

A grayscale map of the Munich region, showing the outlines of various municipalities. The map is overlaid with three text boxes. The municipalities labeled on the map include: Hilgertshausen-Tandern, Hohenkammer, Allershausen, Kranzberg, Freising, Weichs, Petershausen, Fahrenzhausen, Indersdorf, Vierkirchen, Röhrhoos, Haimhausen, Neufahrn b. Freising, Odelzhausen, Erdweg, Pfaffenhofen a.d. Glonn, Schwabhausen, Hebertshausen, Eching, Halbergmoos, Dachau, Unterschleißheim, Bergkirchen, Oberschleißheim, Ismaning, Garching b. München, München Nord, and Unterföhring.

# MASSNAHMEN

Analyse: Entwicklung von Maßnahmen / Pilotprojekten

**Gemeinsame Umsetzung von Maßnahmen / Pilotprojekten**

# Inhalt

## ➤ A) Auftakt- und Motivationsveranstaltung

- Präsentation der Auftaktveranstaltung vom (11.06.2018)
- Dokumentationen der Auftakt- und Motivationsveranstaltung

## ➤ B) Grundlagen

- Präsentation des Grundlagen-Workshop (6.11.2018 - 07.11.2018)
- Ergebnisse der Gemeindebefragung
- Themenkarten MIV, ÖV, Rad und Gesamtübersicht
- Dokumentation des Grundlagen-Workshop

## ➤ C) Szenarien

- Präsentation Szenarien-Workshop (06.06.2019)
- Plakate der verschiedenen Szenarien
- Dokumentation des Szenarien-Workshop

## ➤ D) Maßnahmen

- Präsentation Maßnahmen-Workshop (16.09.2019) - *Seite 4*
- Abschlusspräsentation (16.10.2019) - *Seite 39*
- Maßnahmenkatalog - *Seite 54*
- Dokumentation Maßnahmen-Workshop - *Seite 66*
- Pilotprojekte - *Seite 74*

## Hinweise zur Anpassungen im Projektverlauf

- ▶ Im Rahmen der Studie wurden einige der verwendeten Konzepte und Methoden angepasst und weiterentwickelt. Daher kann es zu Unterschieden zwischen den Inhalten in den verschiedenen Projektphasen kommen. Diese Unterschiede sind Ausdruck eines dynamischen Prozesses.
- ▶ Ein Beispiel ist hierfür die Unterteilung des Projektraumes: Wurde zu Beginn des Projektes zwischen „Projektraum“ und „erweiterten Projektraum“ unterschieden, wurde diese Trennung im weiteren Projektverlauf aufgehoben.



the mind of movement



Schulen  
Stadt- und Raumentwicklung



Landschafts  
architekten  
Stadtplaner



# VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

## MAßNAHMEN-WORKSHOP 16.09.2019



INTERKOMMUNALES  
**KONZEPT**  
RAUM MÜNCHEN NORD  
Siedlung • Freiraum • Mobilität

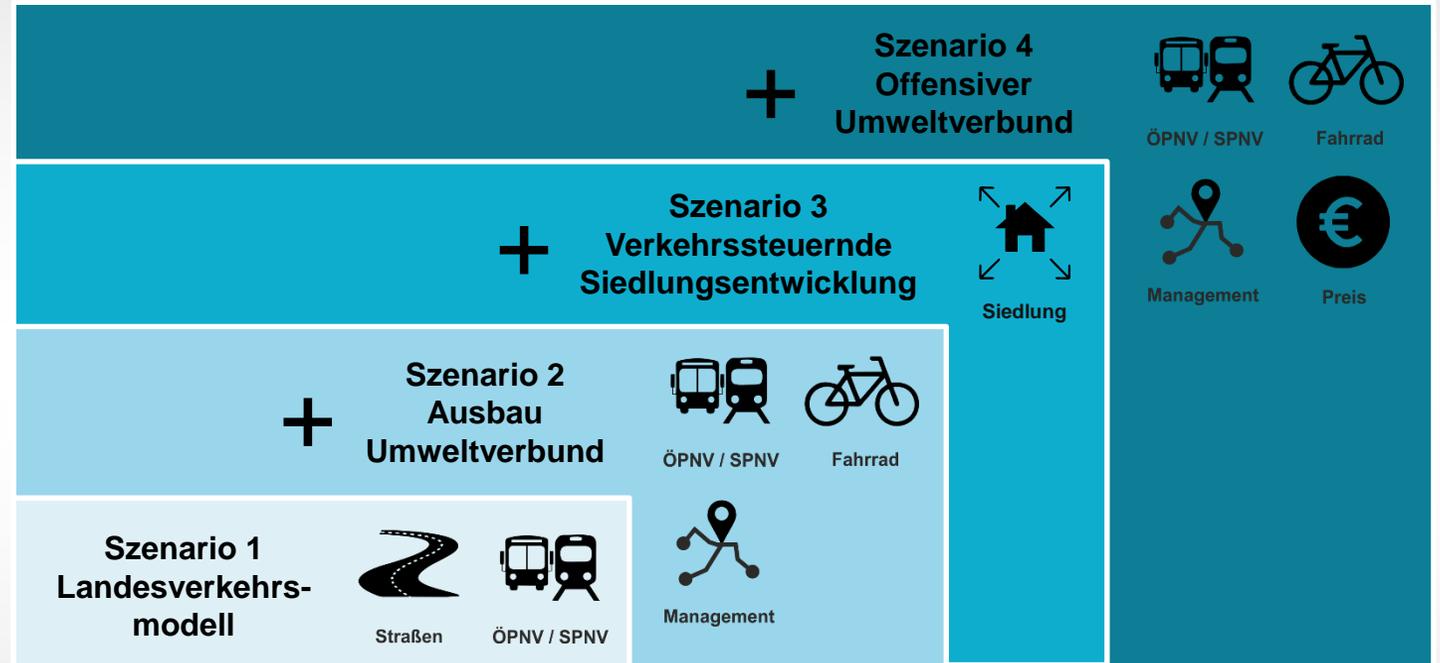
# Die Szenarien im Überblick



Analyse



2016



2030

# Die Szenarien – was steckt drin



Siedlung



Straßen



ÖPNV / SPNV



Fahrrad



Management



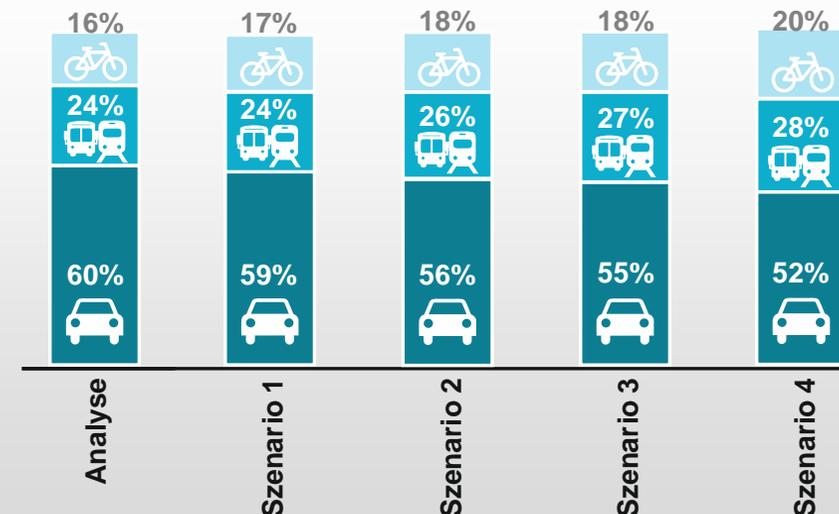
Preis

		Siedlung	Straßen	ÖPNV / SPNV	Fahrrad	Management	Preis
2016	Analyse	○	○	○	○	○	○
	Landesverkehrsmodell	○	+	+	○	○	○
Szenarien 2030	Ausbau Umweltverbund	○	+	++	+	+	○
	Verkehrssteuernde Siedlungsentwicklung	+	+	++	+	+	○
	Offensiver Umweltverbund	+	+	+++	++	++	+

# Fazit der Szenarienbetrachtung

- **Konsequente Stärkung des ÖPNV / SPNV sowie des Radverkehrs** ist eine wesentliche Voraussetzung zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs im Raum München Nord
  - **Ausbau in der Fläche** und Achsen zur **Verknüpfung** mit Haltestellen des SPNV
  - **Ausbau zu Mobilitätsstationen**
  - **Bau von Radschnellwegen** für nachfragestarke Beziehungen
- **Steuerung der Siedlungsentwicklung** zur Stärkung der Schienenachsen
- Nur **maßvolle Restriktionen für den Pkw-Verkehr** erforderlich zur Unterstützung der Maßnahmen im Umweltverbund

➤ **Szenario 4 erzielt durch Kombination aller Maßnahmen die positivsten Effekte und sollte aus gutachterlicher Sicht Grundlage der künftigen Planungen sein**



# Maßnahmenentwicklung

## Leitlinien

Hohe Lebensqualität  
Gute Erreichbarkeit  
Geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Hochwertige Landschaftsqualitäten

## Handlungsmaxime

Umweltverbund attraktiver machen  
Umstieg vom MIV auf Umweltverbund unterstützen  
Siedlungsentwicklung interkommunal koordinieren  
Verkehrsoptimierende Siedlungsentwicklung  
Freiraum schützen und entwickeln

## Übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundes- und Landespolitik, wirtschaftliche Entwicklung, gesetzliche Bestimmungen

# Maßnahmenentwicklung

## Leitlinien

Hohe Lebensqualität  
Gute Erreichbarkeit  
Geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Hochwertige Landschaftsqualitäten

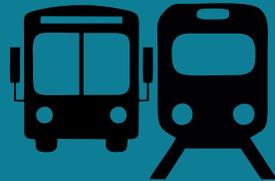
## Handlungsmaxime

Umweltverbund attraktiver machen  
Umstieg vom MIV auf Umweltverbund unterstützen  
Siedlungsentwicklung interkommunal koordinieren  
Verkehrsoptimierende Siedlungsentwicklung  
Freiraum schützen und entwickeln

## Übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundes- und Landespolitik, wirtschaftliche Entwicklung, gesetzliche Bestimmungen

Kategorie  
ÖPNV / SPNV



Kategorie  
Verkehrs-  
management



Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr



Kategorie  
Straßen



# Maßnahmenentwicklung

## Leitlinien

Hohe Lebensqualität  
Gute Erreichbarkeit  
Geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Hochwertige Landschaftsqualitäten

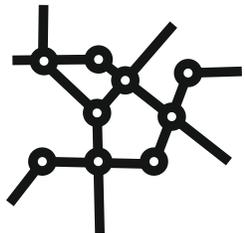
## Handlungsmaxime

Umweltverbund attraktiver machen  
Umstieg vom MIV auf Umweltverbund unterstützen  
Siedlungsentwicklung interkommunal koordinieren  
Verkehrsoptimierende Siedlungsentwicklung  
Freiraum schützen und entwickeln

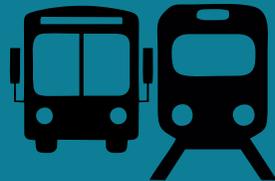
## Übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundes- und Landespolitik, wirtschaftliche Entwicklung, gesetzliche Bestimmungen

Notwendigkeiten  
Verkehr



Kategorie  
ÖPNV / SPNV



Kategorie  
Verkehrs-  
management



Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr



Kategorie  
Straßen



Rahmenbedingungen  
Siedlung / Freiraum



# Maßnahmenentwicklung

## Leitlinien

Hohe Lebensqualität  
Gute Erreichbarkeit  
Geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Hochwertige Landschaftsqualitäten

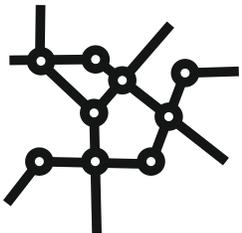
## Handlungsmaxime

Umweltverbund attraktiver machen  
Umstieg vom MIV auf Umweltverbund unterstützen  
Siedlungsentwicklung interkommunal koordinieren  
Verkehrsoptimierende Siedlungsentwicklung  
Freiraum schützen und entwickeln

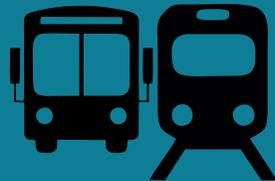
## Übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundes- und Landespolitik, wirtschaftliche Entwicklung, gesetzliche Bestimmungen

### Notwendigkeiten Verkehr



### Kategorie ÖPNV / SPNV



### Kategorie Verkehrs- management



### Kategorie Fuß- und Radverkehr



### Kategorie Straßen



### Rahmenbedingungen Siedlung / Freiraum



## Pilotprojekte

# Handlungskonzept

## Notwendigkeiten Verkehr

- Erhöhung Zuverlässigkeit S-Bahn
- Festlegung der Straßenbaulast im Straßen- und Wegegesetz für den Bau von Radschnellwegen
- Beseitigung Bahnübergänge
- Keine weitere Kapazitätserweiterung MIV
- Einführung Bayern-Takt und Bayern-Ticket
- Taktverdichtung S-Bahn und Regionalbahn
- Kapazitätsausbau S-Bahn und Regionalbahn

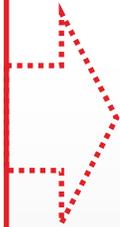
## Kategorie ÖPNV / SPNV

## Kategorie Verkehrs- management

## Kategorie Fuß- und Radverkehr

## Kategorie Straßen

## Rahmenbedingungen Siedlung / Freiraum



# Handlungskonzept

**Notwendigkeiten  
Verkehr**



**Kategorie  
ÖPNV / SPNV**

**Kategorie  
Verkehrs-  
management**

**Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr**

**Kategorie  
Straßen**



**Rahmenbedingungen  
Siedlung**

- Siedlungsentwicklung an der Schiene, Verdichtung an Knotenpunkten
- Fokus der Siedlungsentwicklung in den Räumen 5, 6 und 3
- Entwicklung eines intermodalen Nahmobilitätsraums durch urbane Verdichtung in Raum 6
- Behutsame Weiterentwicklung mit Fokus auf die Kernorte in den Räumen 1, 2 und 4

# Handlungskonzept – Hemmnisse und Aufgaben (Siedlung + kommunale Zusammenarbeit)

## OPERATIVE HEMMNISSE

Statistische Grundlagen unzureichend

Interkommunale Konkurrenz statt Kooperationen

Hemmnis Flächenaktivierung

Ressourcen der Gemeindeverwaltungen

Zuständigkeit und Fördergelder bei Kooperation über Landkreisgrenze

Adresse München bei Standortwahl entscheidend

Marktdruck Wohnbauland

## ENTWICKLUNGSLEITBILD IM RAUM VERANKERN

Übergeordnete Planungen nehmen Siedlungsleitbild noch nicht auf

Gemeindeentwicklungen nehmen Siedlungsleitbild noch nicht auf

Divergierende Entwicklungsziele und Leitbilder auf Gemeinde- und Landkreisebene

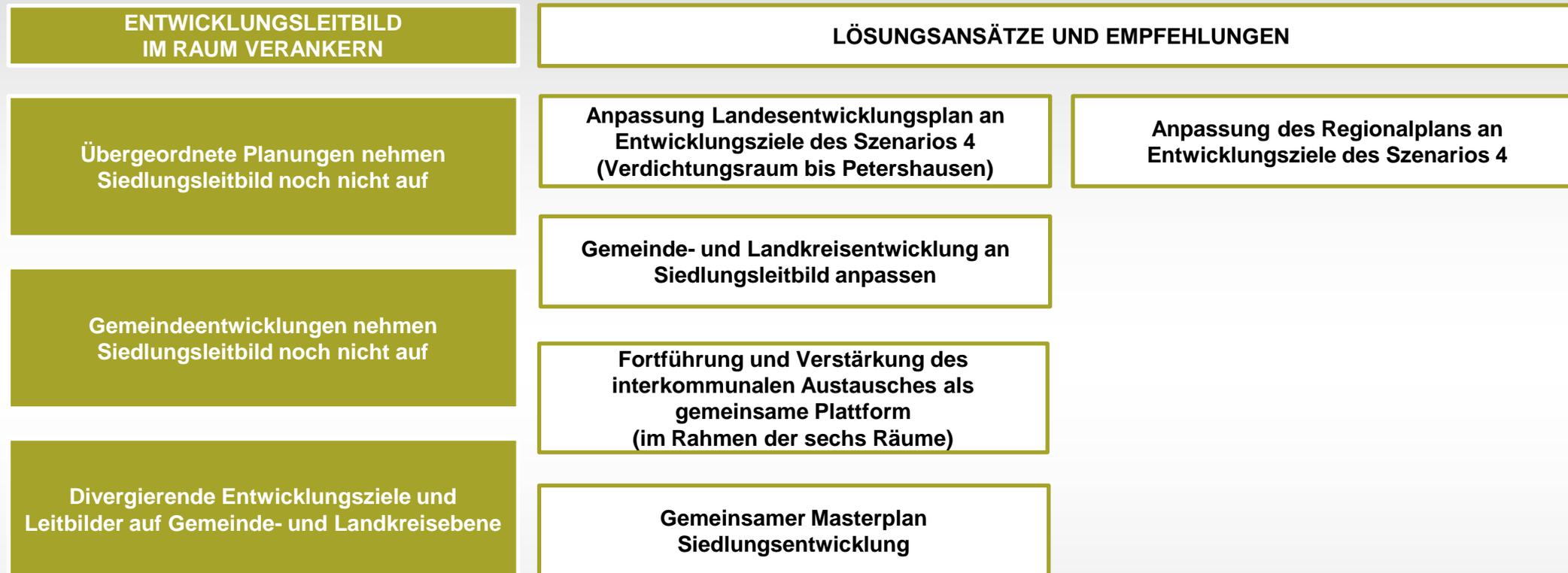
## REGIONAL UND INTERKOMMUNAL AKTIV STEUERN

Grenzen der freiwilligen interkommunalen Kooperation und kommunalen Aufgabenwahrnehmung

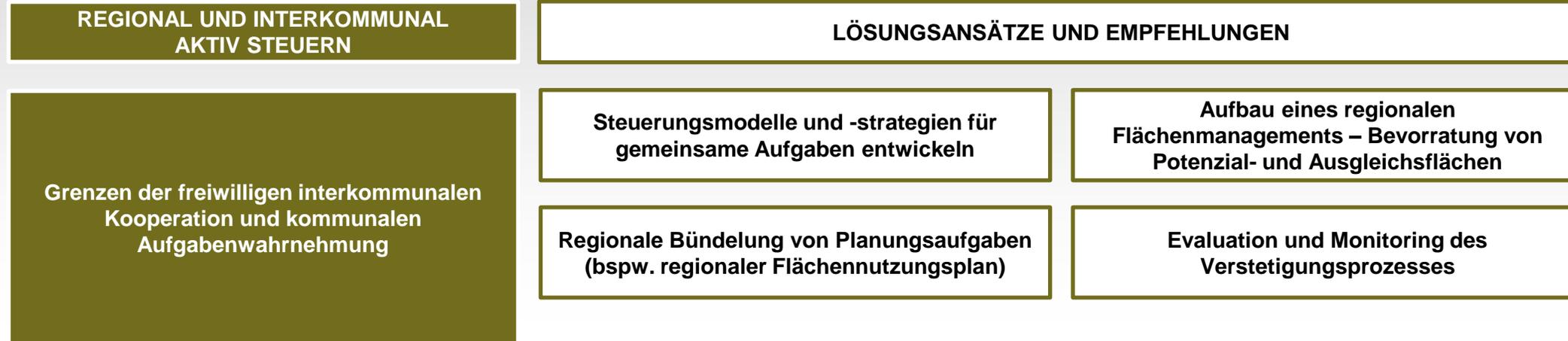
# Handlungskonzept – Hemmnisse und Aufgaben (Siedlung + kommunale Zusammenarbeit)

OPERATIVE HEMMNISSE	LÖSUNGSANSÄTZE UND EMPFEHLUNGEN	
Statistische Grundlagen unzureichend	Verknüpfung kommunaler Statistiken (Monitoring)	Baulandmodell, Gemeindemodellrechnung, Beschäftigtenprognose
Interkommunale Konkurrenz statt Kooperationen	Finanz- und Lastenausgleichsmodell etablieren	
Hemmnis Flächenaktivierung	Regionaler Flächenpool für Tausch- und Ausgleichsflächen aufbauen	Überprüfung und Weiterentwicklung von kommunalen Baulandmodellen
Ressourcen der Gemeindeverwaltungen	Koordinierungsstelle für Planungsunterstützung für kleine Gemeinden	
Zuständigkeit und Fördergelder bei Kooperation über Landkreisgrenze	Forderung einer zentralen Koordinierungsstelle für Belange der Gemeinden / Raum München Nord	
Adresse München bei Standortwahl entscheidend	Standortmarketing und gemeinsame Markenbildung (Raum München Nord, Metropolregion München)	
Marktdruck Wohnbauland	Förderung bezahlbaren Wohnraums, alternativer Wohnformen	Werkwohnungen, Wohnen auf Zeit / Boarding Houses

# Handlungskonzept – Hemmnisse und Aufgaben (Siedlung + kommunale Zusammenarbeit)



# Handlungskonzept – Hemmnisse und Aufgaben (Siedlung + kommunale Zusammenarbeit)



# Handlungskonzept

**Notwendigkeiten  
Verkehr**



**Kategorie  
ÖPNV / SPNV**

**Kategorie  
Verkehrs-  
management**

**Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr**

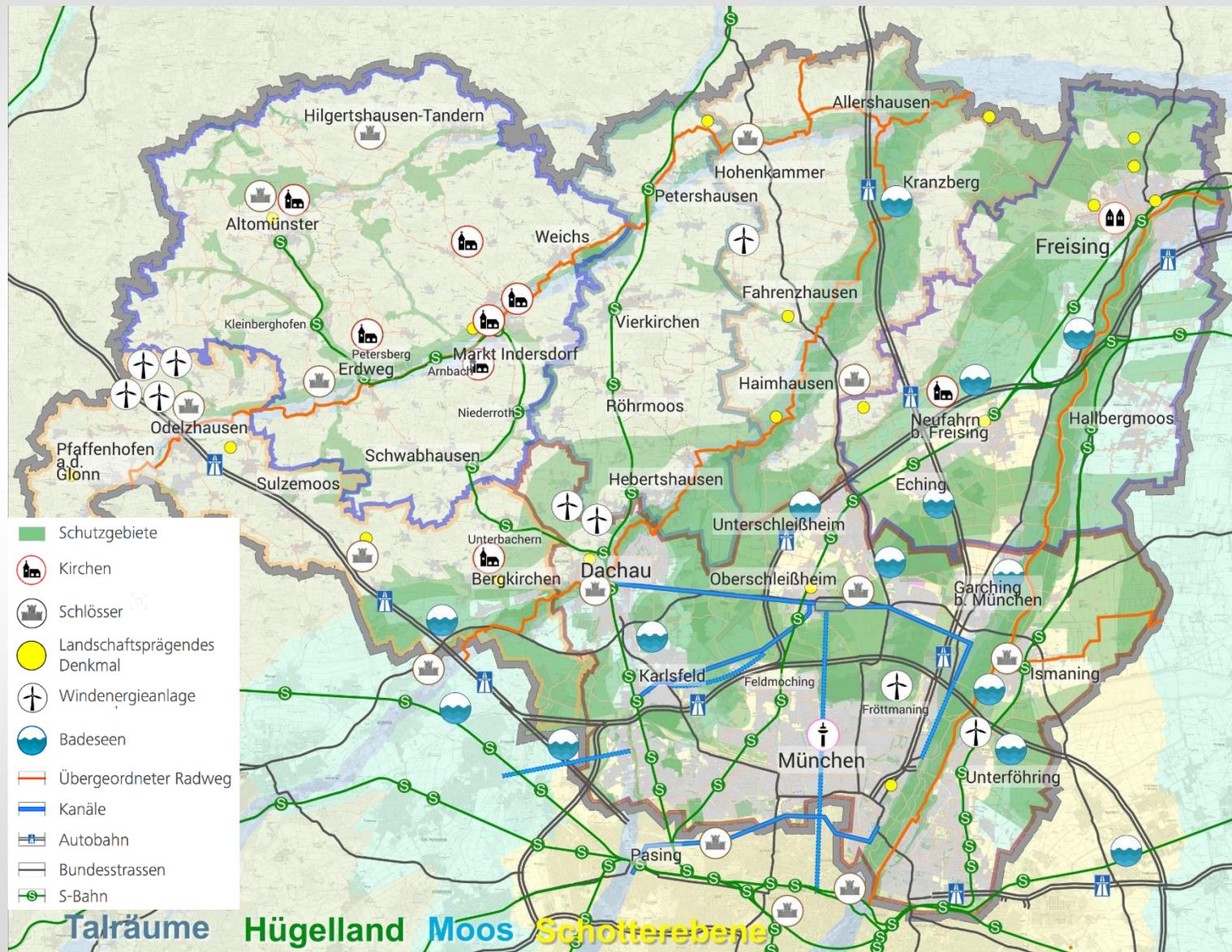
**Kategorie  
Straßen**

**Rahmenbedingungen  
Freiraum**

- Gemeinsam getragene Leitbilder für die Landschaftsräume entwickeln
- Landschaft schützen und qualifizieren. Auf Charakter und Landmarks eingehen.
- Verknüpfung von Landschaft und Siedlung
- Wegeausbau und Lückenschluss
- Lokales Freizeit- und Kulturangebot in Wegenetz einbinden
- Bestehende Straßen landschaftlich aufwerten
- Steuerungsmodelle (Masterpläne kommunal, interkommunal & regional; Vereine & Verbände; projektbezogene Zusammenschlüsse)

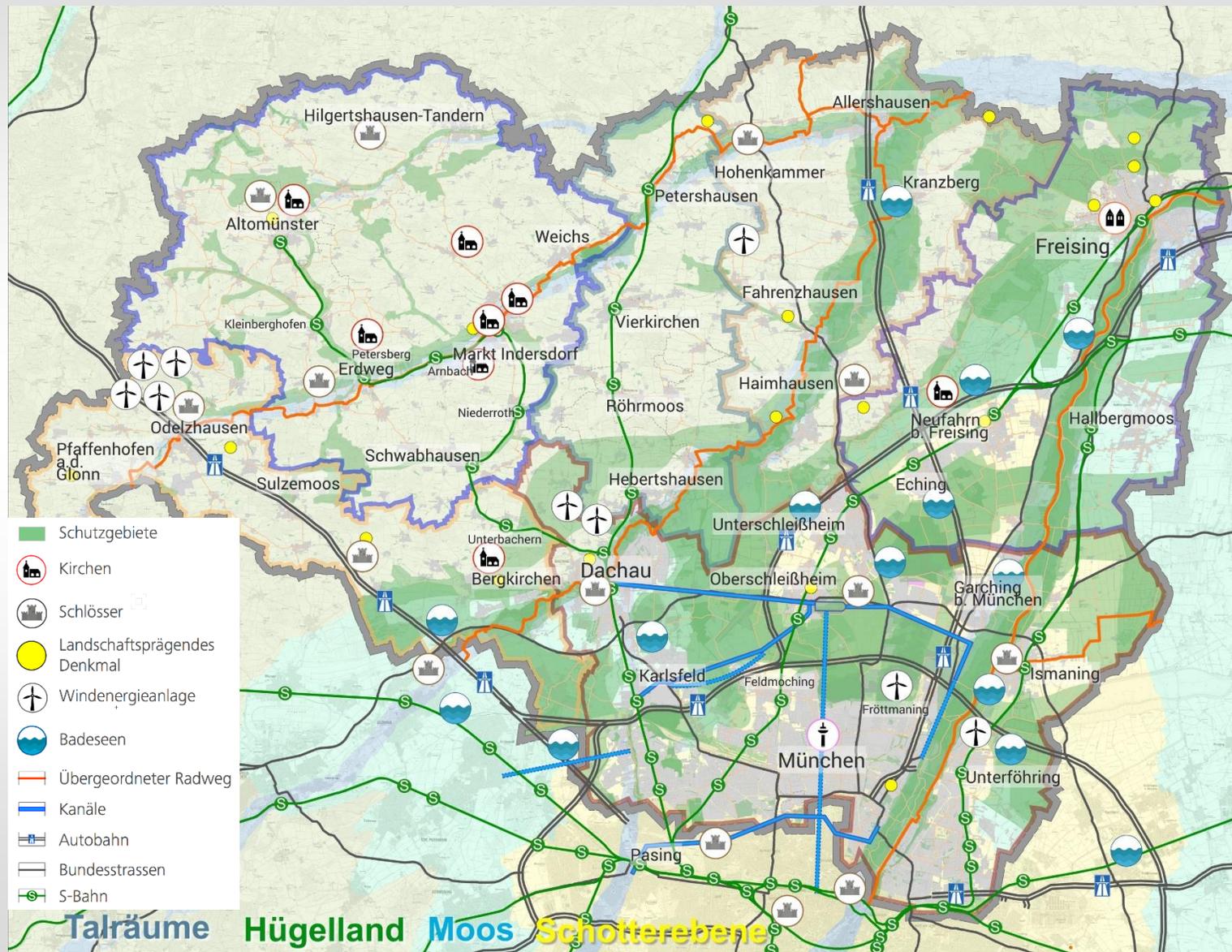


# Handlungskonzept – Rahmenbedingungen Freiraum



- Gemeinsam getragene Leitbilder
- z.B. für die Talräume und das Hügelland sowie den urbanen Verdichtungsraum
- Landschaft schützen und qualifizieren. Auf Charakter und Landmarks eingehen.
- Ländliche / urbane Räume z.B. Historische Kanäle, Hangkante Domberg, Freising.
- Verknüpfung von Landschaft und Siedlung
- z.B. LHM – Umland „Wege machen Landschaft“, Stadt Freising-Moss / Schotterebene.
- Wegeausbau und Lückenschluss in der Landschaft
- z.B. Raum 2, Raum 3 entlang Amper.
- Lokales Freizeit- und Kulturangebot in Wegenetz einbinden
- z.B. Badeseen, Schlösser, Isar-, Ampertal Radweg. Glonn-Radweg ergänzen. Anknüpfen, z.B. Haimhausen, Petersberg, Mariabrunn.

# Handlungskonzept – Rahmenbedingungen Freiraum



- Bestehende Straßen landschaftlich aufwerten
- z.B. B 471, Münchner Str. - Karlsfeld, Münchner Str. LHM - Freising
- Steuerungsmodelle (Masterpläne kommunal, interkommunal & regional); Vereine & Verbände, z.B. tertiäres Hügelland.
- Projektbezogene Zusammenschlüsse, z.B. Ausgleichflächenpool (LHM und Umland, Unterföhring- Ismaning, Hallbergmoos Freising/Lerchenfeld. Gemeinden Amper- und Glonntal)

# Maßnahmenliste

- Die Einzelmaßnahmen sind als interkommunale Grobkonzepte zu verstehen
  - Die Maßnahmen bauen tlw. auf bestehenden Überlegungen / Planungen auf
  - Planung und Koordination über Landkreis- und Gemeindegrenzen hinaus
  - Die einzelne Maßnahme bedarf einer weiteren fachlichen Vertiefung
  - Aspekte von Freiraum und Siedlung werden begleitend dargestellt
  - Die Einzelmaßnahmen werden zeitlich priorisiert
- 
- Zusammenfassung der Einzelmaßnahmen zu integrierten und koordinierten Maßnahmenbündeln
  - Aus der Maßnahmenliste werden Pilotprojekte ausgewählt

# Maßnahmenliste

## MB 10. Ausbau Radschnellwege

Ifd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte									
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Baul.träger	MVV	VU	DB Netz	BEG	Privat
10.1	Ausbau Radschnellweg zwischen Freising - München	-Aufbau eines Radschnellweges rechts der Isar -Anbindung von Freising, Hallbergmoos, Ismaning, Unterföhring an München - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9						x	x		x		x								x
10.2	Ausbau Radschnellweg zwischen Eching - München	- Anbindung von Garching, Fröttmaning - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9						x	x	x			x		x						x
10.3	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - München	- Anbindung von Karlsfeld, Moosach - Anschluss an S-Bahnhalte Dachau - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9							x	x			x		x						x
10.4	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - Pasing	- Anbindung von Karlsfeld, Obermenzing - Anschluss an S-Bahnhalte Dachau	+++	MB 7, MB 9							x	x			x		x						x
10.5	Ausbau Radschnellweg zwischen Unterschleißheim - München	-Anbindung von Oberschleißheim, Feldmoching - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9							x	x			x		x						x
10.6	Ausbau Radschnellweg zwischen Freising - Garching/Unterschleißheim	- Anbindung von Neufahrn	+++	MB 7, MB 9						x	x		x		x		x						x
10.7	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - Ismaning	- Anbindung von Oberschleißheim, Garching, Ismaning - Weiterführung entlang der A99 - tangentialer Ring um München	+++	MB 7, MB 9							x		x		x		x						x

- Nummer
- Maßnahmentitel
- Beschreibung
- Priorität (+ bis +++)
- Bezug zu anderen Maßnahmenbündeln
- Raum der Umsetzung
- Umsetzungshorizont (kurzfristig (<5 Jahre) bis langfristig (>10 Jahre))
- Beteiligte Akteure

# Maßnahmenbündel

Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr	Kategorie Straßen
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz	<i>Keine weiteren Maßnahmen über das Landesverkehrs- modell Bayern hinaus</i>
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege	
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub		
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service		

# Pilotprojekte

## Auswahlkriterien

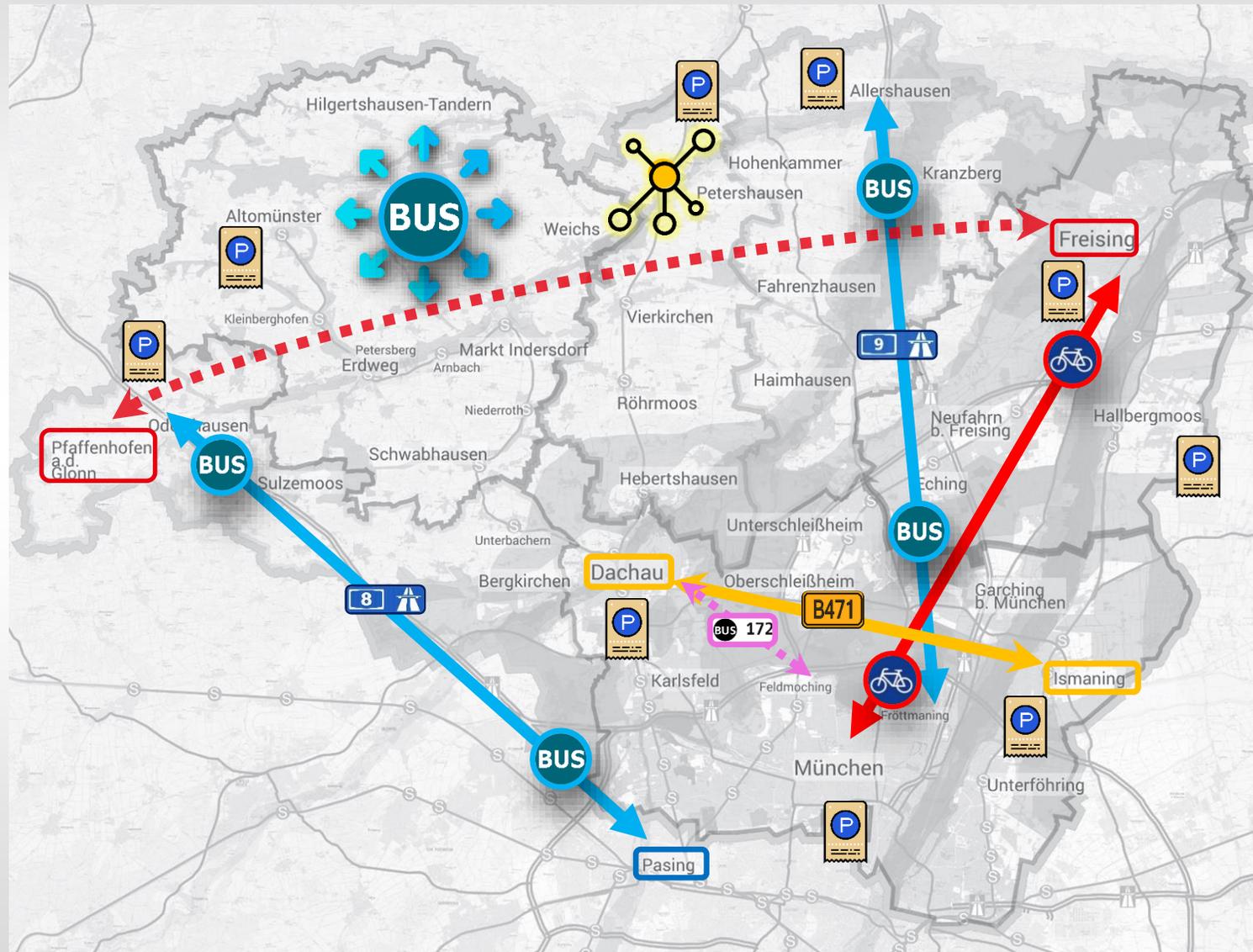
- Kurzfristig anzugehen
- Hohe Priorität
- Exemplarischer Charakter für weitere Maßnahmen
- Alle Räume abdecken
- Vielfalt an Maßnahmenarten

## Steckbriefe

- Beschreibung
- Ziel
- Arbeitspakete
- Träger
- Beteiligung
- Zeitplan
- ...

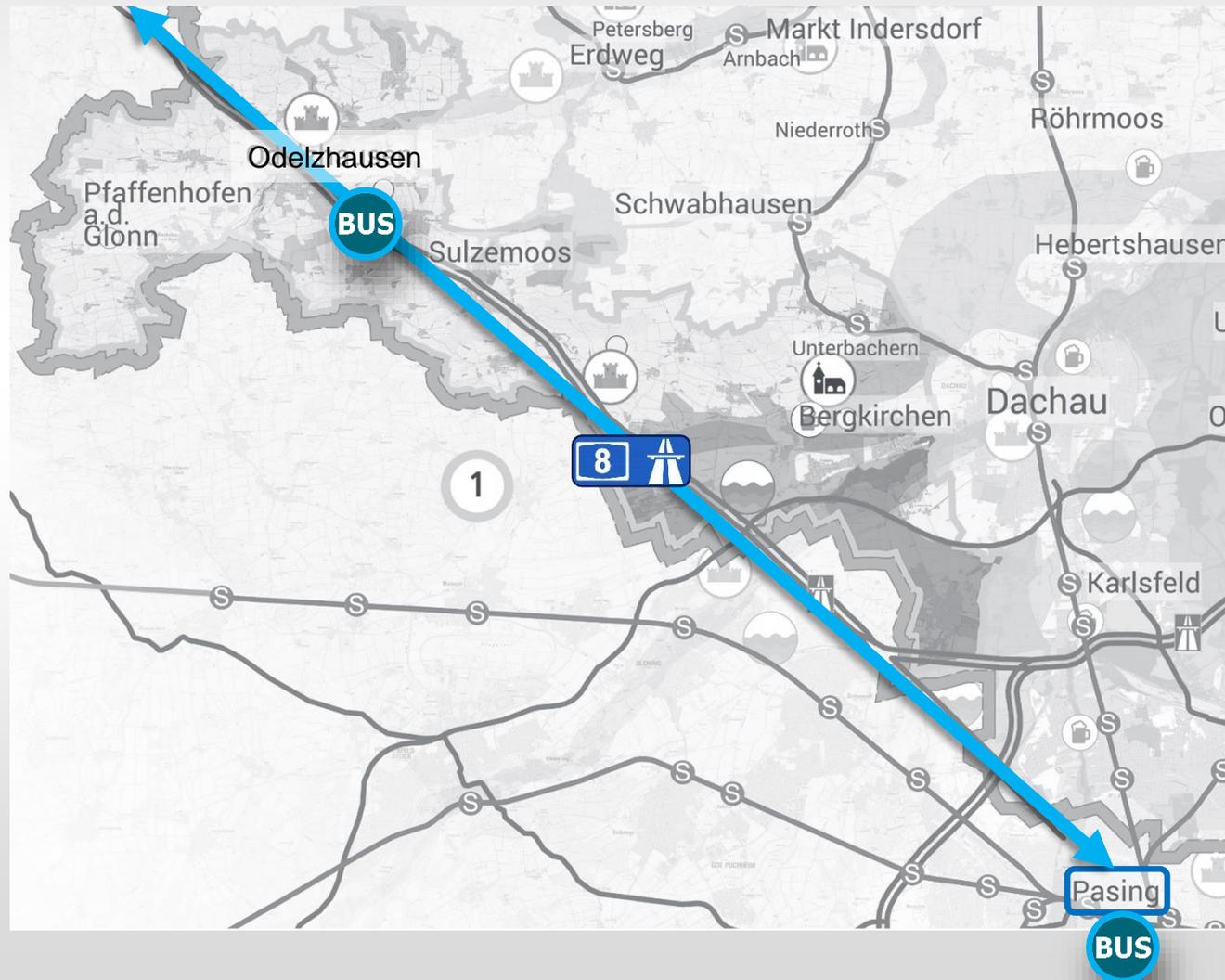
Pilotprojekt 6	
<b>Radschnellweg Freising - München</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Zwischen dem engeren Umland und München sowie auch zwischen den Umlandgemeinden gibt es zahlreiche Pendlerbeziehungen, die aufgrund ihrer Streckenlänge mit dem Fahrrad, insbesondere seit der Marktdurchsetzung von Pedelecs, direkt, schnell und sicher zu bewältigen wären. Für dieses hohe Potenzial stellen Radschnellwege ein attraktives Element dar.</p> <p>In anderen Ländern wurden bereits Radschnellwege realisiert, die sehr positive Wirkungen zeigen. In München haben Potentialanalysen mögliche Korridore identifiziert, die in Machbarkeitsuntersuchungen konkretisiert werden.</p> <p>Eine wichtige Achse für einen Radschnellweg verläuft zwischen Garching – München, die weiter in die Region mit der Anbindung von Garching b. München - Neufahrn - Freising fortgeführt werden sollte. Großes Potential bieten hier die starken Pendlerverflechtungen.</p> <p>Die Anbindung zu den SPNV-Haltepunkten sowie den Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) ist dabei ein wichtiges Element. Darüber hinaus sollten ebenfalls Arbeitsplatzschwerpunkte, Hochschulen und weiterführende Schulen bei der exakten Trassenwahl berücksichtigt werden. Weitere Aspekte wie Kreuzungsfreiheit, Direktheit, Beschaffenheit, Topographie gilt es ebenso wie die Attraktivität des Umfelds mit einer landschaftsverträglichen Einbindung und attraktiven Gestaltung zu berücksichtigen. Eine Umsetzung unter diesen Gesichtspunkten gewährleistet für den Radschnellweg hohe Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit und Leistungsstärke. Die bauliche Ausführung ist je nach Situation als eigenständiger Radweg, straßenbegleitend als Ein- und Zweirichtungsrادweg, Fahrradstreifen oder Fahrradstraße umsetzbar.</p> <p>Der Ausbau des nachgeordneten Radwegenetzes (siehe Maßnahmenbündel 9) ergänzend zur obersten Hierarchiestufe der Radschnellwege und die Anbindung an den Radschnellweg ist essentiell, um die kommunale Verbindungsfunktion zu verbessern.</p>	
<b>Ziel</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Systembeschleunigung regionaler Verbindungen insbesondere für Pendler</li><li>➤ Entlastung des ÖPNV</li><li>➤ Reduktion der Überlastung im SPNV</li></ul>	
<b>Arbeitspakete</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Ausführungsplanung auf Grundlage der Machbarkeitsuntersuchungen</li><li>➤ Berücksichtigung von Landschaftserlebnis und schutzwürdigen Bereichen</li><li>➤ Bau der Infrastrukturen</li><li>➤ Ausbau und Anbindung des nachgeordneten Radwegenetzes</li></ul>	
<b>Maßnahmenbündel</b>	MB 10. Ausbau Radschnellwege
<b>Träger</b>	Regierung Oberbayern
<b>Teilraum</b>	Raum 1 <input type="checkbox"/> Raum 2 <input type="checkbox"/> Raum 3 <input type="checkbox"/> Raum 4 <input type="checkbox"/> Raum 5 <input checked="" type="checkbox"/> Raum 6 <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Beteiligung</b>	Gemeinden, LK Dachau, LK München, LH München
<b>Zeitplan</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Beginn 2020</li><li>➤ Ausführung bis 2022/23</li></ul>	
<b>Kombination / Verknüpfung mit</b>	
MB 1 <input type="checkbox"/> MB 2 <input type="checkbox"/> MB 3 <input type="checkbox"/> MB 4 <input type="checkbox"/> MB 5 <input type="checkbox"/> MB 6 <input type="checkbox"/> MB 7 <input checked="" type="checkbox"/> MB 8 <input type="checkbox"/> MB 9 <input checked="" type="checkbox"/> MB 10 <input type="checkbox"/>	

# Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung

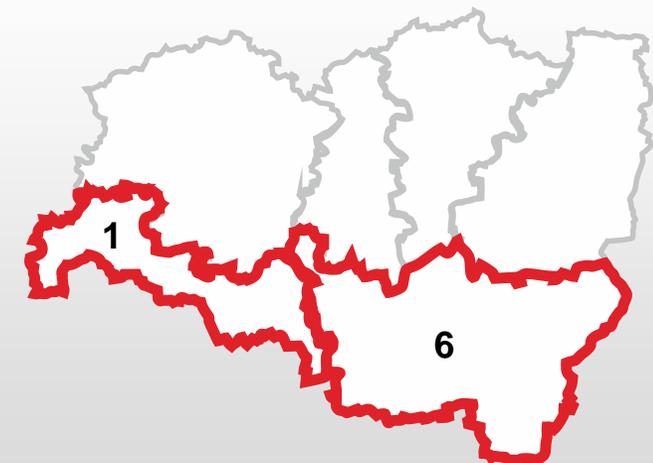


- P1. Schnellbus A8
- P2. Busverdichtung Altomünster
- P3. Regional Hub Petershausen
- P4. ÖV Tangentiale Pfaffenhofen-Freising
- P5. Schnellbus A9
- P6. Radschnellweg Freising-München
- P7. Busbevorrechtigung B471
- P8. Taktverdichtung Buslinie 172
- P9. Regionales Parkraummanagement

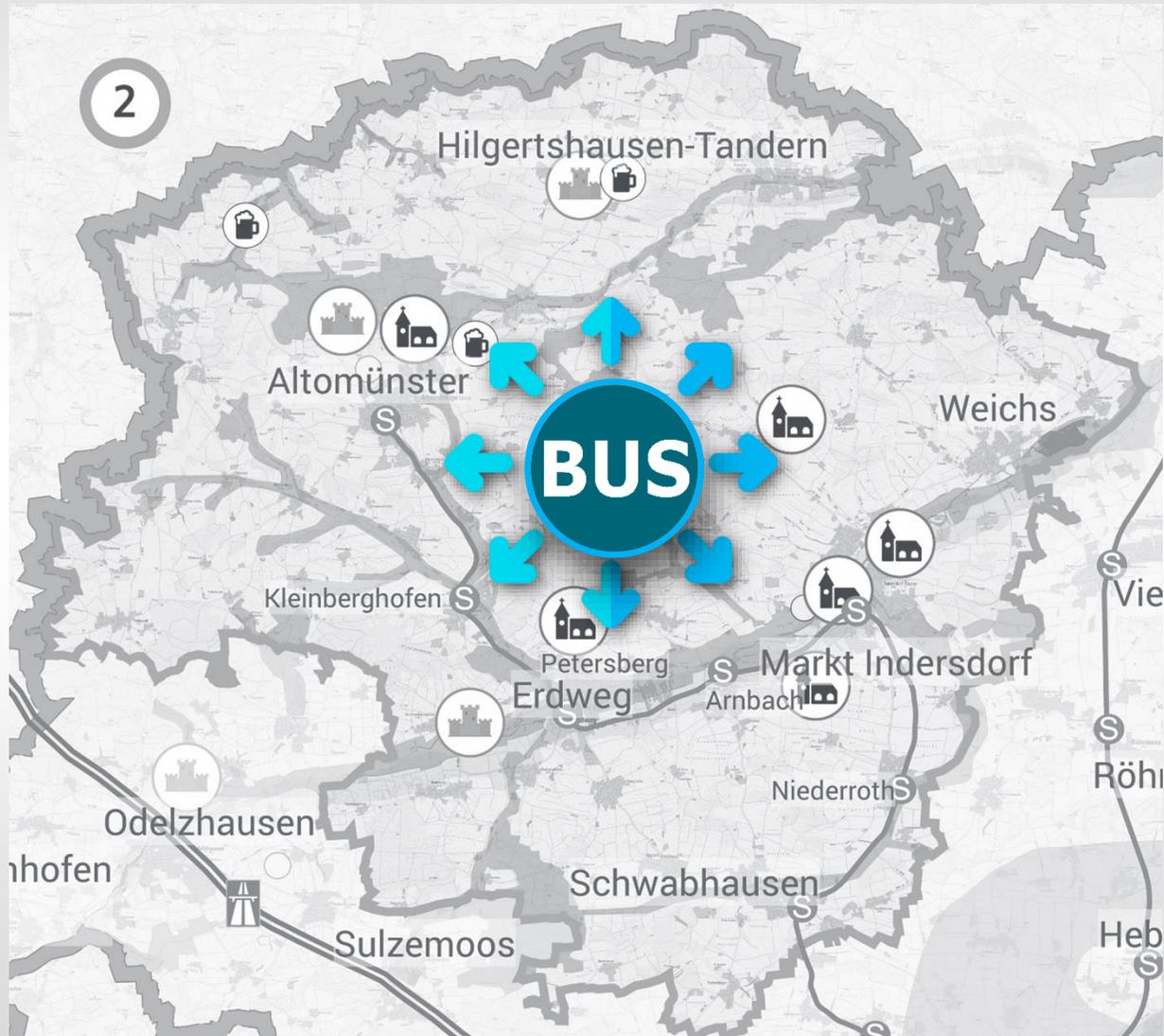
# P1. Schnellbus A8



Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



## P2. Busverdichtung Altomünster



Kategorie  
ÖPNV / SPNV

Kategorie  
Verkehrs-  
management

Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr

**MB 1.**  
Ausbau Bus-  
Zubringer im  
ländlichen Raum

**MB 5.**  
Mobilität als  
Dienstleistung

**MB 9.**  
Ausbau Fuß- und  
Radwegenetz

**MB 2.**  
Verdichtung ÖV-  
Angebot im  
urbanen Raum

**MB 6.**  
Gebühren-  
management

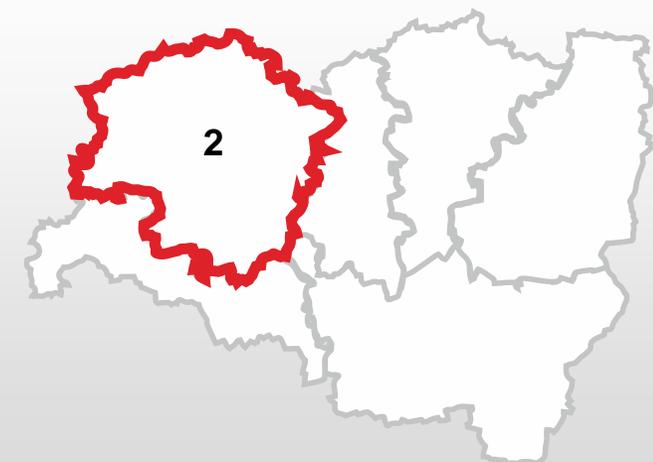
**MB 10.**  
Ausbau  
Radschnellwege

**MB 3.**  
Ausbau  
Schnellbuslinien

**MB 7.**  
Mobilitätsknoten /  
Regional Hub

**MB 4.**  
Ausbau ÖV-  
Tangential-  
verbindungen

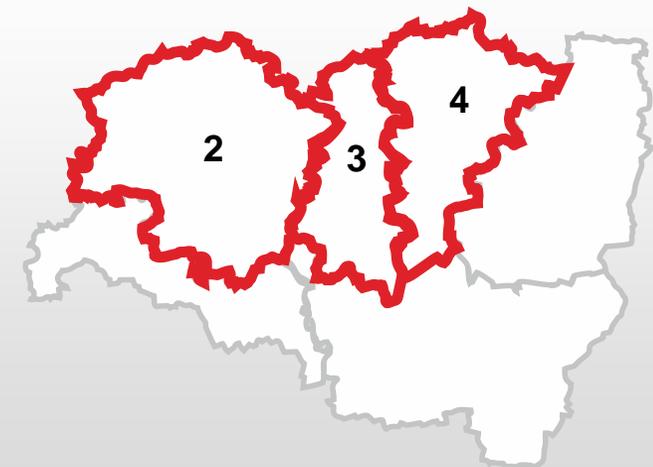
**MB 8.**  
MVV  
Verbesserungen  
Service



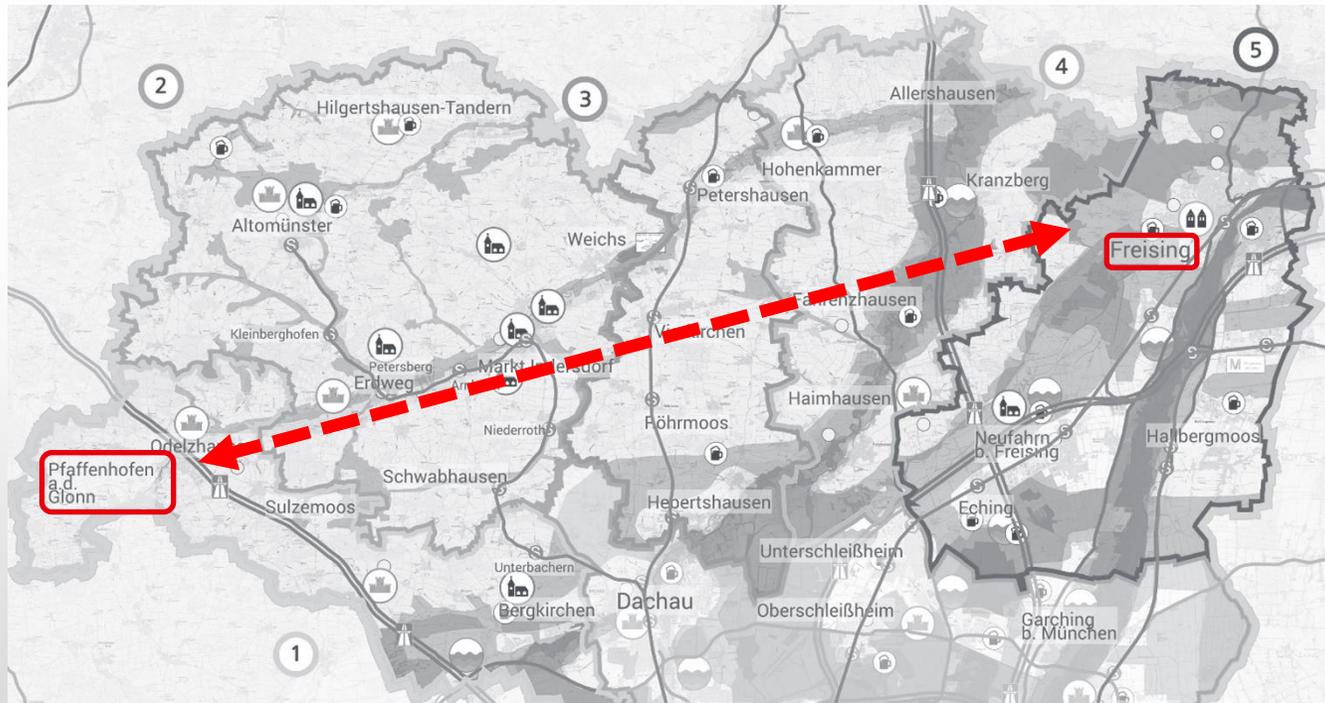
# P3. Regional Hub Petershausen



Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



# P4. ÖV Tangentiale Pfaffenhofen a.d.G. - Freising



Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
--------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------

**MB 1.**  
Ausbau Bus-  
Zubringer im  
ländlichen Raum

**MB 5.**  
Mobilität als  
Dienstleistung

**MB 9.**  
Ausbau Fuß- und  
Radwegenetz

**MB 2.**  
Verdichtung ÖV-  
Angebot im  
urbanen Raum

**MB 6.**  
Gebühren-  
management

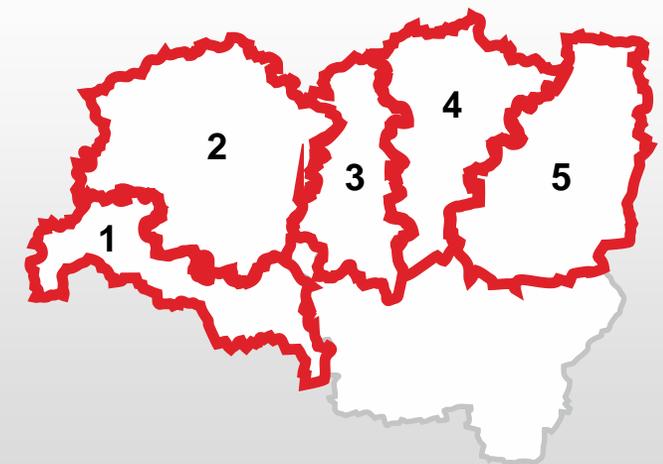
**MB 10.**  
Ausbau  
Radschnellwege

**MB 3.**  
Ausbau  
Schnellbuslinien

**MB 7.**  
Mobilitätsknoten /  
Regional Hub

**MB 4.**  
Ausbau ÖV-  
Tangential-  
verbindungen

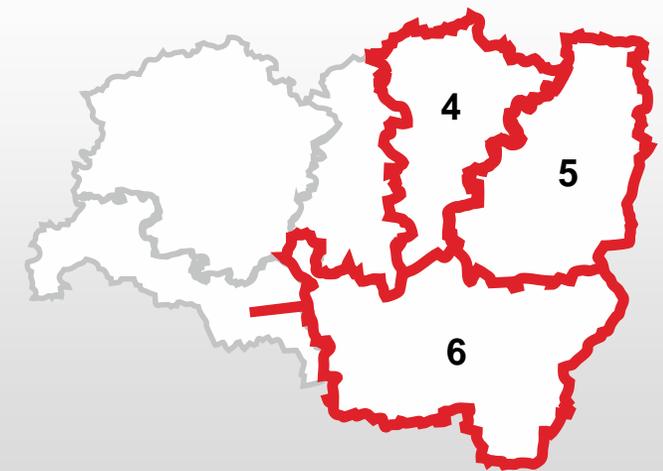
**MB 8.**  
MVV  
Verbesserungen  
Service



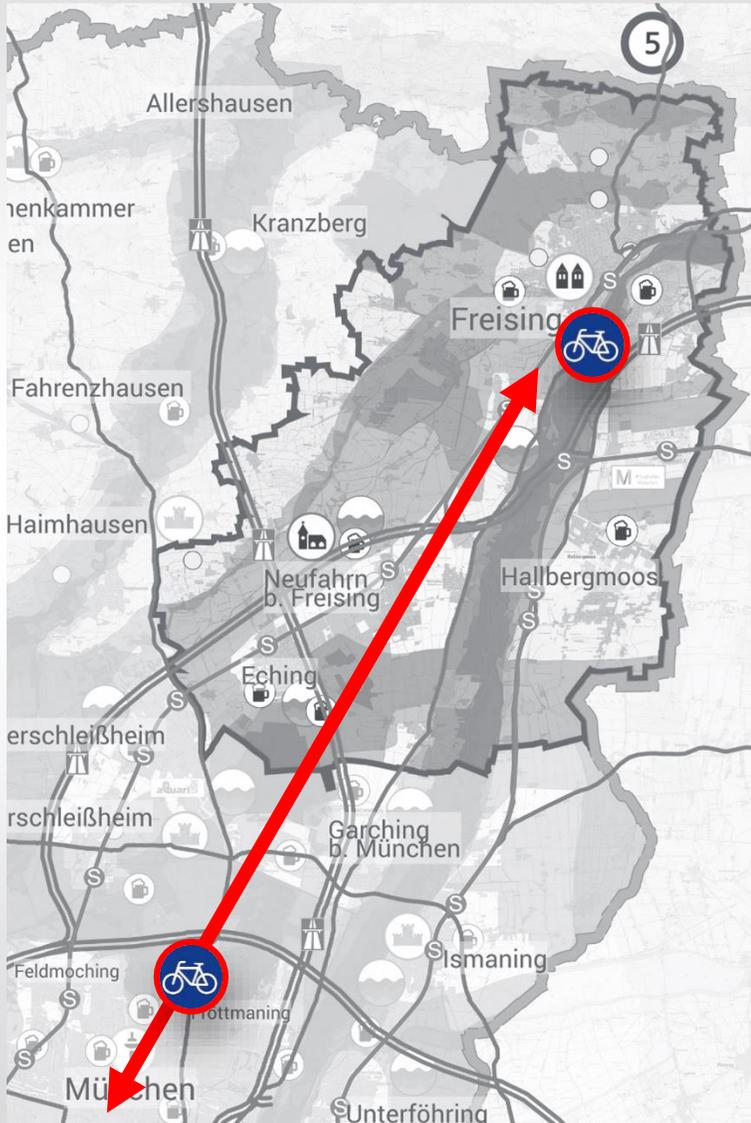
# P5. Schnellbus A9



Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



# P6. Radschnellweg Freising - München



Kategorie  
ÖPNV / SPNV

Kategorie  
Verkehrs-  
management

Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr

MB 1.  
Ausbau Bus-  
Zubringer im  
ländlichen Raum

MB 5.  
Mobilität als  
Dienstleistung

MB 9.  
Ausbau Fuß- und  
Radwegenetz

MB 2.  
Verdichtung ÖV-  
Angebot im  
urbanen Raum

MB 6.  
Gebühren-  
management

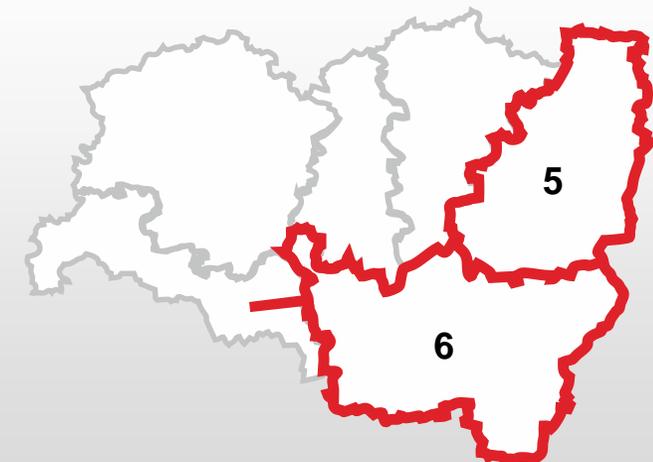
MB 10.  
Ausbau  
Radschnellwege

MB 3.  
Ausbau  
Schnellbuslinien

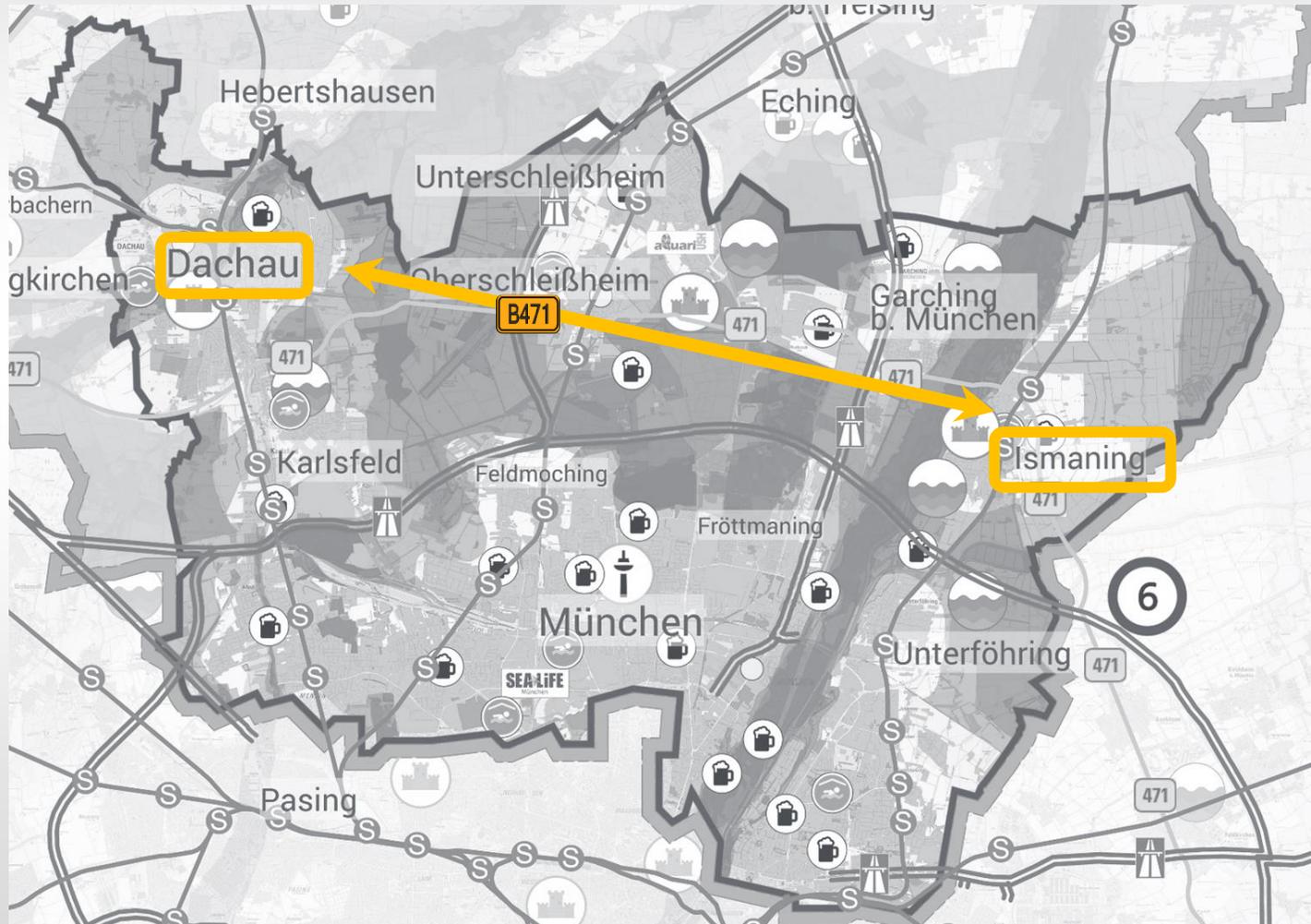
MB 7.  
Mobilitätsknoten /  
Regional Hub

MB 4.  
Ausbau ÖV-  
Tangential-  
verbindungen

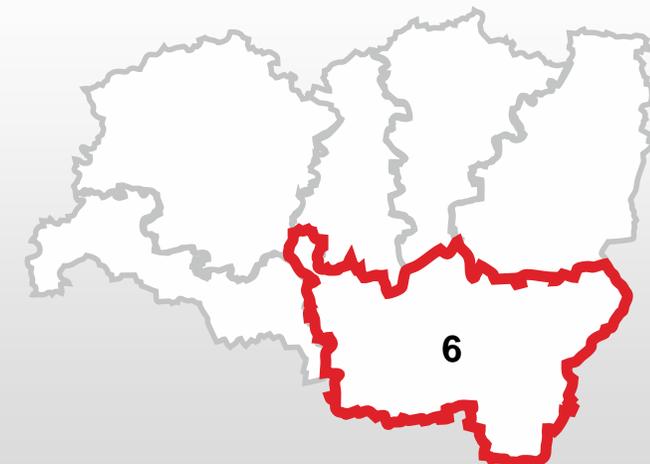
MB 8.  
MVV  
Verbesserungen  
Service



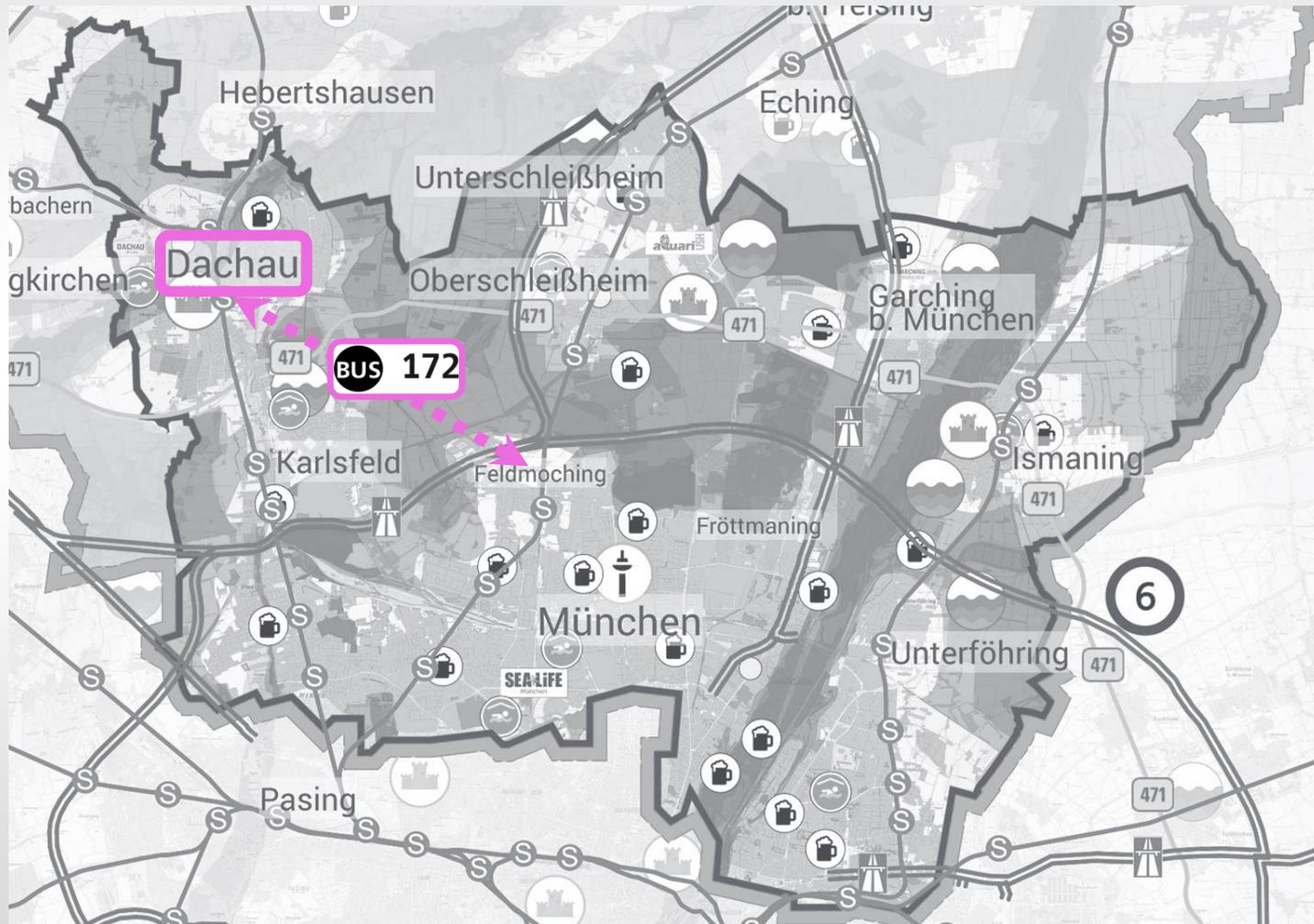
# P7. Busbevorrechtigung B471



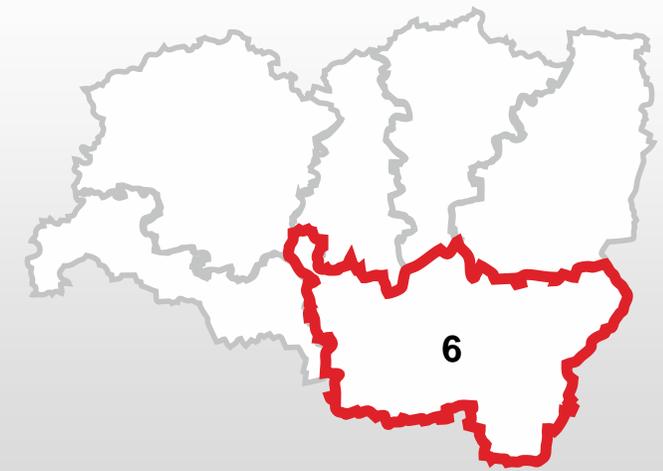
Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	<b>MB 5. Mobilität als Dienstleistung</b>	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
<b>MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum</b>	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



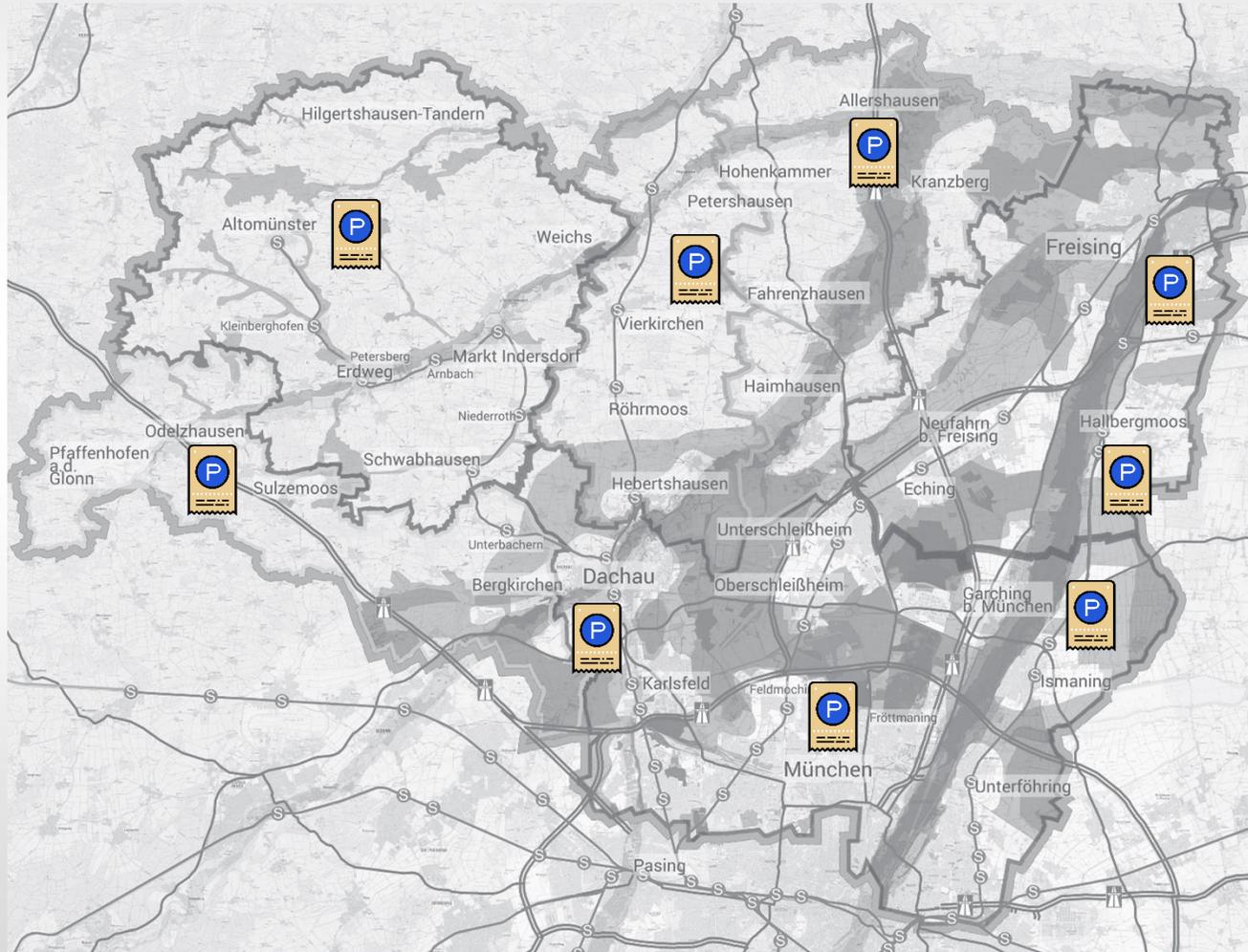
# P8. Taktverdichtung Buslinie 172



Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



# P9. Regionales Parkraummanagement



Kategorie  
ÖPNV / SPNV

Kategorie  
Verkehrs-  
management

Kategorie  
Fuß- und  
Radverkehr

MB 1.  
Ausbau Bus-  
Zubringer im  
ländlichen Raum

MB 5.  
Mobilität als  
Dienstleistung

MB 9.  
Ausbau Fuß- und  
Radwegenetz

MB 2.  
Verdichtung ÖV-  
Angebot im  
urbanen Raum

MB 6.  
Gebühren-  
management

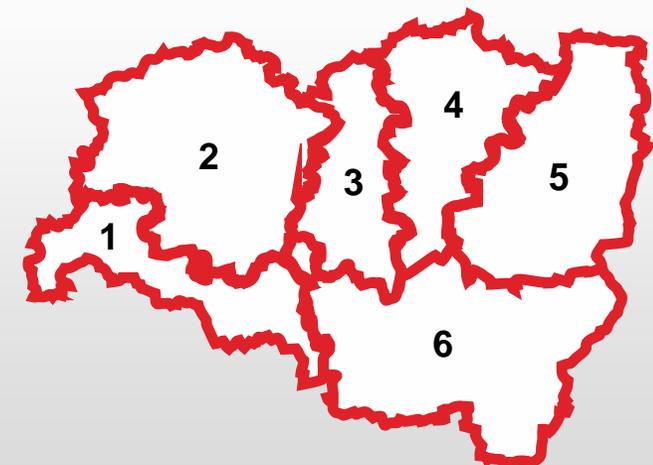
MB 10.  
Ausbau  
Radschnellwege

MB 3.  
Ausbau  
Schnellbuslinien

MB 7.  
Mobilitätsknoten /  
Regional Hub

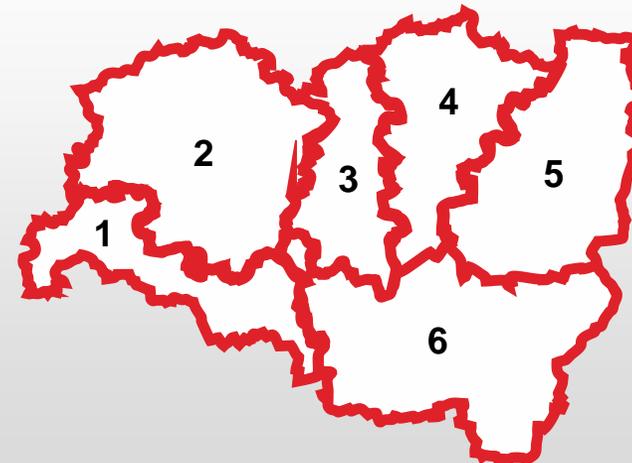
MB 4.  
Ausbau ÖV-  
Tangential-  
verbindungen

MB 8.  
MVV  
Verbesserungen  
Service



# Pilotprojekte

Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrs- management	Kategorie Fuß- und Radverkehr
MB 1. Ausbau Bus- Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz
MB 2. Verdichtung ÖV- Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebühren- management	MB 10. Ausbau Radschnellwege
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub	
MB 4. Ausbau ÖV- Tangential- verbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service	



- P1. Schnellbus A8
- P2. Busverdichtung  
Altomünster
- P3. Regional Hub  
Petershausen
- P4. ÖV Tangentiale  
Pfaffenhofen-Freising
- P5. Schnellbus A9
- P6. Radschnellweg  
Freising-München
- P7. Busbevorrechtigung  
B471
- P8. Taktverdichtung  
Buslinie 172
- P9. Regionales  
Parkraummanagement

# Verstetigung

- Kurzfristig anzugehende Pilotprojekte haben Beispielcharakter und dienen der inhaltlichen und organisatorischen Erarbeitung von Planungsstrukturen und Umsetzungsstrategien
- Mit dem Maßnahmenkatalog liegen weitere Projekte in ihrer inhaltlichen und zeitlichen Priorisierung zur Umsetzung bereit
- Maßnahmen und Strategien im Mobilitäts- und Verkehrsbereich der Kommunen und Landkreise können ihre volle Wirkung nur entfalten, wenn diese **regional aufeinander abgestimmt und koordiniert** werden, verkehrsmittel- und zuständigkeitsübergreifend.
- Freiraum- und Siedlungsplanung sind parallel und abgestimmt zu entwickeln

**Maßnahmenkatalog**

**Maßnahmenkatalog**

**Zweck:** Den eigenen Ländern und Kommunen sowie auch weiteren den Gemeinden gibt es zentrale Maßnahmenkataloge. In der Regel sind diese Maßnahmenkataloge als Formale Instrumente und als Maßstab für die Umsetzung von Projekten, Initiativen, Konzepten und anderen zu beauftragenden Projekten. In diesem Sinne können Maßnahmenkataloge als zentrale Instrumente angesehen werden.

**Zweck:** In diesem Länderkatalog werden Pilotprojekte, die sich als beispielgebend für die Umsetzung von Maßnahmen und Strategien im Mobilitäts- und Verkehrsbereich erweisen, dargestellt. Eine Maßnahme sollte für einen Pilotprojekt geeignet sein, wenn sie sich in der Umsetzung und der Umsetzung der Maßnahmen, Initiativen, Konzepten und anderen zu beauftragenden Projekten in der Praxis bewähren kann.

**Zweck:** Die Umsetzung der Pilotprojekte kann den Maßnahmenkatalog als einen zentralen Bestandteil dienen, um weitere Maßnahmenkataloge zu entwickeln. Pilotprojekte sind beispielgebend für die Umsetzung von Maßnahmen, Initiativen, Konzepten und anderen zu beauftragenden Projekten. In diesem Sinne können Maßnahmenkataloge als zentrale Instrumente angesehen werden.

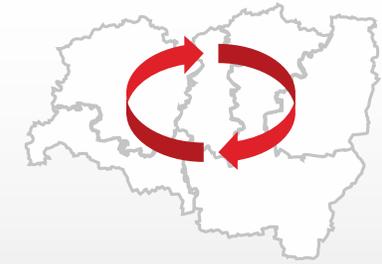
**Zweck:** Die Umsetzung der Pilotprojekte kann den Maßnahmenkatalog als einen zentralen Bestandteil dienen, um weitere Maßnahmenkataloge zu entwickeln. Pilotprojekte sind beispielgebend für die Umsetzung von Maßnahmen, Initiativen, Konzepten und anderen zu beauftragenden Projekten. In diesem Sinne können Maßnahmenkataloge als zentrale Instrumente angesehen werden.

**Zweck:** Die Umsetzung der Pilotprojekte kann den Maßnahmenkatalog als einen zentralen Bestandteil dienen, um weitere Maßnahmenkataloge zu entwickeln. Pilotprojekte sind beispielgebend für die Umsetzung von Maßnahmen, Initiativen, Konzepten und anderen zu beauftragenden Projekten. In diesem Sinne können Maßnahmenkataloge als zentrale Instrumente angesehen werden.



**Maßnahmenkatalog**

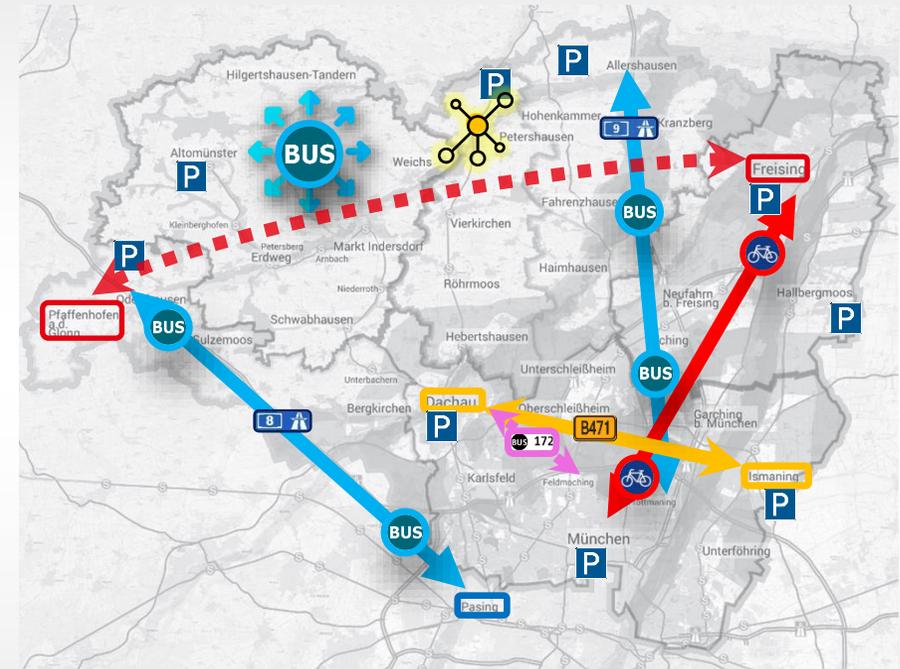
Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Umsetzungsjahre																
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030							
101	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
102	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
103	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
104	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
105	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
106	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	
107	Ausbau Radfahrwege zwischen Prümberg - Müden	Ausbau des Radfahrweges zwischen Prümberg und Müden, bestehend aus einem Radweg und einem Radweg mit einem Radweg	+++																	



# Verstetigung

## Koordinierte Verkehrsplanung im Raum München Nord

- Ziel ist die Verstetigung der mit dem interkommunalen Konzept im Raum München Nord begonnenen Zusammenarbeit
  - Fokus auf Projekte mit interkommunaler Bedeutung
  - Verstetigung bedarf seitens der Landkreise und Kommunen
    - personeller Ressourcen
    - Zeitbudget
    - Monitoringkonzept
- ➔ Steuerungskreis und Arbeitsgruppe erarbeiten einen Vorschlag zur Verstetigung





the mind of movement



Schulen  
Stadt- und Raumentwicklung



Landschafts  
architekten  
Stadtplaner



**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**



**INTERKOMMUNALES  
KONZEPT  
RAUM MÜNCHEN NORD**  
Siedlung · Freiraum · Mobilität



the mind of movement



Schulzen  
Stadt- und Raumentwicklung



Landschafts  
architekten  
Stadtplaner



# VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

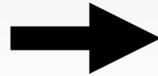
## SIEDLUNG – FREIRAUM – MOBILITÄT



**INTERKOMMUNALES  
KONZEPT**  
RAUM MÜNCHEN NORD  
Siedlung • Freiraum • Mobilität

# Ziel einer interkommunalen Zusammenarbeit im Raum München Nord

Dachauer  
Erklärung  
2015



INTERKOMMUNALES  
**KONZEPT**  
RAUM MÜNCHEN NORD  

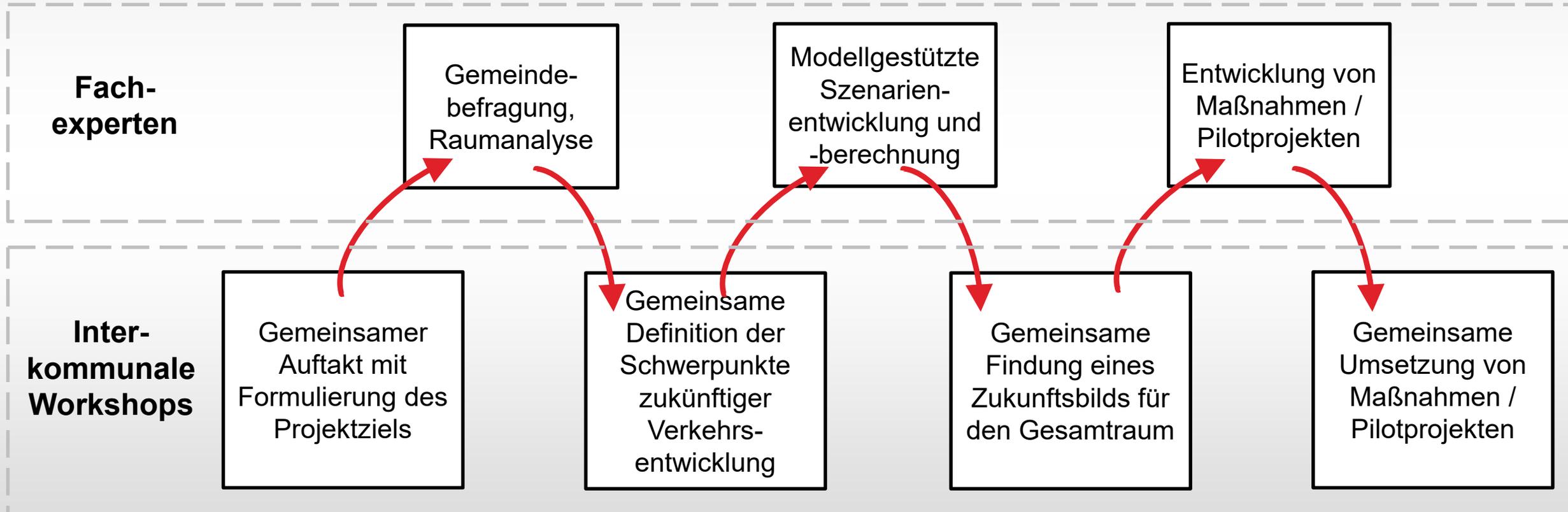
---

Siedlung · Freiraum · Mobilität

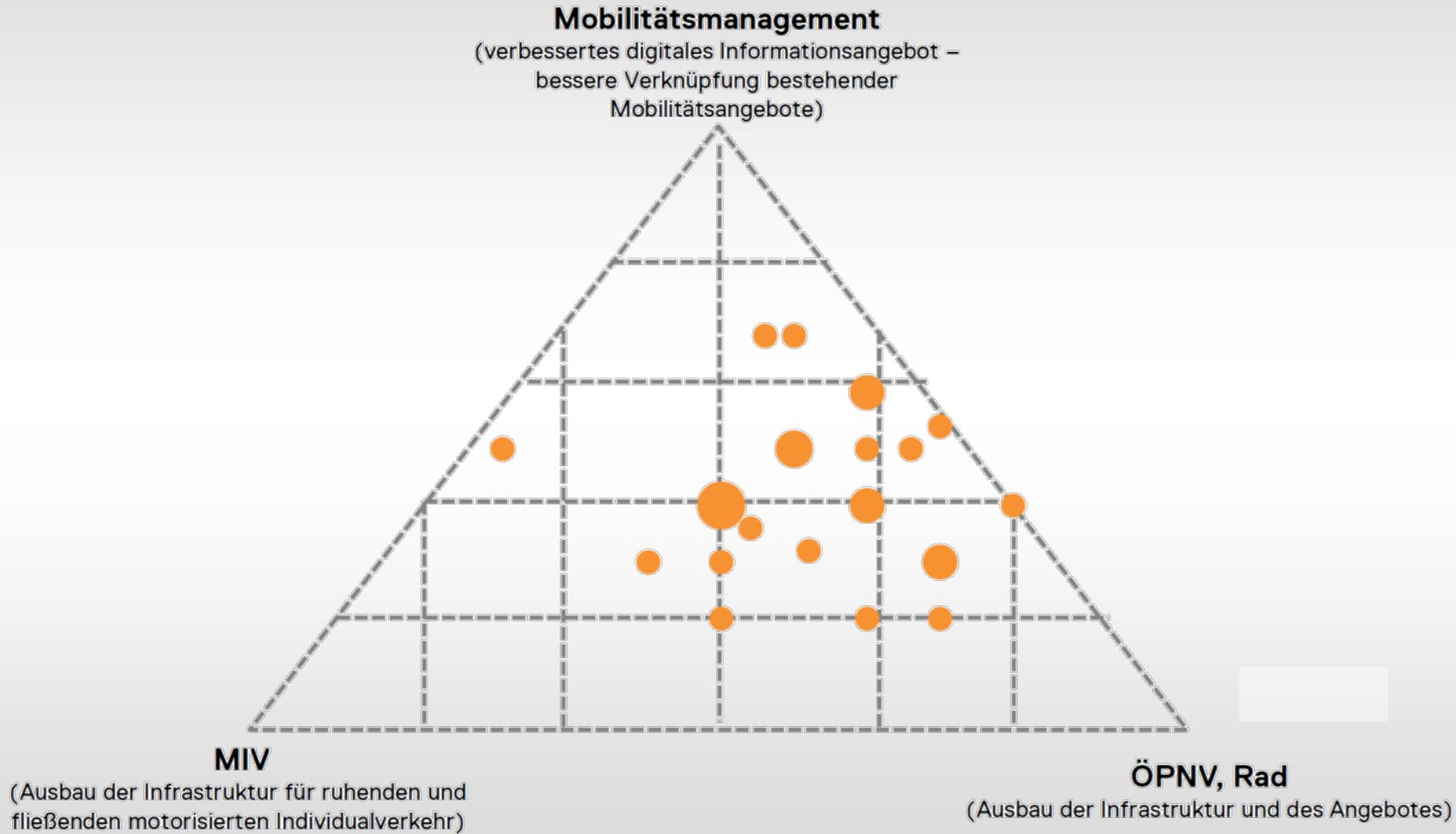
- Absicht zur **interkommunalen Zusammenarbeit**

- **Akteure:** Zusammenarbeit von 30 Kommunen der Landkreise Dachau, Freising und München sowie der Landeshauptstadt München
- **4 Workshops:** Diskussion und Detailarbeit in Workshops mit im Schnitt 30 Bürgermeistern, Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, Kreise und Bezirksausschüsse

# Intensiver partizipativer Projektprozess

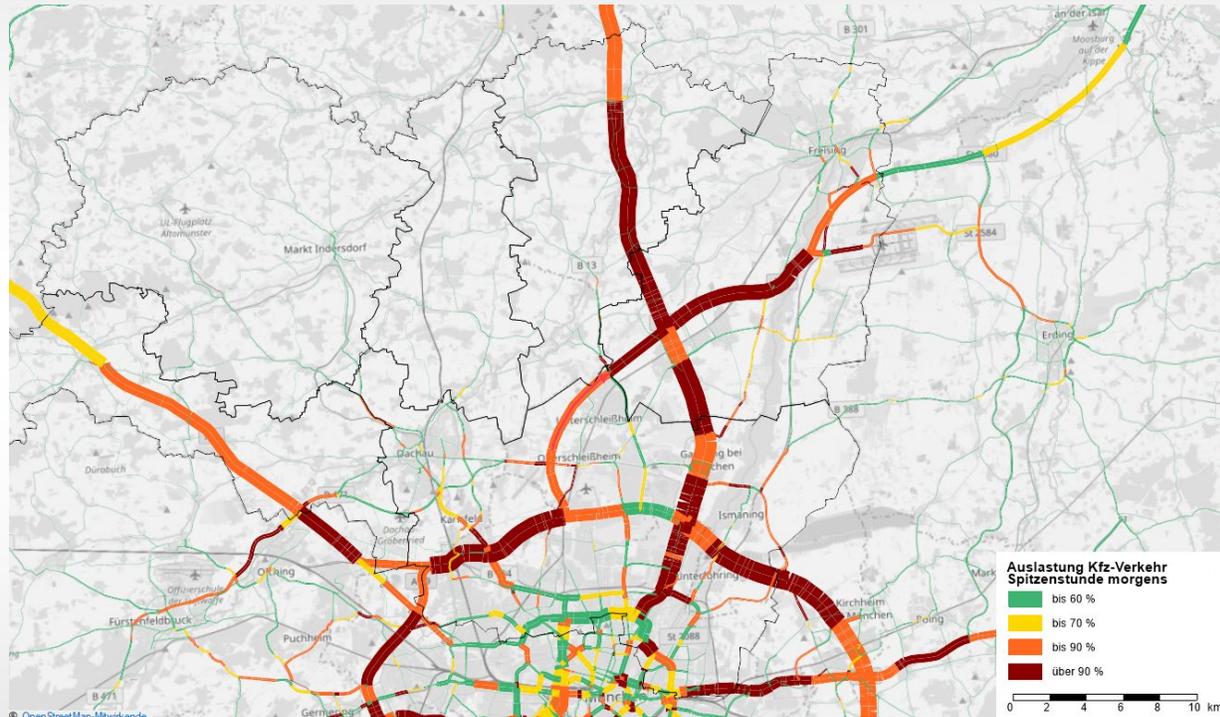


# Schwerpunkt zukünftiger Verkehrsentwicklung aus Sicht der Kommunen

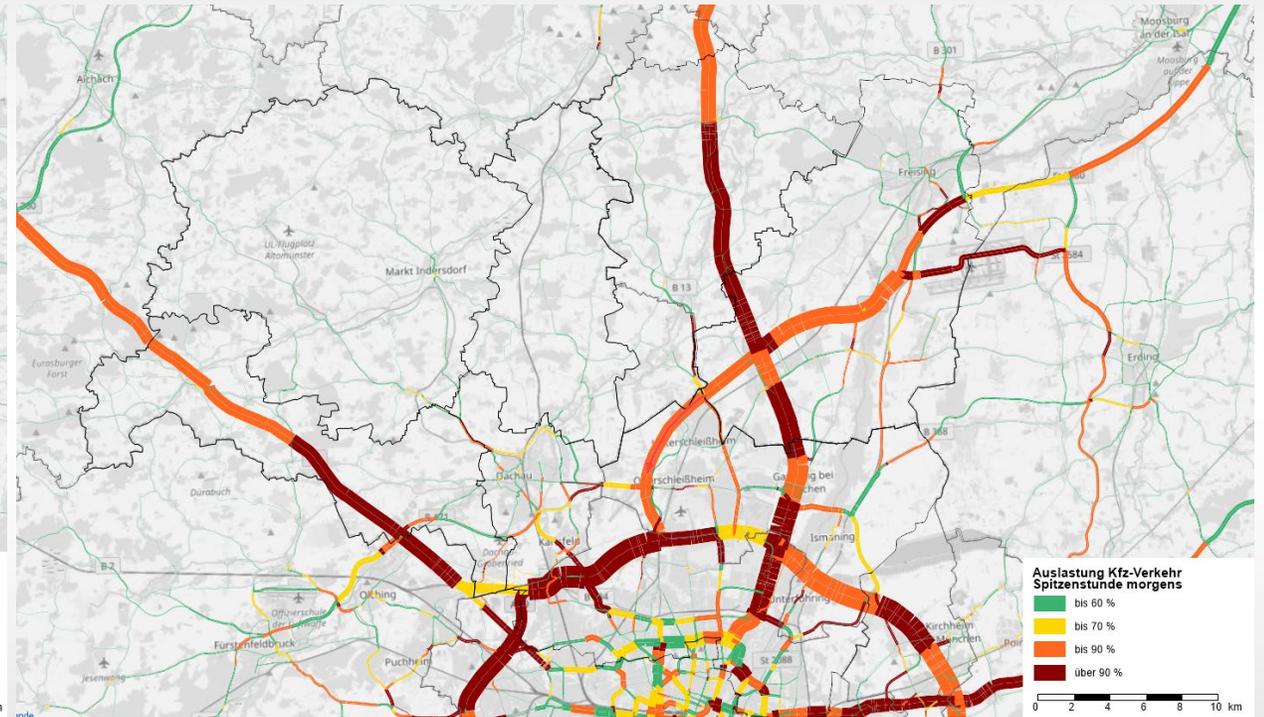


# Überlastung des Straßennetzes

## Analysefall 2016



## Prognosefall 2030 mit Neu- und Ausbaumaßnahmen

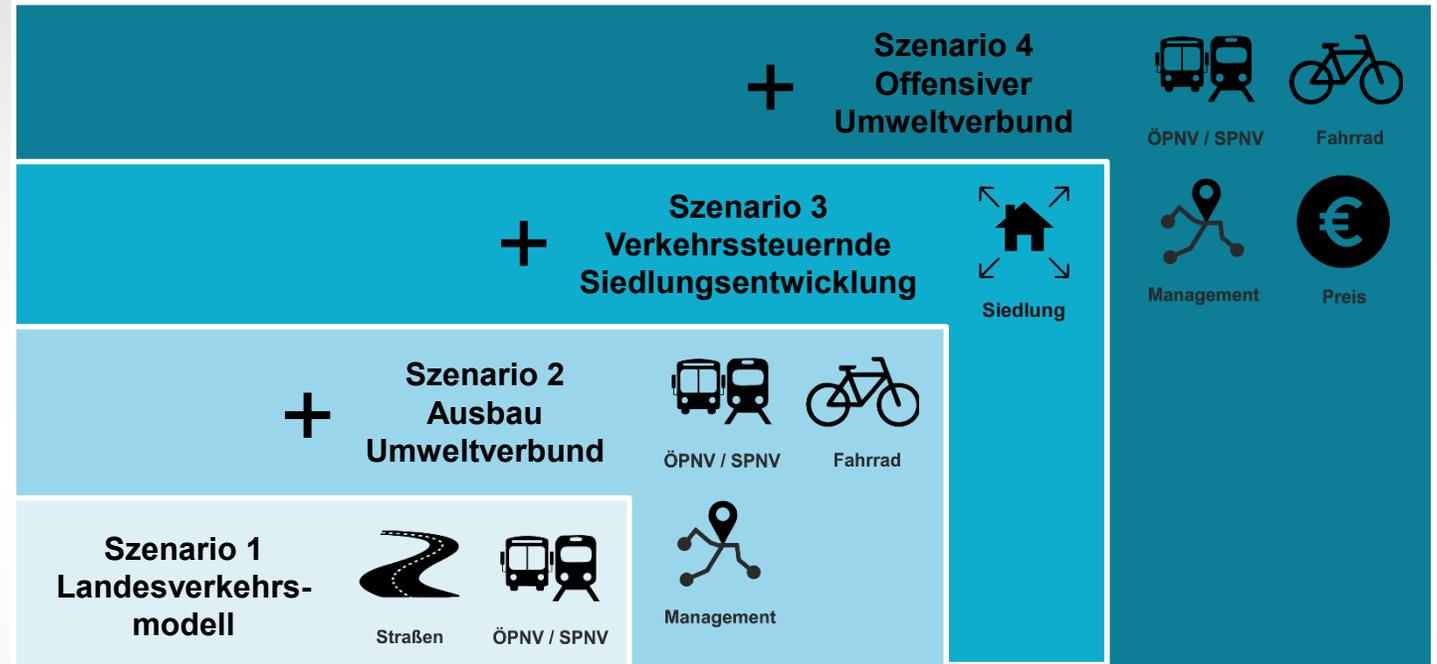
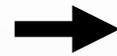


➔ Keine Verbesserung der verkehrlichen Situation trotz Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur

# Wahl von Szenario 4 als gemeinsames Zukunftsbild



Analyse

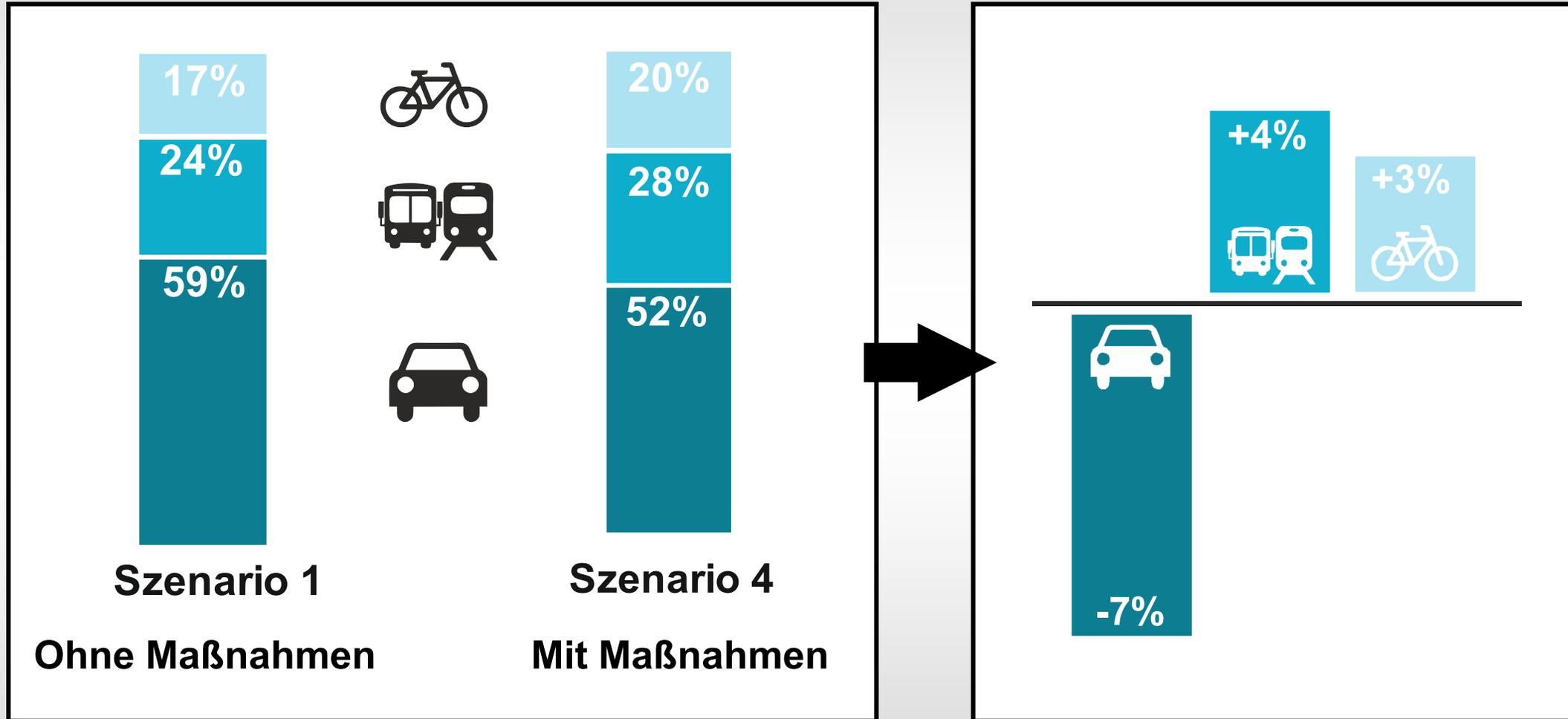


2016

2030

- ➔ Übereinstimmende Festlegung der Kommunen auf das weitreichendste Szenario mit offensiver Förderung des Umweltverbundes

# Verkehrsmittelberechnung zeigt hohe Wirkung des Szenarios 4



# Vorschlag interkommunaler Maßnahmen

Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrsmanagement	Kategorie Fuß- und Radverkehr	Kategorie Straßen
MB 1. Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz	Keine weiteren Maßnahmen über das Landesverkehrsmodell Bayern hinaus
MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebührenmanagement	MB 10. Ausbau Radschnellwege	
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub		
MB 4. Ausbau ÖV-Tangentialverbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service		

- **93 Einzelmaßnahmen**
- **in 10 Maßnahmenbündeln**
- **in 3 Kategorien**
  - bestehende Planungen
  - Ideen / Vorschläge der Kommunen und Gutachter
- **Interkommunal:**  
Planung und Koordination über Landkreis- und Gemeindegrenzen hinaus

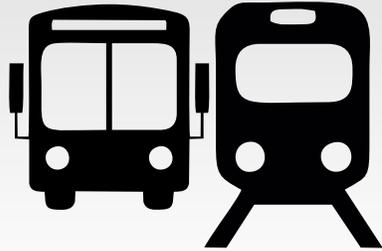
# Wirkungszusammenhang der Verkehrsmaßnahmen

## Übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundes- und Landespolitik, wirtschaftliche Entwicklung, gesetzliche Bestimmungen



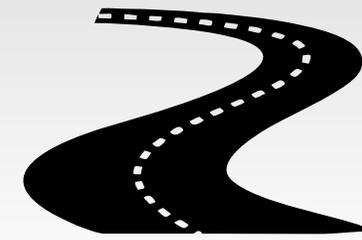
# Notwendige Voraussetzungen und Forderungen an weitere Akteure



- Erhöhung Zuverlässigkeit S-Bahn
- Taktverdichtung und Kapazitätsausbau S-Bahn und Regionalbahn
- Beseitigung Bahnübergänge
- Einführung Bayern-Takt und Bayern-Ticket

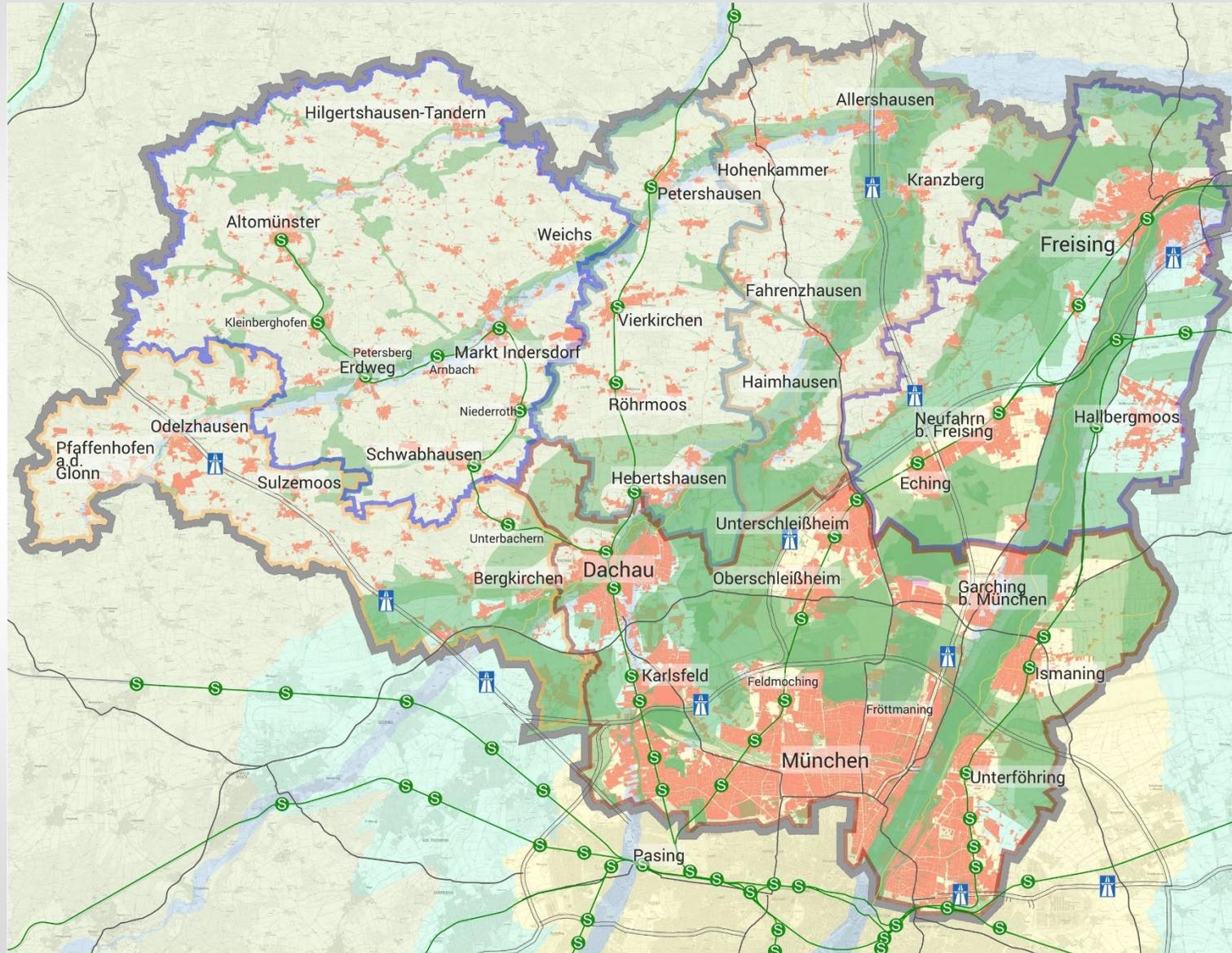


- Erleichterung des Baus von Radschnellwegen (u.a. Festlegung der Straßenbaulast)



- Keine weitere Kapazitätserweiterung im Straßennetz für den MIV

# Rahmenbedingungen von Siedlung und Freiraum



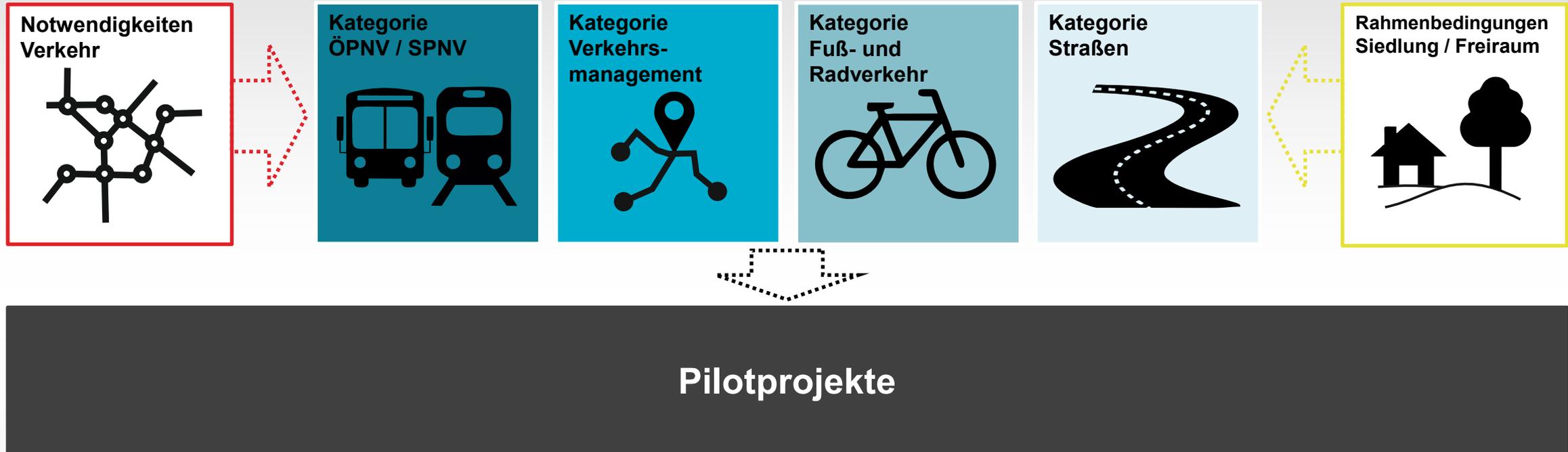
## Siedlung

- Fokus der Siedlungsentwicklung auf leistungsfähige ÖV-/Nahmobilitätsachsen
- Nachverdichtung der urbanen Räume und der weiteren Kernorte
- Entwicklung intermodaler Nahmobilitätsraum

## Freiraum

- Landschaftsräume schützen, entwickeln und qualifizieren
- Verknüpfung von Landschaft mit Siedlung und Mobilität
- Entwicklung von Steuerungsmodellen

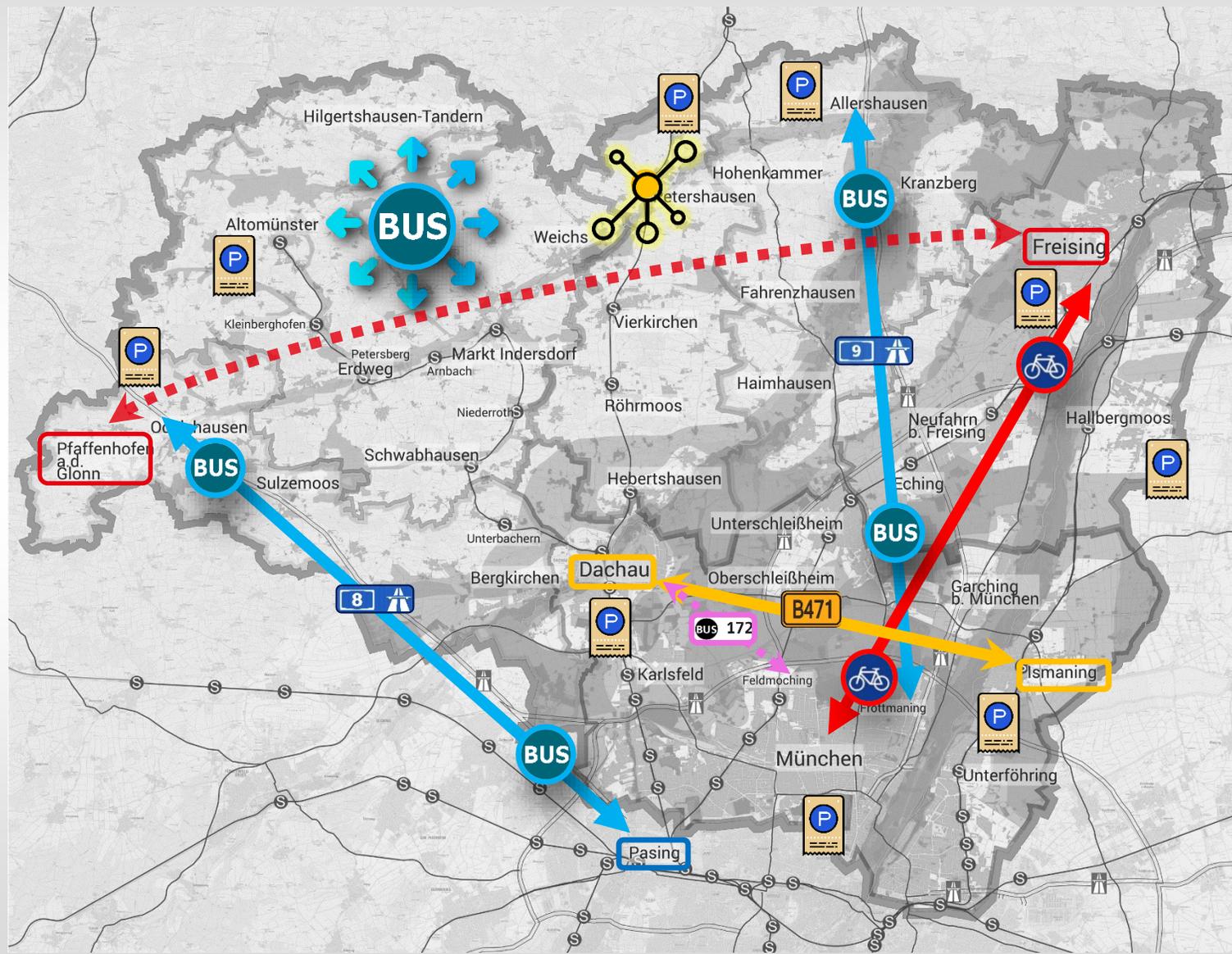
# Pilotprojekte als Einstieg in die Maßnahmenumsetzung



## Auswahlkriterien

- ▶ Kurzfristig anzugehen
- ▶ Hohe Wirkung
- ▶ Exemplarischer Charakter für weitere Maßnahmen
- ▶ Vielfalt an Maßnahmenarten

# Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung



- P1. Schnellbus A8**
- P2. Busverdichtung Altomünster**
- P3. Regional Hub Petershausen**
- P4. ÖV Tangentiale Pfaffenhofen-Freising**
- P5. Schnellbus A9**
- P6. Radschnellweg Freising-München**
- P7. Busbevorrechtigung B471**
- P8. Taktverdichtung Buslinie 172**
- P9. Regionales Parkraummanagement**

# Gemeinsame Abschlusserklärung

- **Forderung** an Entscheiderinnen und Entscheider zur Schaffung erforderlicher Rahmenbedingungen
  - Attraktivität und Kapazität SPNV
  - Schnelle Realisierung Rad(schnell)wegeverbindungen
- **Bereitschaft** zur interkommunalen Zusammenarbeit für die kurzfristige Umsetzung der Pilotprojekte
- **Mittel- und langfristige Zusammenarbeit** zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen mit den Maßnahmen des Verkehrskonzepts als Leitfaden
- **Auftrag** an die Steuerungsgruppe zur Erarbeitung eines Vorschlags zur Koordinierung und Verstetigung



## Gemeinsame Abschlusserklärung der Kommunen zum „Verkehrskonzept Raum München Nord“

Auf der Verkehrskonferenz am 2. Oktober 2015 in Dachau haben die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter aus Stadt und Landkreis München sowie den Landkreisen Freising und Dachau mit der „Dachauer Erklärung“ ihre Absicht und Bereitschaft zu einer verstärkten interkommunalen Zusammenarbeit zur Bewältigung der großen verkehrlichen Herausforderungen manifestiert.

Im Jahr 2018/19 wurde gemeinsam mit einem Gutachterteam das vorliegende „Verkehrskonzept Raum München Nord“ erarbeitet. Als Ergebnis dieses Prozesses beschlossen die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter gemeinsam die nachfolgende „Erklärung der Kommunen im Raum München Nord“:

Wir, die unterzeichnenden kommunalen Vertreterinnen und -vertreter, benötigen angesichts von zunehmendem Mobilitätsbedarf und Individualverkehr, von stetigem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in der Region München Nord Unterstützung bei der Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen. Wir fordern die Entscheiderinnen und Entscheider auf Bundesebene und beim Freistaat Bayern sowie die Trägerinnen und Träger von Verkehrsleistungen auf, umgehend die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Als besonders dringend sehen wir die Attraktivitätssteigerung und den Kapazitätsausbau des schienengebundenen öffentlichen Personen(nah)verkehrs (SPNV) in der Region. Der SPNV muss umgehend deutlich zuverlässiger und stetig spürbar leistungsfähiger werden! Des Weiteren halten wir die Schaffung von Grundlagen zur schnelleren Realisierung von überörtlichen Radwegeverbindungen sowie Radschnellwegeverbindungen für eine wesentliche Rahmenbedingung.

Wir, die unterzeichnenden Kommunalvertreterinnen und -vertreter, erklären gleichzeitig unseren Willen und unsere Bereitschaft, die im Rahmen des Verkehrskonzepts Raum München Nord erarbeiteten Pilotprojekte kurzfristig in interkommunaler Zusammenarbeit und mit der erforderlichen Unterstützung der dafür notwendigen weiteren Akteure umzusetzen.

Die dafür erforderlichen Ressourcen werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten und unter Ausschöpfung von Fördermöglichkeiten bereitstellen. Darüber hinaus wollen wir mit dem Verkehrskonzept als Leitfaden in einem interkommunalen Prozess auch mittel- und langfristig die verkehrlichen Herausforderungen in Abstimmung mit- und untereinander sowie in intensiver Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und Akteuren angehen.

Wir erteilen den Auftrag an die Steuerungsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Landkreise Dachau, Freising und München, der Landeshauptstadt München sowie dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München einen Vorschlag zu erarbeiten, wie die Zusammenarbeit koordiniert und verstetigt werden kann.

Unterföhring, 16. Oktober 2019



the mind of movement



Schulzen  
Stadt- und Raumentwicklung



Landschaftsarchitekten  
Stadtplaner



**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**



**INTERKOMMUNALES  
KONZEPT  
RAUM MÜNCHEN NORD**  
Siedlung · Freiraum · Mobilität

# Maßnahmenkatalog



ÖPNV / SPNV

**MB 1. Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum**

**Beschreibung**

- Schaffung eines regelmäßigen tagesdurchgängigen ÖV-Grundangebotes zwischen den Siedlungsgebieten und dem Hauptort
- Mindestangebot im Stundentakt
- Aufbau auf bestehendes Linien- oder Rufbusangebot
- Ausrichtung als Zubringer zu Schienen- und Schnellbusachsen
- Haltestellen einbinden (Ausbau von Fuß- und Radwegen)
- Haltestellen komfortabel und sicher ausstatten (Straßenquerung, Wetterschutz, Wartebereiche)

**Ziel**

- Anbindung des ländlichen Raums an das Schnellbahn-Netz
- Vervollständigung der Wegekette im ÖV
- Bereitstellung einer Alternative zum Pkw-Verkehr im Ländlichen Raum

Ifd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte								
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Baul.träger	MVV	VU	DB Netz	BEG
1.1	Ausbau Bus-Zubringer zur S-Bahn-Haltestelle Altomünster aus/ in das Umland	- Ausrichtung der ländlichen Verkehre auf Altomünster als Mobilitätsknoten - Verdichtung von bestehenden Linien kurzfristig auf 2-Stunden-Takt, mittel- bis langfristig auf min. 1-Stunden-Takt - Abwägung: Schaffung von On-Demand oder klassischen Bus-Angeboten mit Fahrplan	+++	MB 7, MB 9		x						x								x		x
1.2	Ausbau Bus-Zubringer zur S-Bahn-Haltestelle Markt Indersdorf aus/ in das Umland	- Ausrichtung der ländlichen Verkehre auf Markt Indersdorf als Mobilitätsknoten - Verdichtung von bestehenden Linien auf 2h bis 1h-Takt - Abwägung: Schaffung von On-Demand-Verkehren oder klassischen Bus-Angeboten mit Fahrplan	+	MB 7		x						x								x		x
1.3	Ausbau Bus-Zubringer zur SPNV-Achse Dachau - Petershausen	- Ausrichtung der ländlichen Verkehre auf die Bahnachse Petershausen - Dachau - Verdichtung von bestehenden Linien auf 60-Minuten-Takt, ggf. Neuschaffung von Linien - Abwägung: Schaffung von On-Demand-Verkehren oder klassischen Bus-Angeboten mit Fahrplan	++	MB 7		x	x	x				x								x		x
1.4	Ausbau Bus-Zubringer zu SPNV-Achsen von Allershausen, Kranzberg und Fahrenzhausen	- Schaffung von On-Demand-Verkehren, die auf Langläuferbuslinien abgestimmt sind - Ausrichtung auf S-Bahnen S1 und S2	+	MB 7			x	x	x			x								x		x
1.5	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Pfaffenhofen a.d. Glonn - Maisach	- Einrichtung eines 30/60-Minuten-Taktes - Ausrichtung auf S-Bahn S3	+	MB 7	x							x								x		x
1.6	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Pfaffenhofen a.d. Glonn - Odelzhausen - Dachau	- Einrichtung eines 30/60-Minuten-Taktes	++	MB 7	x					x		x								x		x
1.7	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Hilgertshausen - Markt Indersdorf - Dachau - München	- Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes	++	MB 7		x					x	x								x		x
1.8	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Allershausen - Garching	- Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes - Insb. räumliche Feinerschließung	+	MB 7				x	x	x		x								x		x
1.9	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Fahrenzhausen - Dachau	- Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes - Direktverbindung mit Feinerschließung des Raums	+	MB 7			x	x		x		x								x		x
1.10	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Aichach - Altomünster	- Schaffung eines neuen Bus-Angebots - Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes - perpektivisch Verlängerung S-Bahn	+	MB 7		x							x							x		x
1.11	Ausbau Bus-Verbindung zwischen Freising - Halbermoos	- Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes (Aufbau auf Linie 691)	++	MB 7						x		x								x		x
1.12	Verknüpfung des Busnetzes mit dem Schnellbusangebot	- Verknüpfung der zentralen Umsteigepunkte zum Schnellbusssystem auf dem Linienweg	++	MB 3	x			x	x	x		x								x		x

## MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum

### Beschreibung

- Verbesserung des bestehenden ÖV-Angebotes im urbanen Raum durch Angebotsausweitungen
- funktionelle und gestalterische Einbindung attraktiver Haltestellen

### Ziel

- Vermeidung Überlastung des Münchner Netzes
- Entlastung des Schienenverkehrs
- Entlastung der S-Bahn, vor allem da Über-Eck-Verbindungen vermieden werden
- Kapazitätserweiterung, Fahrzeitgewinne, mehr schnelle Direktverbindungen

Ifd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte					DB Netz	BEG	Privat			
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Baul.träger				MVV	VU	
2.1	Ausbau S-Bahn-Angebot zwischen Dachau - Breitenau	- Ausbau Schienenstrecke mit landschaftlicher Begleitplanung - Verdichtung Taktangebot > Verlängerung der in Dachau endenden S-Bahnfahrten - Anfahrtspunkt für Regionalbuslinien - Aufbau eines alternativen Umsteigepunktes westlich von Dachau	++	MB7	x						x		x		x	x	x					x	x	
2.2	Einrichtung einer Buslinie Dachau - Flughafen MUC	- Einrichtung eines 20-Minuten-Taktes - Aufbau einer neuen Express-Direktverbindung zur Entlastung bestehender, umsteigenotwendiger ÖPNV-Verbindungen	++							x	x	x		x	x							x	x	
2.3	Einrichtung einer Buslinie Dachau - Freising	- Einrichtung eines 20-Minuten-Taktes - Direkte ÖPNV-Verbindung zwischen zentralen Orten im Raum München Nord mit zwischenörtlicher Bedienung	++				x	x	x	x	x			x	x							x	x	
2.4	Verdichtung des bestehenden Taktangebotes im Busverkehr im gesamten Planungsraum 6	- Erhöhung der Kapazitäten und damit verbesserter Fahrgastkomfort - Attraktive Alternative zum Pkw - Halbierung des bestehenden Taktangebotes	++	MB5							x	x		x	x							x	x	
2.5	Verlängerung U6 Garching - Neufahrn/ Eching/ Flughafen MUC	- Aufbau einer leistungsstarken und umsteigefreien Schienenverbindung nach München - Prüfung des möglichen Zielpunktes noch notwendig - landschaftliche Begleitplanung	+++							x	x			x	x	x	x					x	x	

### MB 3. Ausbau Schnellbuslinien

#### Beschreibung

- Einrichtung von Schnellbussen als Ersatz für fehlende Schienenverkehrsachsen bzw. zur Entlastung von Schienenverkehrsachsen
- schnelle Verbindung ins Zentrum
- Haltestellen einbinden in Fuß- und Radwegenetz
- Haltestellen komfortabel und sicher ausstatten, funktional und gestalterisch einbinden

#### Ziel

- Beschleunigung des ÖPNV, Reisezeitgewinne
- Erhöhung der Fahrgastzahlen
- bessere Verknüpfung der Region
- ggf. Entlastung des SPNV

Ifd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte					DB			
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommu ne	Kreis	Land	Bund	Baul.tr äger	MVV	VU	Netz	BEG
3.1	Ausbau Schnellbuslinie A8 zwischen Dasing - Pasing	- Linienführung auf der A8 - Halt an wenigen, nachfragestarken Orten - Haltestellen in Nähe der Autobahn - Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes	+++	MB 1, MB 7, MB 9	x					x	x			x	x	x	x	x	x			
3.2	Machbarkeitsstudie und Ausbau Schnellbuslinie A9 zwischen Allershausen - Fröttmaning (A9)	- Linienführung auf der A9 - Halt an wenigen, nachfragestarken Orten - Haltestellen in Nähe der Autobahn - Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes	+++	MB 1, MB 2, MB 7, MB 9				x	x	x	x			x	x	x	x	x	x			
3.3	Machbarkeitsstudie Schnellbus Mobilitätsknoten	- Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale eines Mobilitätsknotens entlang der Schnellbuslinie		MB 5, MB 7	x			x		x	x				x	x	x					
3.4	Ausbau Schnellbus-Mobilitätsknoten	- Schnellbushaltestelle an der Autobahn / Bundesstraße - Unterschiedliche Ausbaustufen (XL, L, M) - Anbindung P+R Angebot - B+R Angebot - Radstation, Lademöglichkeiten Pedelec, radluftstation - organisierter und schneller Umstieg - Multimodale Verknüpfung - Mobilitätsinformation - Attraktive Busanbindung in das Umland - Verknüpfung mit anderen Angeboten und Nutzungen (Tankservice, Waschservice, Reparaturservice, ... )	++	MB 5, MB 7	x			x		x	x				x	x	x					

## MB 4. Ausbau ÖV-Tangentialverbindungen

### Beschreibung

- Einrichtung eines neuen ÖV-Angebotes
- Taktichte an der Nachfrage orientiert
- geht über reine Zubringerfunktion hinaus
- eigenständige schnelle Verbindung, dort wo keine Schnellbahnen fahren
- können auch Haltestellen anderer Linien auslassen
- Aufwertung der bestehenden Haltestellen

### Ziel

- neue verfügbare ÖV-Relation
- Entlastung S-Bahn
- Erhöhung der Fahrgastzahlen
- Vermeidung von Eckfahrten
- attraktive und schnelle Verbindung

Ifd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte					DB Netz	BEG	Privat		
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Baul.träger				MVV	VU
4.1	Einrichtung einer Buslinie Pfaffenhofen a.d.G. - Odelzhausen - Erdweg - Markt Indersdorf - Petershausen -Hohekammer - Allershausen - Freising (- Flughafen)	- Aufbau einer Direktlinie - Einrichtung eines 120 bis 60-Minuten-Taktes - auch abschnittsweise Realisierung sinnvoll	+++	MB 1, MB 7, MB 9	x	x	x	x	x		x			x	x				x	x			
4.2	Einrichtung einer Buslinie Niederroth - Röhrmoos - Haimhausen - Unterschleißheim - Oberschleißheim	- Aufbau einer Direktlinie - Einrichtung eines 60 bis 20-Minuten-Taktes bzw. Anpassung an Takt des SPNV	++	MB 1		x	x	x		x	x			x	x				x	x			
4.3	Einrichtung einer Buslinie Markt Indersdorf - Vierkirchen - Fahrenzhausen - Neufahrn	- Aufbau einer Direktlinie - Einrichtung eines 60 bis 30-Minuten-Taktes - Aufbau einer Direktlinie	++	MB 1		x	x	x	x		x			x	x				x	x			
4.4	Einrichtung einer Buslinie Karlsfeld - Unterföhring	- Einrichtung eines 60 bis 20-Minuten-Taktes bzw. Anpassung an Takt des SPNV	++	MB 1						x	x			x	x				x	x			
4.5	Inbetriebnahme Nordring	- Aufbau der Tangentialverbindung als Vollbahn oder Tram - Vorlaufbetrieb als Expressbus - Aufbau Verbindungen in alle Richtungen - Kapazitätsausweitung - landschaftliche Begleitplanung - Einbindung des Fuß- und Radwegenetzes	+++							x	(x)		x			x	x		x	x	x	x	x
4.6	Einrichtung einer Expressbusverbindung Dachau [S/R] – Oberschleißheim [S] – Garching-Hochbrück [U] – Garching-Forschungszentrum [U] (X201)	- Aufbau einer Expressbusverbindung als Teil des Ringbuslinienkonzeptes - Einrichtung eines 20-Minuten-Taktes (Mo.-Sa.) - Ausbau als Schienenverbindung prüfen (langfristig) - funktionelle und gestalterische Einbindung der Haltepunkte	++	MB 2, MB 5						x	x		(x)	x	x				x	x			
4.7	Einrichtung einer Expressbusverbindung Unterschleißheim [S] – Garching-Hochbrück [U] – Ismaning [S] – Aschheim – Feldkirchen – Haar [S] (X202)	- Aufbau einer Expressbusverbindung als Teil des Ringbuslinienkonzeptes - Einrichtung eines 20-Minuten-Taktes (Mo.-Sa.) - Ausbau als Schienenverbindung prüfen (langfristig) - funktionelle und gestalterische Einbindung der Haltepunkte	++	MB 2, MB 5						x	x		(x)	x	x				x	x			











## Fuß- und Radverkehr

### MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz

#### Beschreibung

- Ausbau von Radwegen und Bildung eines Radwegenetzes im gesamten Untersuchungsraum für den Alltagsradverkehr, Aufbau auf bestehende Radverkehrskonzepte der Landkreise
- Verbindung von wichtigen Zielpunkten mit großer Nachfrage wie wichtigen Haltestellen insb. des SPNV, Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Innenstädte, Verwaltungen
- Routenwahl weitgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen im untergeordneten Netz im Mischverkehr bei 30 km/h
- Anforderungen: bei Dunkelheit sicher nutzbar, bei jeder Witterung befahrbar, ohne Umwege sind wichtige Ziele erreichbar
- Um- und Ausbau der Wege zur Verbesserung des Landschaftserlebnis und der Nutzbarkeit der Wege

#### Ziel

- Verlagerung MIV Fahrten auf Radverkehr
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Attraktivitätssteigerung von Fuß- und Radverkehr;
- Schaffung neuer Verbindungen als regionales Freizeitangebot Wiedererkennbarkeit und Identifikation
- Schaffung neuer Qualitäten
- Verminderung von MIV und ÖPNV-Fahrten für Alltag und Freizeit
- Reduzierung MIV-Fahrten zu Freizeitwecken
- Steigerung für das Bewusstsein der wertvollen lokalen Räume
- Entlastung Ortskerne
- Verkürzung Wegelängen
- Systembeschleunigung

lfd Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug MB	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte										
					R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Baul.träger	MVV	VU	DB Netz	BEG	Privat	
9.1	Klassifizierung und priorisierter Ausbau des Radverkehrsnetzes	- Vernetzung / Verbindung der bestehenden Radwege - Verknüpfung und Aufbau auf bestehende Radverkehrskonzepte der Landkreise - Ausweisung eines durchgängigen und direkten Haupttroutennetzes - Priorisierter Ausbau von Haupttrouten - landschaftsbezogene Charakteristik herausarbeiten - Landschaftserlebnis hochwertig gestalten, Landmarks und Sichtachsen berücksichtigen, keine Durchquerung schutzwürdiger Flächen	+++			x	x	x	x	x	x	x				x	x	x						
9.2	Schließung von Lücken im regionalen Radwegenetz	- Bau von Radwegen an Außerortsstraßen - Bau und Markierung von Radinfrastruktur auf Innerortsstraßen	++			x	x	x	x	x	x	x				x	x	x						
9.3	Ausbau bestehender mangelhafter Radinfrastruktur	- Kombination bzw. Trennung versch. Wegetypen - Verbesserung von mangelhaften Oberflächenbelag - lokale Freizeit- und Bewegungsräume erschließen, aufwerten und bewerben	++			x	x	x	x	x	x	x				x	x							
9.4	Ausbau B+R-Stationen an Haltestellen des SPNV	- Untersuchung der Auslastung vorhandener Anlagen durch MVV - Bau von hochwertigen, tw. abschließbaren Abstellanlagen (Fahrradboxen) - Bau von komfortablen und sicheren Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV - Ausstattungsmerkmale und Kapazität abhängig von Ein- und Aussteigerzahlen an Haltestellen - gestalterischer und stadträumliche Aufwertung und Einbindung	++	MB 7			x	x		x	x	x				x	x						x	
9.5	Berücksichtigung straßenbegleitender Radwege bei Sanierung	- Radinfrastruktur in Zukunft stets mitdenken	++			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						





## **Verkehrskonzept Raum München Nord**

**Maßnahmen-Workshop  
Montag, 16. September 2019, 9.00 – 15.30 Uhr  
Im Bürgerhaus Karlsfeld**

**Dokumentation**



## Teilnehmer\_innen

### Teilnehmende Kommunen / Verwaltung

Siehe Anhang

### Steuerungsgruppe / Auftraggeberin

Förster, Anka, LH München  
Haas, Florian, LKR Dachau  
Meier, Georg, LKR Dachau  
Renz, Philipp LKR München  
Seubert, Antonia, LKR Freising  
Toups, Matthias, LH München  
Wißmann, Marc, RPV

### Gutachterteam / Auftragnehmer

Verkehr:

Schulze, Christoph, PTV Group  
Schürmann, Rimbart, PTV Group  
Clouth, Andreas, PTV Group

Siedlung:

Schulten, Marc Lucas, SSR  
Lohmüller, Stefan, SSR

Freiraum:

Burkhardt, Irene, BEM Landschaftsarchitekten  
Britze, Isabella, BEM Landschaftsarchitekten  
Pawar, Shalaka, BEM Landschaftsarchitekten

Moderation:

Epple, Sonja, NextSpaces  
Gans, Brigitte, NextSpaces

## Die Veranstaltung

Der vierte und letzte Workshop zum Verkehrsgutachten „Verkehrskonzept Raum München Nord“ diente der Entscheidung, mit welchen Maßnahmen und Projekten die Kommunalvertreterinnen und -vertreter in die Umsetzung starten möchten, sowie welche Forderungen sie in welcher Form an die übergeordneten Entscheider stellen wollen. Von den Gutachtern wurden ein Maßnahmenkatalog mit über 90 Einzelmaßnahmen präsentiert, zusammengefasst in zehn Maßnahmenbündel. Aus den Einzelmaßnahmen wurden neun Pilotprojekte ausgewählt, die sich aus Gutachtersicht aufgrund ihrer Priorität und ihrem beispielhaften Charakter besonders gut als Startprojekte eignen. Die Pilotprojekte wurden nach Kriterien wie z.B. Wirksamkeit, Umsetzungszeitraum, eigene Beteiligungsmöglichkeiten ausgewählt. Sie decken zudem den gesamten Untersuchungsraum ab.

Der Workshop diente der Diskussion und Abstimmung, inwieweit die Pilotprojekte von allen Kommunalvertreterinnen und -vertretern mit getragen werden. Für solch ein breit getragenes „Startprogramm“ an Verkehrsprojekten sollen die Entscheider auf Bundes- und Landesebene sowie der Verkehrsträger mit Nachdruck zur Unterstützung und gemeinsamen Umsetzung gewonnen werden.

## Ablauf

### Begrüßung

Landrat Stephan Löwl begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und betonte erneut die Dringlichkeit, dass die Kommunen ins Tun kommen und dass gemeinsam Forderungen an die verantwortlichen Akteure und Institutionen gestellt werden.

Dabei sind drei Themen aus seiner Sicht besonders wichtig:

Die S-Bahn muss zuverlässig und mit hohem Takt funktionieren, sonst sind die Verkehrsprobleme nicht in den Griff zu bekommen. Aktuell passiert genau das Gegenteil mit der Streichung der Taktverstärker auf der S3 und S6.

Beim Radverkehr braucht es bessere kommunale Werkzeuge zur Durchführung von Planungsprozessen, z.B. ein Planfeststellungsverfahren für Radschnellverbindungen. Der Straßenverkehr ist für Busse und MIV gleichermaßen wichtig. Hier fehlen Geld und Personal, um den notwendigen Ausbau zu garantieren.

Dabei gelte es, so Landrat Löwl, auch über die Region München hinaus zu denken. Andere Regionen wie Franken befürchten, dass eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in Südbayern die Region noch interessanter machen würde und die Abwanderung aus ihren Regionen verstärkt. Daher muss es Konzepte geben, mit denen allen geholfen wird.

## Vorstellung des Maßnahmenkatalogs und der Pilotprojekte durch die Gutachter

Bei der Maßnahmenentwicklung orientierten sich die Gutachter zum einen an Leitlinien, denen alle Maßnahmen folgen sollen. Das sind hohe Lebensqualität, gute Erreichbarkeit, geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen und hochwertige Landschaftsqualitäten. Zum anderen zeigen sie übergeordnete Handlungsmaxime auf, die es zu berücksichtigen gilt, z.B. den Umweltverbund attraktiver machen, die Siedlungsentwicklung interkommunal koordinieren oder den Freiraum schützen und entwickeln. Darüber hinaus beschreiben die Gutachter in ihren Empfehlungen solche übergeordneten Rahmenbedingungen, die es obligatorisch, z.B. per Gesetz, zu berücksichtigen gilt.

Des Weiteren wurden Notwendigkeiten formuliert, die allen weiteren Forderungen zugrunde gelegt werden.

Das sind im Bereich Verkehr:

- Erhöhung der Zuverlässigkeit der S-Bahn
- Festlegung der Straßenbaulast im Straßen- und Wegenetz für den Bau von Radschnellwegen
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Keine weitere Kapazitätserweiterung MIV
- Einführung von Bayern-Takt und Bayern-Ticket für das gesamten ÖPNV-Netz
- Taktverdichtung der S-Bahn und Regionalbahn
- Kapazitätsausbau bei S-Bahn und Regionalbahn

Rahmenbedingungen Siedlung:

- Siedlungsentwicklung an der Schiene, Verdichtung an Knotenpunkten
- Fokus der Siedlungsentwicklung in den Räumen 3, 5 und 6
- Entwicklung eines intermodalen Nahmobilitätsraums durch urbane Verdichtung in Raum 6
- Behutsame Weiterentwicklung mit Fokus auf die Kernorte in den Räumen 1, 2 und 4

Rahmenbedingungen Freiraum:

- Gemeinsam getragene Leitbilder für die Landschaftsräume
- Landschaft schützen und qualifizieren. Auf Charakter und Landmarks eingehen
- Verknüpfung von Landschaft und Siedlung
- Wegeausbau und Lückenschluss
- Lokales Freizeit- und Kulturangebot in Wegenetz einbinden
- Bestehende Straßen landschaftlich aufwerten
- Steuerungsmodelle nutzen (Masterpläne kommunal, interkommunal & regional; Vereine & Verbände; projektbezogene Zusammenschlüsse)

## Maßnahmenliste

Die Gutachter schlagen in einer Maßnahmenliste eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen vor, die in Maßnahmenbündeln strukturiert sind. Diese Bündel lassen sich in drei Kategorien ÖPNV/SPNV, Verkehrsmanagement und Fuß- und Radverkehr einordnen. Teilweise wurde auf bereits bestehende Überlegungen/Planungen zurückgegriffen. Sie wurden entsprechend

ihrer Umsetzbarkeit und Relevanz priorisiert und den entsprechenden Räumen zugeordnet. Diese Maßnahmenliste soll den Kommunen künftig als Leitfaden dienen bei der Entscheidung über die Planung und Umsetzung eigeninitiativer Maßnahmen. In der Maßnahmenliste sind zudem Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen aufgezeigt, ihre räumliche Wirkung, der zeitliche Umsetzungshorizont sowie die Beteiligten.

Überblick über die Systematik:

### Maßnahmenliste

MB 10. Ausbau Radschnellwege																						
Id Nr	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug	Raum						Umsetzungshorizont			Beteiligte								
					MB	R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel	lang	Kommune	Kreis	Land	Bund	Bau-träger	MVV	VU	DB Netz
10.1	Ausbau Radschnellweg zwischen Freising - München	-Ausbau eines Radschnellweges rechts der Isar -Anbindung von Freising, Hallbergmoos, Ismaning, Unterföhring an München - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9																		
10.2	Ausbau Radschnellweg zwischen Eching - München	-Anbindung von Garching, Fröttmaning - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9																		
10.3	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - München	-Anbindung von Karlsfeld, Moosach -Anschluss an S-Bahnhalte Dachau - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9																		
10.4	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - Pasing	- radiale Anbindung nach München -Anschluss an S-Bahnhalte Dachau	+++	MB 7, MB 9																		
10.5	Ausbau Radschnellweg zwischen Unterschleißheim - München	-Anbindung von Oberschleißheim, Feldmoching - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9																		
10.6	Ausbau Radschnellweg zwischen Freising - Garching/ Unterschleißheim	-Anbindung von Neufahrn - radiale Anbindung nach München	+++	MB 7, MB 9																		
10.7	Ausbau Radschnellweg zwischen Dachau - Ismaning	-Anbindung von Oberschleißheim, Garching, Ismaning -Wiederführung entlang der A99 - tangentialer Ring um München	+++	MB 7, MB 9																		

- Nummer
- Maßnahmentitel
- Beschreibung
- Priorität (+ bis +++)

- Bezug zu anderen Maßnahmenbündeln
- Raum der Umsetzung
- Umsetzungshorizont (kurzfristig (<5 Jahre) bis langfristig (>10 Jahre))
- Beteiligte Akteure

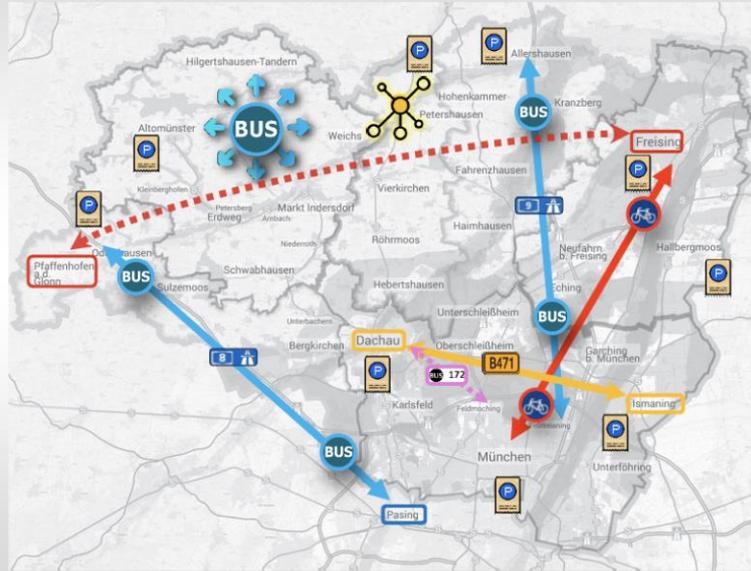
Seite 21

### Neun ausgewählte Pilotprojekte

Für die Pilotprojekte gelten folgende Auswahlkriterien:

- Kurzfristig anzugehen
- Hohe Priorität
- Exemplarischer Charakter für weitere Maßnahmen
- Alle Räume abdecken
- Vielfalt an Maßnahmenarten

## Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung



- P1. Schnellbus A8
- P2. Busverdichtung Altomünster
- P3. Regional Hub Petershausen
- P4. ÖV Tangentiale Pfaffenhofen-Freising
- P5. Schnellbus A9
- P6. Radschnellweg Freising-München
- P7. Busbevorzugung B471
- P8. Taktverdichtung Buslinie 172
- P9. Regionales Parkraummanagement

Seite 24

Nach einer Vorstellung der Projekte durch die Gutachter hatten die Teilnehmenden Zeit, sich mit den Einzelprojekten vertraut zu machen und mit den Gutachtern zu diskutieren. Dabei wurden bereits weiterführende Ideen generiert.

Im Nachgang votierten die Teilnehmenden, mit welchen 4 Projekten die Ausarbeitung der Umsetzung im Workshop begonnen werden soll. In der anschließenden Diskussion ging es insbesondere darum, dass alle Teilnehmenden das gleiche Verständnis zum Projektziel haben und ggfs. Einwendungen anmerken können.

Hoch priorisiert wurden die Projekte

P9 – Regionales Parkraummanagement

P3 – Regional Hub Petershausen

P5 – Schnellbus A9 (zusammen mit Schnellbus A8 diskutiert)

P6 – Radschnellweg Freising-München

### Diskussion im Plenum

In der Diskussion wurde festgehalten, dass die Aufgabenliste, um die Projekte zielführend voran zu bringen, nicht durch die Kommunen selbst erarbeitet werden kann. So wurde die Steuerungsgruppe damit beauftragt, eine Übersicht zum jeweiligen Vorgehen zu erarbeiten.

Zudem zeigte sich, dass das **Projekt Regionales Parkraummanagement** unterschiedlich interpretiert wird. Während für die Gutachter Instrumente zur Regulierung des Parkverkehrs wie regional abgestimmte Parkgebühren oder auch eine Reduzierung des Stellplatzangebots in Innerortslagen im Blick hatten, ist für die Kommunalvertreter die Schaffung von P&R-Angeboten zur Verbesserung von Umsteigebeziehungen und zur Steuerung der Parkverkehre ein wichtiger Baustein. Es gab unterschiedliche Ansichten darüber, ob



Parkgebühren überall erhoben werden und über die Höhe der Gebühren. In manchen Kommunen wird eine Gebühr als Hindernis betrachtet, die angebotenen Parkplätze zu nutzen. Andere Kommunen benötigen die rechtliche Möglichkeit, einen Parklizenzbereich zu installieren als Schutz für die Anwohner.

Als Ergebnis bestand Einigkeit, dass sich das Pilotprojekt Regionales Parkraummanagement sowohl auf die Frage der Kapazitätserweiterung von Parkplätzen als auch die abgestimmte Regulierung des Parkplatzangebots beziehen soll. Es sollen Lösungen entwickelt werden, wie Kommunen, die Parkplatzkapazitäten für Umsteigebeziehungen aus dem Umland zur Verfügung stellen, einen gerechten Ausgleich erfahren.

Das Projekt **Schnellbus auf der A8** wurde in der Bearbeitung des Landkreises Dachau belassen. Landrat Löwl wies darauf hin, dass es bereits für den Teilabschnitt Dasing-Pasing Gespräche mit den zuständigen Behörden gibt und hier bald ein Pilotprojekt realisiert werden soll – allerdings ohne die Möglichkeit der Bevorrechtigung des Busses. Das Projekt ist als Pilotprojekt im Rahmen des Verkehrskonzepts Raum München Nord aufgenommen, um diese notwendigen Rahmenbedingungen (Busbevorrechtigung, Schaffung von attraktiven Zustiegspunkten) von den Entscheidern des Freistaats Bayern einzufordern.

Beim Projekt **Schnellbus auf der A9** gab es bereits Überlegungen des Landkreises Freising. Die Teilnehmenden erhoffen sich eine erfolgreichere Ausgangsbasis, wenn die Kommunen und Landkreise gemeinsam ihre Forderungen an die Entscheider des Freistaates herantragen.

Der **Regional Hub in Petershausen** wird allgemein als ein guter Schritt zur Entlastung der Straßen gesehen. Hier wurde darauf hingewiesen, dass Petershausen exemplarisch für andere Kommunen steht – alle Kommunen im Raum München Nord können von den Erfahrungen dort profitieren. Diese Hubs können unterschiedlich konzipiert und ausgebaut werden. Um für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu sein, kann ein solcher Hub die Möglichkeit des Einkaufens aber auch z.B. temporärer Arbeitsplätze mit guter Infrastruktur bieten. Angrenzende Kommunen möchten gerne bei der Planung mit einbezogen werden. Bürgermeister Fath aus Petershausen sprach eine Einladung an alle Interessierte aus, die bei der weiteren Bearbeitung aktiv mitwirken möchten.

Der **Radschnellweg Freising-München** ist seit längerem in der Diskussion und Planung. Durch die Vorgaben des Freistaat Bayern bei der Förderung der Radschnellwege ergeben sich in der Streckenausrichtung Schwierigkeiten. Es gilt daher, in enger Abstimmung mit dem Freistaat Bayern eine realisierbare Lösung zu finden, welche die Förderungsfähigkeit nicht gefährdet. Wichtig ist es den Teilnehmenden in dem Fall vor allem, dass die Wege schnell und direkt geführt werden, dass Sturzgefahren wie Schwellen und Aufkantungen vermieden werden und die Anbindung an Verknüpfungspunkte gegeben ist.

### Verstetigung des Prozesses

Ein wichtiger Diskussionspunkt des Workshops war die Frage, wie der mit der Erarbeitung des Verkehrskonzepts begonnene Abstimmungsprozess fortgesetzt werden soll. Alle

Kommunalvertreterinnen und -vertreter hatten anfangs den Wunsch geäußert, statt einem „Gutachten für die Schublade“ umsetzbare Vorschläge zu erhalten.

Als ersten Schritt der Verstärkung soll bei der Abschlussveranstaltung am 16. Oktober eine gemeinsame Abschlusserklärung unterzeichnet werden, in der sich die Kommunalvertreterinnen und -vertreter zu einer gemeinsamen Umsetzung verpflichten, aber auch gemeinsam an die Entscheider auf Bundes-, Landesebene und den Verkehrsträgern herantreten, um die notwendige Unterstützung zu erhalten. (siehe Anhang)

Die Steuerungsgruppe des Verkehrskonzepts Raum München Nord wird gebeten, einen Vorschlag zu erarbeiten, welches Vorgehen für eine Umsetzung gangbar ist.

### **Resümee der Gutachter**

Herr Schulze, Projektkoordinator von PTV Karlsruhe, sieht in der guten Akzeptanz ihrer Projektauswahl einen Start in die gemeinsame Umsetzung. Er bedankt sich für die engagierte Mitarbeit im gesamten Projekt.

### **Resümee der Steuerungsgruppe**

Für die Steuerungsgruppe fasste Herr Meier, Kreisbaumeister im Landkreis Dachau zusammen, dass die Schritte jetzt vorgegeben sind und es darum gehe, gemeinsam auch in die Umsetzung zu kommen. Die Steuerungsgruppe wird dazu eine Vorlage erarbeiten.

### **Verabschiedung**

Landrat Löwl bedankte sich bei den Teilnehmenden und betonte, dass nur gemeinsam eine Lösung gefunden werden kann. Dazu braucht es auch weiterhin die Bereitschaft aller an diesem Prozess beteiligten Kommunen und Landkreise

### **Ausblick**

Beim Abschlusstermin,

**am 16. Oktober 2019, im Bürgerhaus in Unterföhring,**

soll die gemeinsame Erklärung feierlich unterschrieben werden. Die Teilnehmenden werden gebeten, ihre Kolleginnen und Kollegen im Projektraum, die beim Workshop nicht dabei sein konnten, anzusprechen, sich zu beteiligen. Zur Abschlussveranstaltung werden auch Vertreter und Vertreterinnen des Bundes- und Landesverkehrsministerium geladen.

## Pilotprojekt 1

### Schnellbus A8 Dasing - Pasing

#### Beschreibung

Die Kommunen entlang der A8 zwischen München und Augsburg haben keine SPNV-Anbindung. Mit der MVV-Regionalbuslinie 732 besteht heute zwar eine Verbindung zwischen Odelzhausen und München-Pasing. Die A8 bietet sich als Trasse für einen Schnellbus an, die eine ÖV-Verbindung mit schienen-ähnlichem Charakter bietet.

Der geplante Schnellbus entlang der A8 zwischen Dasing und München-Pasing soll an ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten sowie priorisiert geführt werden. Die Linie bindet in Kombination mit Zubringer-Buslinien und Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) wie auch P+R-Anlagen die Gemeinden entlang der A8 mit dem öffentlichen Verkehr direkt an die Stadt München an. Außerdem wird die Verknüpfung zwischen den Gemeinden des Raums München Nord und die Verbindung zum nördlich gelegenen Landkreis Aichach-Friedberg verbessert. Die Schnellbuslinie soll zunächst im 30-Minuten-Takt verkehren. Eine Verlängerung des Linienverlaufs über den Landkreis Dachau hinaus nach Augsburg ist denkbar.

Für die Schnellbuslinie entlang der A8 kann auf vorhandene Haltestelleninfrastruktur zurückgegriffen werden. Die neue Busverbindung kann somit ohne Eingriffe in die Landschaft etabliert werden. Die Haltestellen sind von den umliegenden Kerngebieten fußläufig gut erreichbar, ein weiterer Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur ist jedoch unerlässlich (siehe Maßnahmenbündel 9). Zudem ist der Ausbau von P+R-Plätzen entlang der Haltestellen zu prüfen. Eine Umsetzung des Pilotprojektes ist ab dem Jahresfahrplan 2021 möglich, da die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung und der Verkehrsvertrag ohnehin enden. Auf die bestehenden Planungen zu dieser Schnellbuslinie wurde aufgebaut.

#### Ziel

- Bessere radiale Verknüpfung der Region (zwischen den Gemeinden / nach München / in den LK Aichach-Friedberg)
- Beschleunigung des ÖPNV
- Ersatz für fehlenden SPNV

#### Arbeitspakete

- Bestehende Planungen aufgreifen, überprüfen, ggf. nachbessern und konkretisieren
- Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern abstimmen
- Planung Vorrangspur des Schnellbus und Haltestellen auf Standstreifen auf der A8
- Bevorrechtigung an LSA für den Bus im Siedlungsbereich umsetzen
- Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung

#### Maßnahmenbündel

MB 3. Ausbau Schnellbuslinien

#### Träger

LK Dachau, LK Aichach-Friedberg mit Gemeinden Adelzhausen und Dasing, LH München

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

MVV, AVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Baulastträger, Land, Bund

#### Zeitplan

- bereits in Bearbeitung
- Umsetzung 2021/22 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 2

### Busverdichtung Altomünster

#### Beschreibung

Der Busverkehr im Umland von Altomünster ist – wie in der Fläche üblich – stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehrt nur unregelmäßig. Um neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, ist ein ganztägiges und möglichst regelmäßiges Angebot zu schaffen. Durch eine Ausrichtung der Linienführung und Verknüpfung des Takts mit der S-Bahnlinie 2 können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, selbst wenn die Affinität zum Pkw im ländlichen Raum nicht zu unterschätzen ist. Ebenso relevant ist die Verbesserung der Anbindung an das Ortszentrum. Ein regelmäßiges Busangebot ist zudem ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsknotens Altomünster (siehe Maßnahmenbündel 7). Zudem stellt der Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur zu und von den Haltestellen ebenfalls eine wichtige Grundlage für die Attraktivität des Angebots dar (siehe Maßnahmenbündel 9).

Die bestehenden Linien 704, 705, 707, 715 und 782 sollen kurzfristig auf einen 2-Stunden-Takt und mittel- bis langfristig mindestens auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet werden. Dieses Grundangebot soll zwischen 05:00 und 00:00 Uhr bestehen und somit eine Zuverlässigkeit des Angebots herstellen. Alternativ sollte abgewogen werden, ob On-Demand-Verkehre eingerichtet werden. Diese könnten ganztägig oder nur in Schwachlastzeiten den Linienbusverkehr ersetzen oder ergänzen.

Um die ganztägige und ganzjährige Nutzung zu ermöglichen und zu attraktivieren, sind die Haltestellen flächendeckend zu beleuchten, mit Wetterschutz und sicherer Zuwegung auszustatten.

#### Ziel

- Schaffung eines verlässlichen Grundangebots auch in dünn besiedelten Bereichen
- Anbindung des ländlichen Raums an das Schnellbahn-Netz und an Altomünster
- Vervollständigung der Wegekette im ÖV
- Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Linie S2

#### Arbeitspakete

- Analyse der Fahrgastpotenziale und Abwägung Linienverkehr vs. On-Demand
- Konzeption Taktverdichtung bzw. On-Demand-Angebot
- Ausschreibung Verkehrsleistung
- Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahmenbündel

MB 1. Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum

#### Träger

LK Dachau und Marktgemeinde Altomünster

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2022 ff.
- Weitere Taktverdichtung 2025+

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 3

### Regional Hub Petershausen (Obb)

#### Beschreibung

Mit mehr als 14.000 Ein-, Aus- und Umsteigern am Bahnhof (S-Bahn, Regionalbahn und Bus- bzw. RufTaxiverkehr) ist Petershausen bereits heute eine wichtige Haltestelle des Schnellbahnnetzes und Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten. Sie dient sowohl für Petershausen selbst wie insbesondere für die umliegenden auch außerhalb des MVV-Raumes befindlichen Gemeinden als Anschlusspunkt zum SPNV.

Ziel der Maßnahme ist die Schaffung einer räumlichen Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote mit Nutzungen und Angeboten der Grund- und Nahversorgung. Dazu soll am Regional Hub Petershausen ein Mobilitätsknoten mit schnellen und organisierten Umstiegen im ÖPNV zwischen verschiedenen Linien möglich sein, eine multimodale Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten stattfinden und ebenfalls eine Anbindung an P+R-Stellplätze geschaffen werden. Eine attraktive und sichere fußläufige Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Nutzungen ist dabei unumgänglich.

Der Regional Hub Petershausen sollte in ein übergeordnetes Gesamtnetz an Mobilitätsknoten im Raum München Nord eingebunden werden sowie sollte in Petershausen und den umliegenden Gemeinden und Ortschaften ebenfalls ein untergeordnetes niedrigschwelliges Angebot im Rahmen der Nahmobilität etabliert werden. Nur durch die Verknüpfung mit anderen Knoten kann der Regional Hub mit seinen Angeboten (insb. Sharing-Angebote) seine volle Wirkung entfalten. Für den Regional Hub Petershausen sollte im Rahmen des Gesamtkonzepts ein Knoten mittlerer Größe vorgesehen werden. Sinnvolle Angebote und Infrastrukturen sind: Bike- und Car-Sharing-Angebote, Elektroladestationen für den MIV und Pedelecs, Fahrradboxen, überdachte Radabstellanlagen, Rad-Service-Stationen, Informationstafeln und Nahversorgungseinrichtung. Im und in unmittelbarer Umgebung des Mobilitätsknotens sollten zudem Nutzungen gebündelt werden. Die Entwicklung von Co-working Spaces und Nahversorgungsangeboten sind beispielsweise sinnvolle komplementäre Nutzungen. Die einzelnen Maßnahmen können schrittweise umgesetzt werden. Für die optimale Funktionsweise des Mobilitätsknotens ist außerdem eine Verbesserung des ÖV (siehe Maßnahmenbündel 1, 2 und 4) sowie der Angebote der Nahmobilität (siehe Maßnahmenbündel 9) nötig.

#### Ziel

- Förderung des multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens
- Verbesserung des Umstiegs auf den Umweltverbund
- Nahmobilität attraktivieren und Haltestelleneinzugsbereiche erweitern

#### Arbeitspakete

- Aufstellung eines Gesamtkonzeptes Regional Hub
- Konzept Ausstattungskatalog Regional Hub
- Planung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen und verknüpften Maßnahmen
- Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung
- Organisation des Zu- und Abbringerverkehrs im Bus samt MVV-Verbundraumerweiterung

#### Maßnahmenbündel

MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub

#### Träger

Gemeinde Petershausen, LK Dachau

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

Kommunen, DB Netz und Station-Service, MVV, Baulastträger, Verkehrsunternehmen, LK PAF, ND, FS und AIC

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021/22 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 4

### ÖV-Tangentiale Pfaffenhofen a.d.G. - Freising

#### Beschreibung

Der ÖV im Raum München Nord ist überwiegend radial zur Landeshauptstadt ausgerichtet. Schnelle tangentielle Verbindungen zwischen den Schnellbahn-Achsen fehlen noch, trotz bestehender, wenn auch eher untergeordneter Pendlerverflechtungen. Eine Verbindung mit dem ÖV ist oft nur mit Umstieg in München möglich. Tangentielle Busverbindungen dienen meist der flächigen Erschließung und sind dadurch nicht konkurrenzfähig zum Auto, das zudem in der Fläche eine überdurchschnittliche Verfügbarkeit aufweist. Dadurch sind die Verbindungen im Umland zum einen unattraktiv und zum anderen belasten sie die bereits hoch ausgelasteten S-Bahnen zusätzlich.

Für den Ausbau einer tangentialen ÖV-Achse zwischen Pfaffenhofen a.d.G. – Freising soll über Odelzhausen – Erdweg – Markt Indersdorf – Petershausen – Hohenkammer – Allershausen eine Direktverbindung mit Expressbussen über bestehende Straßen aufgebaut werden, die die größeren Orte des Raums München Nord – insbesondere die Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) – in attraktiven Fahrzeiten verbindet. Eine Abstimmung der Abfahrtszeiten ist insbesondere mit dem Schnellbahnverkehr vorzusehen. Die Tangentiale erfüllt zudem die Funktion eines Zubringers im ländlichen Raum (siehe Maßnahmenbündel 1).

Die Linie soll in den Hauptverkehrszeiten zunächst in einem 1-Stunden-Takt und in den Nebenverkehrszeiten im 2-Stunden-Takt verkehren. Mittel- bis langfristig ist eine Taktverdichtung zu prüfen. Durch eine Bedienung auch am Wochenende kann die Erreichbarkeit von Freizeitmöglichkeiten gestärkt werden. Zudem steht der Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur als wichtiges Verbindungselement zu und von den Haltestellen dar (siehe Maßnahmenbündel 9).

Bei der Einrichtung der Linien soll geprüft werden, inwiefern bestehende Linien wie die 619, 703, 721, 728 und 785 auf der Achse sowie bereits geplante (771 und 772) einbezogen werden können. Es ist auch eine abschnittsweise Realisierung denkbar, zumal es angezeigt ist, einen überlangen Linienweg aus betrieblicher Sicht zu vermeiden.

#### Wirkung

- Verbesserung der tangentialen Verknüpfungen zwischen den Schnellbahn-Achsen
- Vermeidung von Übereck-Fahrten
- Entlastung der S-Bahn

#### Arbeitspakete

- Analyse und Planung der exakten Linienführung und zu bedienenden Haltestellen
- Absprachen zur Finanzierung bzw. Klärung einer staatlichen Sonderförderung
- Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung der Haltestellen
- Ausschreibung der Verkehrsleistung

#### Maßnahmenbündel

MB 4. Ausbau ÖV-Tangentialeverbindungen

#### Träger

LK Dachau, LK Freising

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2024 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 5

### Schnellbus A9 Allershausen - Fröttmaning

#### Beschreibung

Im Teilraum 4 zwischen Freising und Petershausen fehlt auf der Achse Allershausen nach München eine direkte ÖV-Verbindung. Die Nutzung der A9 mit einem Schnellbus bietet das Potenzial einer direkten Verbindung in Richtung Landeshauptstadt ohne kostenintensive Neubauten von Schieneninfrastrukturen.

Die Verbindung des Schnellbusses sollte über Eching und Garching bis Fröttmaning an die U-Bahn-Haltestelle geführt werden, um einen Umstieg am Stadtrand auf die U6 in Richtung Stadtzentrum zu ermöglichen. Der Schnellbus sollte an ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten und dort priorisiert geführt werden. Die Haltestellen sollten mit Hilfe von Mobilitätsknoten mit u.a. P+R-Anlagen (siehe Maßnahmenbündel 7), einer durchgehenden und sicheren Fuß- und Radwegeinfrastruktur (siehe Maßnahmenbündel 9) sowie Zubringer-Buslinien (siehe Maßnahmenbündel 1 und 2) an die umliegenden Siedlungs- und Gewerbeflächen angebunden werden. Eine Berücksichtigung bestehender Buslinien sollte geprüft werden. Der vorgeschlagene Schnellbus soll an wenigen, ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten und zunächst im 60-Minuten-Takt verkehren. Eine Taktverdichtung ist langfristig denkbar. Eine Verlängerung des Linienverlaufs nach Norden bis Schweitenkirchen ist zu prüfen. Für die Verstärkung des Angebots auch im Sinne der Pünktlichkeit ist eine Vorrangspur auf der A9 für den Bus einzurichten (Fahrt vorbei am Stau).

Der Schnellbus kann auch abschnittsweise eingeführt werden (beispielsweise zunächst Eching – Fröttmaning).

#### Ziel

- Bessere radiale Verknüpfung der Region (zwischen den Gemeinden / nach München / in den LK Pfaffenhofen)
- Beschleunigung des ÖPNV
- Ersatz für fehlenden SPNV

#### Arbeitspakete

- Machbarkeitsstudie erstellen lassen
- Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern abstimmen
- Ggf. anfallende bauliche Maßnahmen umsetzen (Haltestelleninfrastruktur, Bevorrechtigungen)
- Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung
- Verträglichkeit mit und Einbindung von landschaftlichen Belangen prüfen

**Maßnahmenbündel** MB 3. Ausbau Schnellbuslinien

**Träger** LK Freising, LK München, LH München

**Teilraum** Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

**Beteiligung** MVV, Kommunen, Land, Bund, Baulastträger, Verkehrsunternehmen

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021/22

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

➤ MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 6

### Radschnellweg Freising - München

#### Beschreibung

Zwischen dem engeren Umland und München sowie auch zwischen den Umlandgemeinden gibt es zahlreiche Pendlerbeziehungen, die aufgrund ihrer Streckenlänge mit dem Fahrrad, insbesondere seit der Marktdurchsetzung von Pedelecs, direkt, schnell und sicher zu bewältigen wären. Für dieses hohe Potenzial stellen Radschnellwege ein attraktives Element dar.

In anderen Ländern wurden bereits Radschnellwege realisiert, die sehr positive Wirkungen zeigen. In München haben Potentialanalysen mögliche Korridore identifiziert, die in Machbarkeitsuntersuchungen konkretisiert werden.

Eine wichtige Achse für einen Radschnellweg verläuft zwischen Garching – München, die weiter in die Region mit der Anbindung von Garching b. München - Neufahrn - Freising fortgeführt werden sollte. Großes Potential bieten hier die starken Pendlerverflechtungen.

Die Anbindung zu den SPNV-Haltepunkten sowie den Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) ist dabei ein wichtiges Element. Darüber hinaus sollten ebenfalls Arbeitsplatzschwerpunkte, Hochschulen und weiterführende Schulen bei der exakten Trassenwahl berücksichtigt werden. Weitere Aspekte wie Kreuzungsfreiheit, Direktheit, Beschaffenheit, Topographie gilt es ebenso wie die Attraktivität des Umfelds mit einer landschaftsverträglichen Einbindung und attraktiven Gestaltung zu berücksichtigen. Eine Umsetzung unter diesen Gesichtspunkten gewährleistet für den Radschnellweg hohe Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit und Leistungsstärke. Die bauliche Ausführung ist je nach Situation als eigenständiger Radweg, straßenbegleitend als Ein- und Zweirichtungsrادweg, Fahrradstreifen oder Fahrradstraße umsetzbar.

Der Ausbau des nachgeordneten Radwegenetzes (siehe Maßnahmenbündel 9) ergänzend zur obersten Hierarchiestufe der Radschnellwege und die Anbindung an den Radschnellweg ist essentiell, um die kommunale Verbindungsfunktion zu verbessern.

#### Ziel

- Systembeschleunigung regionaler Verbindungen insbesondere für Pendler
- Entlastung des ÖPNV
- Reduktion der Überlastung im SPNV

#### Arbeitspakete

- Ausführungsplanung auf Grundlage der Machbarkeitsuntersuchungen
- Berücksichtigung von Landschaftserlebnis und schutzwürdigen Bereichen
- Bau der Infrastrukturen
- Ausbau und Anbindung des nachgeordneten Radwegenetzes

#### Maßnahmenbündel

MB 10. Ausbau Radschnellwege

#### Träger

VE München-Nord

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4   
Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

Kommunen, LK Freising, LK München, LH München, Baulasträger

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung ab 2022/23

#### Kombination / Verknüpfung mit

MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 7

### Busbevorrechtigung ÖV-Achse B471 Dachau - Ismaning

#### Beschreibung

Die B471 ist eine wichtige tangentielle Trasse für den Busverkehr, die schon heute von einigen Linien genutzt und in naher Zukunft durch mit den MVV-Ringbusverkehr um München noch erheblich an Bedeutung gewinnen wird. Aktuell verkehren im Landkreis München z.B. zwischen Dachau – Oberschleißheim die Linie 291 und zwischen Oberschleißheim – Hochbrück – Garching die Linie 292. Gleichzeitig ist die B 471 zunehmend überlastet, so dass es zu Verspätungen im Busverkehr kommt.

Ziel der Maßnahme ist die Vermeidung von Beeinträchtigungen für den Busverkehr zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der bestehenden Linien. Außerdem unterstützt die Maßnahme einen zukünftigen Ausbau der ÖV-Achse Dachau – Ismaning im Rahmen des Ringbuslinienkonzeptes (siehe Maßnahmenbündel 4) über die B471.

Der Linienweg auf der B471 sollte sowohl durch verschiedene streckenbezogene Maßnahmen, Maßnahmen an Knotenpunkten als auch an den Haltestellen bevorrechtigt werden. In den Siedlungsgebieten ist der Linienweg insbesondere mit LSA-Bevorrechtigungen an den Knotenpunkten auszubauen. Ebenso ist der Ausbau von Haltestellen bevorzugt am Fahrbahnrand vorzusehen. Außerhalb der Siedlungsbereiche ist primär die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen in staugefährdeten Bereichen vorzusehen. Zu prüfen ist ebenso eine ÖPNV-Spur, die richtungsabhängig freigegeben werden kann. An den Haltestellen sollte darüber hinaus der Ausbau von Verkaufsautomaten vorangetrieben werden.

Zur Vorbereitung der Maßnahmen sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine detaillierte Untersuchung der Bestandssituation mit Maßnahmenempfehlungen ausgearbeitet werden. Aufgrund der Querung verschiedener hochwertiger Landschaftsräume sind hier insbesondere Sonderfahrstreifen und Haltepunkte sensibel zu gestalten.

#### Ziel

- Verbesserung der Reisezeiten
- Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlussicherung
- Erhöhung des Fahrkomforts
- Erhalt und Zugewinn von Fahrgästen

#### Arbeitspakete

- Analyse der auftretenden Verspätungen und Identifikation von neuralgischen Punkten
- Bevorrechtigung an LSA für den Bus im Siedlungsbereich
- Mögliche Einrichtung von Bussonderfahrstreifen zwischen den bebauten Flächen einschließlich Ausbau von beispielsweise Brücken
- Ausbau der Haltestellen
- Berücksichtigung von Planung und Bau potenzieller Radwege
- Klärung der grundsätzlichen Trägerschaft und Förderfähigkeit

#### Maßnahmenbündel

MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum

#### Träger

LK München, LK Dachau, Freistaat Bayern

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

MVV, Kommunen, LK Dachau, LK München, Land, Bund, Baulastträger

#### Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021/22 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

- MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 8

### Taktverdichtung der Linie 172 Dachau – Karlsfeld – Feldmoching – Am Hart

#### Beschreibung

Die Buslinie 172 zwischen Dachau – Karlsfeld – Feldmoching – Am Hart könnte aufgrund von Nachfrigesteigerungen insbesondere im Gewerbecluster Ludwigsfeld (MAN / MTU) und des Ziels einer generellen Attraktivierung des ÖV auf der Achse einer weiteren Taktverdichtung bedürfen. Die Linie stellt eine direkte und schnelle Querverbindung sowie Anbindung des Münchener Umlands an die Landeshauptstadt mit Anschluss an die U- und S-Bahn in Feldmoching dar. Bereits in den ersten drei Jahren nach der Einführung 2013 haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt.

Aktuell wird die Strecke je Streckenabschnitt und Tageszeit mit unterschiedlichem Taktangebot bedient. Zwischen Dachau – Karlsfeld – Feldmoching verkehrt die Linie in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt, zu den Nebenverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt. Die Bedienung auf dem Abschnitt Feldmoching – Am Hart über BMW-FIZ ist ganztags im 20-Minuten-Takt.

Es soll auf dem gesamten Linienweg Angebotssteigerung in Form einer Taktverdichtung eingerichtet werden, so dass insbesondere die prosperierenden Gewerbeflächen Ludwigsfeld und BMW-FIZ (Am Hart) noch besser bedient werden. Zudem sollte die Einführung eines einheitlichen Taktangebots über den ganzen Tag geprüft werden (05.00 Uhr bis 20.00 Uhr). Durch den U-Bahn-ähnlichen Takt steigt zudem die Attraktivität des Angebotes, so dass neue Fahrgäste gewonnen werden können.

Der Ausbau von Mobilitätsknoten an den SPNV-Haltestellen in Dachau, Feldmoching und Am Hart hat aufgrund seiner wichtigen Verknüpfungsfunktion zwischen den einzelnen Verkehrsträgern einen hohen Stellenwert für den Erfolg der Maßnahme (siehe Maßnahmenbündel 7).

Die Taktverdichtung geht einher mit einer gleichzeitigen Planung von Beschleunigungsmaßnahmen der Linie. Nur so kann die Attraktivität der Verbindung im ÖPNV gegenüber dem MIV hergestellt werden.

#### Ziel

- ▶ Attraktive, schnelle und direkte Querverbindung zu Arbeitsplatzschwerpunkten
- ▶ Takt ohne „spürbare“ Wartezeiten
- ▶ Reduktion der Überlastung im SPNV

#### Arbeitspakete

- ▶ Absprache zur Finanzierung samt grundsätzlicher Klärung der Trägerschaft und Förderfähigkeit zu den Maßnahmen für eine Busbeschleunigung
- ▶ Fahrplanerstellung und Umlaufbildung
- ▶ Ausschreibung und Beauftragung Verkehrsunternehmen
- ▶ Städtebauliche Einbindung und Freiraumgestaltung der Mobilitätsknoten

#### Maßnahmenbündel

MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum

#### Träger

LK Dachau, LH München, Freistaat Bayern, Große Kreisstadt Dachau

#### Teilraum

Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

#### Beteiligung

MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen

#### Zeitplan

- ▶ Start Bearbeitung 2020
- ▶ Umsetzung ab 2022 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

▶ MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10

## Pilotprojekt 9

### Regionales Parkraummanagement

#### Beschreibung

Eine Angebotserweiterung im Radverkehr und ÖPNV alleine kann nicht die Verlagerungseffekte vom MIV hin zum Umweltverbund bewirken, die für eine wirksame Verkehrsentslastung im Raum München Nord nötig wären. Daher sind zusätzlich den ruhenden Pkw-Verkehr steuernde Maßnahmen notwendig.

Der Bau von P+R-Anlagen an den Verknüpfungspunkten und die Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum ist ein wichtiges Element zur Lenkung und Reduktion des Autoverkehrs einerseits sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit andererseits. Regionales Parkraummanagement kann über die Zentren der Großstädte hinaus die volle Lenkungswirkung entfalten, da so einheitliche Standards mit regionsweit gleichen Bedingungen vorherrschen. Um die Wirkung zu erhöhen und den Verkehrsverflechtungen gerecht zu werden, ist die Erstellung eines Konzeptes für den gesamten Raum vorzunehmen. Eine abgestimmte Konzeption von P+R-Anlagen und eine einheitliche Preisgestaltung würde beispielsweise vermeiden, dass die Kommunen mit günstigen Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen. Freising und Dachau haben bereits wie die Stadt München ein Parkraummanagementkonzept, das der Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum dient. Von kleinräumigen Lösungen ist abzusehen, da Maßnahmen möglichst regional mit den Zielsetzungen, strategischen Beschlüssen und Plänen zu koppeln sind.

Die Einschränkung der Parkdauer, Anwohnerlizenzen oder Parkgebühren (gestaffelt nach Zonen) und damit eine modale Verlagerung auf den Umweltverbund sowie eine räumliche Verlagerung an die Randbereiche sind wichtige und effektive Maßnahmen zur Steuerung. Ebenso ist eine regionale Lenkung des Verkehrs durch Verkehrsleitsysteme zu verfolgen. Zudem sollte das regionale Parkraummanagement laufend evaluiert und aktualisiert werden, um langfristig eine Wirkung zu erzielen.

#### Ziel

- ▶ Entlastung der Stadtzentren
- ▶ Steuerung des ruhenden Pkw-Verkehrs
- ▶ Schaffung einer regional einheitlichen Managementstruktur

#### Arbeitspakete

- ▶ Erstellung des Konzeptes der P+R-Anlagen und der öffentlichen Parkplätze
- ▶ Umsetzung der Maßnahmen
- ▶ Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung der Maßnahmen
- ▶ Fortschreibung und Aktualisierung der Maßnahmen

**Maßnahmenbündel** MB 6. Gebührenmanagement

**Träger** VE München-Nord

**Teilraum** Raum 1  Raum 2  Raum 3  Raum 4  Raum 5  Raum 6

**Beteiligung** Kreisangehörige Kommunen, MVV, LHM, Landkreise, Freistaat Bayern

#### Zeitplan

- ▶ Start Bearbeitung 2020
- ▶ Umsetzung 2021 ff.

#### Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

▶ MB 1  MB 2  MB 3  MB 4  MB 5  MB 6  MB 7  MB 8  MB 9  MB 10