links) Landshuter Straße – Mittlerer Ring – Unterschleißheim S Ost

Wir sehen hierbei Vorteile in der zusätzlichen Umsteigemöglichkeit zwischen beiden Linien im Bereich Dieselstraße sowie eine bessere Vernetzung der Gebiete beiderseits der Bahnlinie. Zudem müsste die Linie 215 die S-Bahn-Station Unterschleißheim nur noch auf einer Seite anfahren.

Rufbus 2150 / Unterschleißheim

Als weiterhin unbefriedigend empfinden wir den mangelnden Anschluss des Wohngebiets „Am Weiher“ in Unterschleißheim. Für einen attraktiven ÖV ist der Weg zur nächsten Haltestelle zu weit. Als eine Möglichkeit schlagen wir vor, über eine Einbindung des Gebiets in den für den Ortsteil Riedmoos vorgeschlagenen Rufbus nachzudenken. Dadurch ergeben sich vielleicht Synergieeffekte, die diesen Versuch erfolgreicher machen können, als das gescheiterte Anruf-Sammel-Taxi für Riedmoos.

Linie 219 / Linie 292 / Garching

Die Durchbindung der Linie 292 als große Tangente von Dachau zum Garching Forschungszentrum ist aus unserer Sicht in Prinzip ein Schritt in die richtige Richtung. Aufgrund der im Folgenden erläuterten Erwägungen möchten wir jedoch eine andere Organisation der Linien vorschlagen.

Grundsätzlich sind Fahrgäste, die längere Strecken unterwegs sind, eher bereit einen zusätzlichen Umsteigevorgang auf sich zu nehmen, als Fahrgäste, die eine kürzere Gesamtstrecke zurückzulegen haben. Daher ist für jemanden, der von Dachau kommt, ein Umstieg in Hochbrück nicht so abschreckend, als für jemanden, der das kürzere Stück von Unterschleißheim kommt. Potenzielle ÖV-Kunden, die von Unterschleißheim aus das Forschungszentrum oder die Garching Ortsmitte erreichen möchte, sind daher schnell bereit, dem notwendigen Umsteigen in Hochbrück eine Fahrt im PKW vorzuziehen. Wir sehen daher Vorteile darin, die Buslinie 219 über den jetzigen Endpunkt Hochbrück durchzubinden.

Ebenso halten wir es für wünschenswert, eine von Westen Hochbrück erreichende Linie durch Garching über die Isarbrücke Richtung Ismaning durchzubinden.

Linie 292 / Linie 295 / Oberschleißheim Linie 215 / Unterschleißheim (Alternative)

Als ungünstig empfinden wir den Vorschlag, die Linie 295 in Oberschleißheim zwei Äste bedienen zu lassen. Solche Umwegfahrten wirken subjektiv noch unattraktiver, als sie bezogen auf die Fahrzeiten sowieso schon sind.

Wir möchten auf einen Vorschlag zurückkommen, den wir schon vor langer Zeit unterbreitet haben. Aufgrund der deutlich höheren Gewerbedichte in Unterschleißheim halten wir es immer noch für sinnvoll, eine von Dachau kommende Buslinie mindestens bis zum S-Bahnhof Unterschleißheim, besser ins Unterschleißheimer Gewerbegebiet durchzubinden. Das Argument des S-Bahn-Parallelverkehrs, mit dem unser Vorschlag früher abgelehnt wurde, werden wir angesichts der Fahrgastverluste durch Umsteigen und der Buslinienvorschläge parallel zur Garching U-Bahn nicht mehr gelten lassen.

Wir können uns vorstellen, die Linie 292 von Dachau kommend über Oberschleißheim nach Unterschleißheim durchzubinden und mit der Linie 215 zu verknüpfen. Die neu entstehende Linie muss dabei nicht den S-Bahnhof Unterschleißheim anbinden, da sie ja in Lohhof und Oberschleißheim Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn bietet. Für diese Linie schlagen wir einen direkteren Linienweg in Unterschleißheim vor (etwa über die Carl-von-Linde-Straße). Die Linie 215 würde in dem Fall den S-Bahnhof Unterschleißheim nur noch mit dem Fachmarktzentrum an der Landshuter Straße verbinden (Blockwende über Ohm- und Morsestraße) und nicht mehr zum S-Bahnhof Lohhof (Nord) verkehren. Eine solcherart verkürzte Linie 215 könnte vielleicht – alternativ zum oben gemachten Rufbusvorschlag – auch das Wohngebiet „Am Weiher“ anbinden.

Angesichts der Verbindung der U2 in Feldmoching mit der S1 stufen wir eine Buslinie zwischen „Am Hart“ und Oberschleißheim als eine Verbindung von nachrangiger Bedeutung ein. Auf

dem bisher nicht bedienten Straßenstück zwischen Lustheim und Neuherberg ist keine Haltestelle geplant, so dass der Abschnitt verkehrlich ohne Bedeutung ist. Lustheim ist über den S-Bahnhof Oberschleißheim und den U-Bahnhof Hochbrück ausreichend angebunden, wenn diese Verkehrsbeziehung auf die Wochenenden und die Abendstunden ausgedehnt wird.

Durch die in diesem Abschnitt gemachten Vorschläge ergäbe sich eine Linie Dachau – Unterschleißheim/Lohhof (Nord) sowie eine Linie Oberschleißheim – Garching-Hochbrück. Die Option, letztgenannte Linie Richtung Garching-Ortsmitte, Forschungszentrum oder auch Ismaning durchzubinden, oder dies mit der Linie 219 zu tun, haben wir bereits oben erläutert.

Linie 230 / Nordosttangente

Linie 234 / Linie 262 / Linie 263

Linie 231 / Ismaning

Die Schaffung einer Tangentiallinie zwischen Garching und Haar beurteilen wir positiv. Erst durch die Neueinrichtung der Linie 234 wird es möglich, auf eine Führung zur U2 in Riem zu verzichten, und so eine klare Tangente einzurichten. Im Raum Aschheim/ Feldkirchen/ Kirchheim entsteht dadurch eine Aufgabentrennung zwischen den Erschließungslinien 234, 262 und 263 und der Tangentiallinie. Wie bereits beschrieben, könnten wir uns eine solche Aufgabenteilung auch für den Bereich Garching/ Ismaning vorstellen, indem eine von Garching-Hochbrück kommende Linie ebenfalls über die Isar geführt wird. Eine solche Linie könnte in Ismaning teilweise Bedienbereiche der Linie 231 übernehmen, die neben der Verbindung nach Studentenstadt im Ismaninger Ortsverkehr etwas mit Aufgaben überladen erscheint.

Linie 182 (MVG) / Rufbus 2930 / Garching

Linie 193 (MVG) / Linie 243 / Haar

Nach wie vor empfinden wir Linienbrechungen an Stadt- oder Kreisgrenzen als unnötig und nicht fahrgastgerecht. So stehen wir zur unserer bereits mehrfach geäußerten Meinung, dass durch Kombination mit Münchner Linie 181 im Bereich Dirnismaning ein besseres Angebot erreicht werden kann. Ebenso ist das Umsteigen zwischen der Linie 193 und der Linie 243 in Haar unerfreulich. Eine Durchbindung der Linie 192 bis zum Bahnhof Haar oder zum Klinikum München-Ost kann Synergieeffekte erzeugen, die sich positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken.

Linie 220 / Fasanenpark / Unterhaching

Diese Linie hat wesentliche Verknüpfungen zur S-Bahn. Gerade am Wochenende muss daher die Linie auf dem Takt 20 der S-Bahn aufbauen. Ebenso wenig würde Takt 20 unter der Woche und Takt 30 am Wochenende funktionieren. Vielmehr wäre es hier sinnvoll, am Samstag auch den Takt 20 anzubieten.

Linie 224 / Höllriegelskreuth / Grünwald / Deisenhofen

In Höllriegelskreuth ist der einzige Anschluss dieser Linie an die S7. Ein 30-Minuten-Takt ist damit nicht kompatibel. Ein durchgehender 20-Minuten-Takt hingegen würde die Attraktivität dieser Linie deutlich erhöhen.

Haltestelle Großhadern (Seite 90)

Die Neueinrichtung von Busbuchten anstelle eines bestehenden Buskaps lehnen wir ab. Busbuchten sind eine Quelle von Verspätungen, und behindern den Busverkehr unnötig. Gerade bei hohen Fahrgastzahlen wie hier muss die Abwägung zugunsten der überwiegenden Zahl der Fahrgäste ausgehen.

In Großhadern verengt sich zudem die Fahrbahn von zwei auf eine Spur unmittelbar hinter der Haltestelle. Eine Busbucht macht die Verkehrssituation unnötig komplex. Eine Verlängerung der Bushaltestelle ist auch auf Basis des Buskaps umsetzbar.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(Leiter)