

Protokoll



Bearbeiter gevas humberg & partner

Betrifft :
Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld – Arbeitskreissitzung ÖPNV

Erledigen
durch bis

Kunde: Gemeinde Karlsfeld

Datum: 27.11.2014

Zeit: 18:30 bis 21:30 Uhr

Ort: Gemeinde Karlsfeld

Teilnehmer:

Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter des Gemeinderats der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter des Landratsamtes Dachau
Vertreter der SWM / MVG
Vertreter des MVV
Vertreter von gevas humberg & partner

1 Einführung

Herr Bürgermeister begrüßt die Teilnehmer und führt kurz in das Thema ein. Im Anschluss daran wird die vorbereitete Präsentation von gevas humberg & partner vorgestellt. Die Präsentation wurde den Teilnehmern der Sitzung vorab zur Verfügung gestellt.

2 Diskussion

Im Rahmen der Diskussion wird von Bürgern sowie vom Vertreter des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) erklärt, dass Ansässige der Rothschaige eher den S-Bahnhof in Dachau nutzen, als den S-Bahnhof in Karlsfeld. Dies liegt u.a. mit Zeitersparnis, der räumlichen Nähe sowie der gleichen Tarifzone zusammen.

Protokoll



Ein weiterer Punkt, der während des Vortrags stark diskutiert wird, ist die Einrichtung eines zusätzlichen Verkehrsmittels für Karlsfeld. Dabei werden beispielsweise eine Verlängerung der U-Bahn von Feldmoching oder die Verlängerung der Trambahn von Moosach nach Karlsfeld bzw. Dachau benannt. Zur Bewertung solcher Infrastrukturmaßnahmen gibt es standardisierte Bewertungsverfahren zur Ermittlung von Kosten und Nutzen. Eine Verlängerung der U2 von Feldmoching liegt (laut einer Einschätzung vom MVV) bei einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,1. Mindestens sollte bei solchen Maßnahmen jedoch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 erreicht werden, damit eine Maßnahme wirtschaftlich ist und eine Bezuschussung erfolgen kann. Besonders bei der Verlängerung der U-Bahn wird seitens des Vertreters der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) erläutert, dass die Strecke von Feldmoching über das „freie Feld“ nach Karlsfeld immense Kosten zur Folge hat. Gleiches gilt bei einer Verlängerung der Trambahn, da beispielsweise der Verlauf der Gleise über die Brücke über den Güterbahnhof ebenfalls hohe Kosten zur Folge hat. Auch vor dem Hintergrund, dass Karlsfeld mit der S-Bahn ein Schienenverkehrsmittel hat, ergeben sich bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung so geringe Faktoren. Es wird die Frage aufgeworfen, ob in derartige Betrachtungen auch zukünftige Entwicklungen (Bevölkerung etc.) eingehen. Zukünftige Entwicklungen der Bevölkerung oder auch des Arbeitsmarktes werden laut der MVG bei Neuplanungen bzw. Untersuchungen in jedem Fall berücksichtigt.

Im Rahmen dieser Diskussion wird seitens der Bürgerschaft auch die Frage aufgeworfen, ob es Untersuchungen für die Machbarkeit einer Stadtumlandbahn gibt und ob so eine Maßnahme realisiert werden könnte. Dabei wird angemerkt, dass es bereits eine frühere Untersuchung gibt, die nochmal anhand aktueller Prognosedaten überprüft und verworfen wurde. Eine Stadtumlandbahn als Schienenverkehrsmittel ist nach Ansicht des MVV auch im Hinblick auf Kosten und Nutzen nicht umsetzbar. Eine Realisierung von Tangentialverbindungen wird eher durch Busse bzw. durch Bus-Rapid-Transit-Systeme (sog. Schnellbusse) gesehen. Dabei wird angemerkt, dass im ÖPNV im Münchner Verkehrsverbund bei Störfällen keine Alternativen für die Fahrgäste vorhanden sind. Bei Ausfällen o.ä. ist es nicht möglich mit einer anderen Verbindung die jeweiligen Ziele zu erreichen.

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Karlsfeld wird der Wunsch geäußert, die Buslinie 176 bis nach Karlsfeld zu verlängern sowie die Betriebszeit auszuweiten. Der Wunsch, die Betriebszeiten zu verlängern, wurde ebenfalls für die Linie 172 geäußert. Dies findet im Gremium rege Zustimmung und wird durch den Landkreis Dachau, die Stadtwerke München (SWM) bzw. MVG und den MVV grundsätzlich als positiv bewertet. Dennoch sind dazu genauere Prüfungen durch die Fachleute notwendig.

Protokoll



Ein weiterer Punkt, der von Teilnehmern der Sitzung geäußert wird, ist die teilweise unbefriedigende Situation im innergemeindlichen Busverkehr. Die Fahrzeiten werden als zu lang empfunden, die Abstimmung zwischen Bus und S-Bahn ist oft problematisch und teilweise sind die Busse sehr unzuverlässig. Maßnahmen zur Verbesserung sollten dabei zeitnah ergriffen und umgesetzt werden. Seitens des Landratsamtes und des MVV wird erklärt, dass Umsteigezeiten zwischen fünf und zehn Minuten sinnvoll sind. Dabei wird beispielsweise ein Puffer für Verspätungen bei der S-Bahn eingerechnet. Auch ergeben sich aus umlauftechnischen Gründen die bestehenden Umsteige- bzw. Wartezeiten.

Weiterhin wird – nach Darstellung des Landkreises – voraussichtlich im Jahr 2015 der Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Dachau fortgeschrieben. Dabei werden mögliche Maßnahmen auch einer zeitlichen und finanziellen Priorisierung unterzogen. Der Fokus liegt dabei neben kurzfristigen Maßnahmen auch bei langfristigen Maßnahmen, die die zukünftige Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung beinhalten. gevas humberg& partner hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass der Zeitpunkt der Besprechungen zum Verkehrsentwicklungsplan richtig gelegen ist, um entsprechende Maßnahmen dann im NVP aufzunehmen.

Als weitere Möglichkeit, den ÖPNV in Karlsfeld attraktiver zu gestalten, werden Maßnahmen zur Busbeschleunigung gesehen. Dabei wurde von einem Ingenieurbüro eine Untersuchung zu Potentialen zur Beschleunigung der Linien 172, 710 und 701 durchgeführt. Dabei wird beispielsweise vorgeschlagen, entlang der B304 vor dem nördlichen Ortseingang von Karlsfeld eine Busspur einzurichten und die erste Lichtsignalanlage (LSA = Ampel) als so genannte Pförtneranlage umzubauen, die den Kfz-Verkehr in Karlsfeld drosselt und nur so viel Verkehre ins Gemeindegebiet lässt, wie Platz vorhanden ist. Der Bus könnte dann von der Busspur aus an der LSA priorisiert werden, um „am Stau“ vorbeizufahren und schneller zum jeweiligen Ziel zu gelangen. Dies trägt auch zur Verbesserung der Luftschadstoffwerte in Karlsfeld bei. Diese mögliche Maßnahme wird von allen Teilnehmern positiv gesehen. Für die Umsetzung sind jedoch Gespräche mit dem zuständigen Staatlichen Bauamt (StBA) Freising zu führen, da die B304 als Bundesstraße in deren Zuständigkeitsbereich liegt.

Busbeschleunigung ist ein wesentlicher Aspekt, der den ÖPNV in Karlsfeld verbessern kann. Dabei kann neben der Beeinflussung der LSA auch über geänderte Vorfahrtregelungen (beispielsweise im innerörtlichen Bereich der Gemeinde Karlsfeld) nachgedacht werden. Entsprechende Maßnahmen werden mit allen Beteiligten geprüft (Landratsamt Dachau, MVV, MVG und Stadt München). Im Rahmen dieser Diskussion wird seitens der MVG auch erläutert, dass die Verlängerung der Linie 172 von Karlsfeld

Protokoll



nach Dachau zum Fahrplanwechsel 2013 enorme Zuwächse in der Linie gezeigt hat. Zum kommenden Fahrplanwechsel wird die Linie zusätzlich noch von Feldmoching bis Am Hart verlängert. Durch den Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen und höhere Aufenthaltszeiten an den End- bzw. Anfangsstationen soll der Fahrplan sowie die Pünktlichkeit der Linie 172 stabilisiert bzw. verbessert werden.

Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind nicht die einzige Möglichkeit, den ÖPNV zu verbessern und dadurch attraktiver zu gestalten. Insbesondere Maßnahmen an der Infrastruktur können auch Verbesserungen erzielen. Maßnahmen, die sich nur auf Optimierungen des Fahrplans beschränken, sind in Karlsfeld nicht mehr möglich. Bei der Infrastruktur wird insbesondere der Busbahnhof in Dachau benannt, da hier die Kapazitäten fast erschöpft sind und deshalb auch Verspätungen der Busse entstehen können. Dort wird besonderer Handlungsbedarf gesehen.

Während der Vorstellung der Bestandsanalyse wurde betont, dass beim Thema Busverkehr in Karlsfeld viele Bürgerinnen und Bürger in der Haushaltsbefragung keine Angaben gemacht haben. Auch die Auswertungen im Hinblick auf die Nutzung der Busse im innerörtlichen Verkehr (Binnenverkehr in Karlsfeld) belegen diese Aussagen. Seitens der Bürgerinnen und Bürger wird erklärt, wie wichtig die Informationsweitergabe ist. Durch Angebote im Internet und auf mobilen Geräten stehen dem Fahrgast viele Möglichkeiten zur Verfügung, sich über Verspätungen, Fahrplanauskünfte etc. zu informieren. Deshalb wird gefordert, die Haltestellen in Karlsfeld mit digitalen Anzeigen zu Abfahrtszeiten auszustatten. Dies wird durch die anwesenden Personen des Landkreises Dachau, der MVG und des MVV als positiv gesehen. Vom Vertreter des Landkreises Dachau wird weiterhin angemerkt, dass im Dezember und Januar ein Pilotprojekt für Echtzeitinformationen auf verschiedenen Linien im Landkreis Dachau beginnt, dass sukzessive auf alle Linien ausgeweitet werden soll. Zukünftig könnten dabei beispielsweise aufkommensstarke Haltestellen im Karlsfelder Gemeindegebiet mit DFI (Dynamische Fahrgastinformation) ausgestattet werden.

Das Thema Tarif wird im Gremium ebenfalls rege diskutiert. Durch die Zonengrenze zwischen Innen- und Außenraum wird der S-Bahnhof in Karlsfeld häufig mit dem Auto angefahren und dann wird in die S-Bahn umgestiegen. Durch entsprechende Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung auf Karlsfelder Gemeindegebiet sollen diese Parksuchverkehre etc. verringert werden. Nach Aussage des Vertreters des Landratsamtes Dachau finden bereits Gespräche statt, die sich mit dem bestehenden Tarif im MVV-Gebiet befassen. Dabei kann es in den kommenden Jahren auch zu Veränderungen kommen. Da die Gespräche noch im Anfangsstadium sind, kann keine

Protokoll



Aussage zu den Entwicklungen gegeben werden.

Ein weiteres wesentliches Thema ist die Erschließung von Karlsfeld West durch den ÖPNV. Die S-Bahn ist fußläufig gut zu erreichen, jedoch entwickelt sich dieses Gebiet in den kommenden Jahren weiter, weshalb ein Anschluss an den innerörtlichen Bereich von Karlsfeld (Neue Mitte, Einkaufsmöglichkeiten M3 etc.) als weitere mögliche Maßnahme gesehen wird. Auch wird in diesem Zusammenhang über eine Verlängerung von Buslinien nach Allach / Untermenzing gesprochen. Die Gemeinde Karlsfeld und der Landkreis Dachau sind sich dieser Situation bewusst und in den nächsten Jahren soll dabei eine Maßnahme erfolgen. Wie diese aussehen kann, ist ebenfalls mit allen Beteiligten zu untersuchen. Auch könnte eine solche Maßnahme Teil der geplanten Fortschreibung des NVP für den Landkreis Dachau sein. Seitens der MVG wird in diesem Zusammenhang angemerkt, dass die MVG bei einer solchen Maßnahme einen aktiven Beitrag leisten möchte (beispielsweise durch Finanzierung des Anteils auf Münchner Flur).

Im Verlauf der Diskussion wird auch das Thema „Anruf-Sammel-Taxi“ (AST) aufgeworfen und gefragt, ob dies nicht auch dazu beitragen könnte, insbesondere in Schwachverkehrszeiten ein gutes Angebot bereit zu stellen. Die Linie 712, die werktags in den Abendstunden und am Wochenende in Karlsfeld verkehrt wurde damals eingeführt, als es um die Frage ging, ob ein AST eingerichtet werden soll oder nicht. Die Auslastung der Linie 712 ist teilweise deutlich über den Kapazitäten eines AST, weshalb die Linie 712 als die bessere Lösung eingestuft wird.

3 Zusammenfassung und Ausblick

Nach Beendigung der Diskussion werden an alle Teilnehmer (mit Ausnahme der Mitarbeiter/innen der Gemeindeverwaltung, der Vertreter von MVG, MVV und dem Landratsamt Dachau und anwesenden Personen von gevas humberg & partner) Karten verteilt, auf die jeder Teilnehmer die fünf wichtigsten Maßnahmen zum Themenfeld ÖPNV notieren kann. Die Karten werden dann eingesammelt, gewichtet und von gevas humberg & partner ausgewertet. Die erste Maßnahme erhält fünf Punkte, die zweite vier Punkte, die dritte drei Punkte, die vierte zwei Punkte und die fünfte einen Punkt. Gleiche Maßnahmen, die von verschiedenen Teilnehmern benannt wurden, werden zusammengefasst. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse der Auswertung.

Protokoll

| Maßnahme | Summe |
|---|-------|
| Maßnahmen zur Busbeschleunigung B304 (Busspur, ggf. auch für Fahrräder und E-Fahrzeuge; Verlängerung bis Moosach) | 32 |
| Tarif (Anpassung Tarifsysteem; Tarifsysteem nicht nach Zonen, sondern nach Entfernung) -> keine Generierung zusätzlicher Pkw-Fahrten | 15 |
| Verlängerung der Linie 701 nach Dachau-Ost / Gewerbegebiet | 14 |
| Linienführung in Karlsfeld optimieren (Beschleunigung der Anbindung an die S-Bahn, kurze Umsteigezeiten an der S-Bahn) | 13 |
| mehr elektronische Fahrgastinformation (an Bushaltestellen in Echtzeit) | 13 |
| Verlängerung der Linie 176 nach Karlsfeld (bis zur Neuen Mitte) (Alternativ: 20-min-Takt Linie 710) | 13 |
| S-Bahn-Nordring bis Ostbahnhof, auch für Regionalzüge (tangente Linien) | 12 |
| Busanbindung Gebiet westlich der Bahn / Prinzenpark | 9 |
| bedarfsorientierten Nahverkehr einführen (Ruf-Taxi, AST statt Linie 712, individuelles Anfordern, direktes Anfahren der Bedarfshaltepunkte) | 8 |
| Stadt-Umland-Bahn (Schiene / Bus) aktuelle Untersuchungen forden (Zeitraum 2014 bis 2016) -> Zusammenarbeit mit Stadt München / Dachau | 6 |
| Discobus nach 23 Uhr | 6 |
| Harmonisierung des MVV-Tarifs (S-Bahn / Bus Karlsfeld) | 5 |
| Schwach- und Nebenverkehrszeiten stärken (Jugendliche lernen ÖPNV) | 5 |
| Verbindung S-Bahn / Straßenbahn / x-Bus Karlsfeld Bahnhof - Moosach Bahnhof | 5 |
| Taktverdichtung | 5 |
| Verbesserung der Pünktlichkeit der S-Bahn | 4 |
| Stärkung der Linie 291 | 4 |
| Querverbindung Karlsfeld - Feldmoching / Oberschleißheim | 4 |
| Bus-Navigator-App für Karlsfeld | 4 |
| Busverbindung Linie 710 Variante Dachau - Rothschaige - Karlsfeld Bahnhof West - Südseite MTU - Moosach (alternativ Feldmoching) | 4 |
| Alternative zum Störfall S-Bahn | 3 |
| Tarifsprung MVV für Einzelfahrten minimieren | 3 |
| Verlängerung der Buslinie 50 bis Allach (oder Alternative Allach - Moosach - U1) | 3 |
| Einsatz von größeren Fahrzeugen (Gelenkbussen) zu Spitzenzeiten als gute Lösung | 3 |
| Preisgestaltung für Rufbusse sollte sich an MVV-Fahrpreisen orientieren (Kooperation mit MVV, Verkehrsbetrieben Dachau, Taxianbietern) | 3 |
| Elektronik auch für das Tarifsysteem nutzen (f. Zeitkarten) | 2 |
| Anmeldesystem für Fahrten / Anfragen am MVV-Auskunftssystem auswerten | 2 |
| P+R Dachau verbessern (Parkhaus), damit Verbindungen ab Dachau interessanter werden | 2 |
| Buslinie (160) von S-Bahn Karlsfeld westlich der Bahn Richtung Allach und Gegenrichtung zu M3-Märkten zügige Umsetzung der Ergebnisse | 2 |
| Pförtner-Ampeln, um bei Schadstoffüberschreitung den innergemeindlichen Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten | 1 |
| Kindergartenverkehr berücksichtigen | 1 |
| Verkehr verhindern | 1 |
| Verlängerung der Trambahn aus Moosach bzw. Westfriedhof / Untermenzing | 1 |

Tabelle 1 Ergebnisse der Maßnahmenauswertung

Mit insgesamt 32 Punkten wurden mehrheitlich Maßnahmen zur Busbeschleunigung benannt. Dies beinhaltet beispielsweise die Einrichtung von Busspuren, die u.a. auch für Fahrräder und Elektrofahrzeuge freigegeben werden können. An zweiter Stelle wurden mit 15 Punkten Maßnahmen im Tarifsysteem gewünscht. An dritter Stelle wurde die Verlängerung der Linie 701 nach Dachau Ost ins Gewerbegebiet gefordert. Drei Maßnahmen wurden mit jeweils 13 Punkten auf den 4. Platz gesetzt. Dies sind die Optimierung der Linienführung in Karlsfeld (u.a. Verbesserung der Anbindung an die S-

Protokoll

Bahn), die Verbesserung der Haltestellenausstattung mit Echtzeitinformation sowie die Verlängerung der Linie 176 nach Karlsfeld.

Nachdem alle vier Arbeitskreise abgeschlossen sind, werden die möglichen Maßnahmen von gevas humberg & partner zusammengefasst und bewertet. Zusätzlich dazu sollen Gespräche mit dem zuständigen StBA stattfinden, um über die Umsetzung solcher Maßnahmen zu sprechen. Gegebenenfalls werden erneut Arbeitskreissitzungen stattfinden. Weiterhin wird ein Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan erstellt, in dem alle möglichen Maßnahmen erläutert und anschließend einer Prioritätenreihung unterzogen werden.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH