

● ● ● **Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld**

2. Arbeitskreissitzung ÖPNV am 18. Juni 2015

18:30 bis 21:00 Uhr

Christoph Hessel, Dr.-Ing.

Julia Brummer, Dipl.-Geogr.



Gliederung

1. Zielsetzungen
2. Maßnahmen im Liniennetz
3. Maßnahmen im Fahrtenangebot
4. Maßnahmen in der Infrastruktur
5. sonstige Maßnahmen
6. Ausblick / weiteres Vorgehen



Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. Arbeitskreis ÖPNV

Juni 2015

1. Zielsetzungen



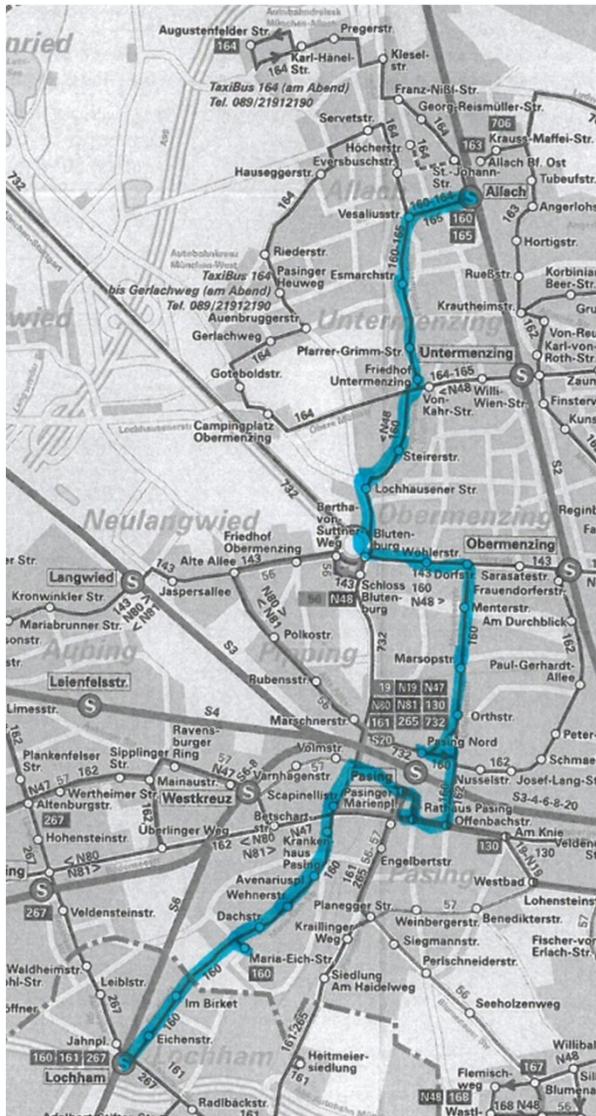
<i>Maßnahmen / Zielsetzung</i>		<i>Anbindung Karlsfeld West</i>	<i>Verbindung nach Pasing</i>	<i>Verbindung ins Gewerbegebiet Dachau Ost</i>	<i>Optimierung des innerörtlichen Liniennetzes</i>	<i>Erhöhung der Anteile im ÖPNV</i>	<i>Verbesserung der Infrastruktur</i>
Verlängerung Linie 160	bis Karlsfeld (Var1)	x	x			x	
	bis Dachau Ost (Var 2)	x	x	x		x	
Maßnahmen im innerörtlichen Liniennetz	Linie 701 (zwei Varianten)	(x)			x	x	
	Linie 711 (zwei Varianten)	x			x	x	
Maßnahmen im Fahrtenangebot	Taktverdichtung Linie 711					x	
	Taktverdichtung Linie 710					x	
Maßnahmen in der Infrastruktur	Maßnahmen zur Busbeschleunigung					x	x
	ggf. Prüfung Einrichtung Busbahnhof					x	x
Maßnahmen im Mobilitätsmanagement						x	

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. Arbeitskreis ÖPNV

Juni 2015

2. Maßnahmen im Liniennetz Verlängerung der Linie 160 nach Karlsfeld

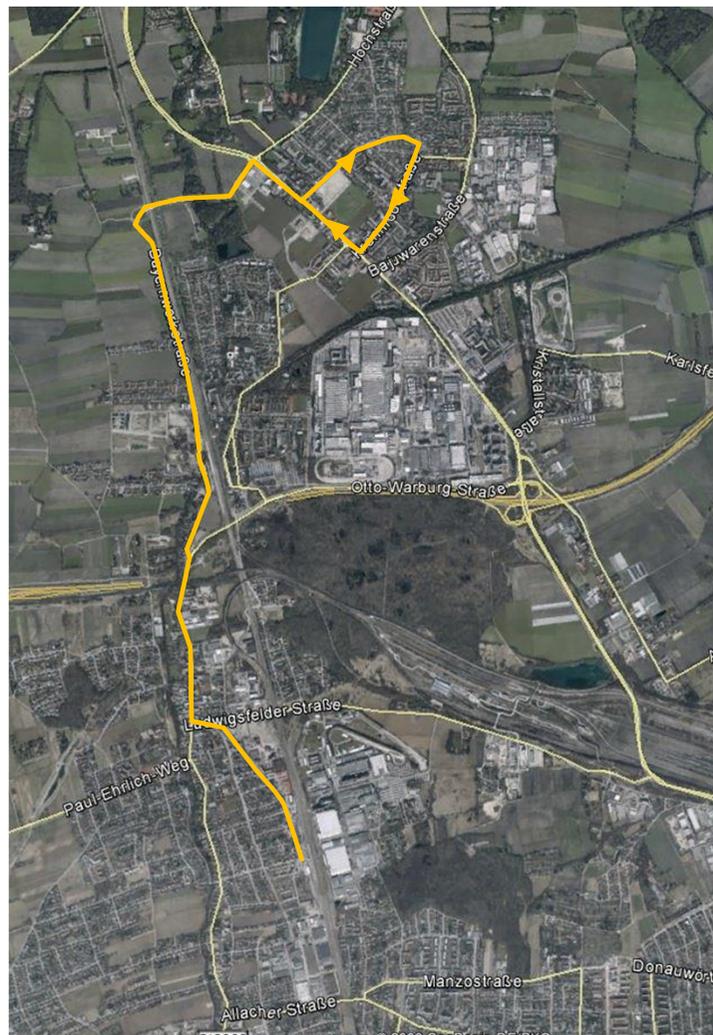


- Verbindung zwischen Lochham Bahnhof, Pasing Bahnhof und Allach Bahnhof
→ besser geeignet für eine Verlängerung nach Karlsfeld als zum Beispiel die Linie 164

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 nach Karlsfeld (Variante 1)

- Verlängerung der Linie 160



- Verlängerung nach Karlsfeld ins Zentrum der Gemeinde mit Schleifenfahrt über die Gartenstr. und die Krenmoosstr.
- Linie 160 verkehrt derzeit im 20-min-Takt zwischen Lochham Bf. und Allach Bf. (Fahrzeit ca. 40 Minuten; 27 Minuten zwischen Pasing und Allach)
- 100-Minuten-Umlauf mit fünf Fahrzeugen für Angebot eines 20-min-Takts im Bestand
- bestehende Planung der MVG: Verlängerung der Linie 160 bis zum Waldfriedhof

— möglicher
Linienweg für
Verlängerung

Quelle Hintergrund: google earth pro

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. Arbeitskreis ÖPNV

Juni 2015

5

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 nach Karlsfeld (Variante 1)

- zusätzlich circa 8,0 km Linienweg zurückzulegen, davon 5,7 km je Fahrtrichtung + 2,3 km für die Schleifenfahrt in Karlsfeld
→ deutliche Erhöhung der Betriebsleistungen
- Linie 160 im Bestand bereits eine relativ lange Linie zwischen Lochham Bahnhof und Allach Bahnhof
→ Erhöhung der Störanfälligkeit
- ca. 27 Minuten Fahrzeit zwischen Allach Bahnhof und Karlsfeld (inkl. Schleifenfahrt Gartenstraße und Krenmoosstraße) und ca. 20 Minuten Fahrzeit zwischen Karlsfeld (Münchner Straße) und Allach Bahnhof
→ Fahrzeit von / nach Pasing ca. 46 Minuten (Bezug: Einkaufsmärkte)
- ggf. 140-min-Umlauf mit Angebot eines 20-min-Takts
→ mindestens zwei zusätzliche Fahrzeuge erforderlich

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 nach Karlsfeld (Variante 1)

Vorteile:

- Anbindung der Gemeinde Karlsfeld an Pasing
- Erschließung Karlsfeld West mit einer Verbindung ins Karlsfelder Zentrum

Nachteile:

- ggf. Umbaumaßnahmen an bestehenden Haltestellen erforderlich, da bei der Linie 160 bereits heute neben Standard- und Gelenkbussen auch Buszüge im Einsatz sind
- deutlich höhere Betriebsleistungen durch mindestens zwei zusätzliche Fahrzeuge
- erhöhte Störanfälligkeit durch langen Linienweg

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 bis GWG Dachau Ost (Variante 2)

- Verlängerung nicht ins Karlsfelder Zentrum, sondern vorbei an den Einkaufsmärkten in Karlsfeld in Richtung Gewerbegebiet Dachau Ost



— möglicher
Linienweg für
Verlängerung

Quelle Hintergrund: google earth pro

Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. Arbeitskreis ÖPNV

Juni 2015

8

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 bis GWG Dachau Ost (Variante 2)

- zusätzlich circa 12,1 km Linienweg zurückzulegen, davon 10,4 km je Fahrtrichtung + 1,7 km für die Schleifenfahrt im Gewerbegebiet Dachau
 - deutliche Erhöhung der Betriebsleistungen
- zusätzliche Erhöhung der Störanfälligkeit im Vergleich zu Variante 1 durch weitere Verlängerung des Linienwegs
- ca. 38 Minuten Fahrzeit zwischen Allach Bahnhof und Dachau Ost (inkl. Schleifenfahrt Gewerbegebiet) und ca. 34 Minuten Fahrzeit zwischen Dachau (Newtonstraße) und Allach Bahnhof
 - Fahrzeit von / nach Pasing ca. 47 Minuten (Bezug: Karlsfeld, Rathausstraße)
- 180-min-Umlauf mit Angebot eines 20-min-Takts
 - vier zusätzliche Fahrzeuge erforderlich

2. Maßnahmen im Liniennetz

Verlängerung der Linie 160 bis GWG Dachau (Variante 2)

Vor- und Nachteile grundsätzlich wie Variante 1, aber zusätzlich:

Vorteile:

- Erschließung Gewerbegebiet Dachau Ost von Karlsfeld aus

Nachteile:

- erhöhte Betriebsleistungen im Vergleich zu Variante 1, da vier zusätzliche Fahrzeuge erforderlich
- keine Erschließung des zentralen Gebietes der Gemeinde Karlsfeld
→ fehlende Verbindung zwischen Karlsfeld West und dem Gemeindezentrum

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr

- Optimierungen bei den Linien 701 oder 711 möglich / sinnvoll
- Beibehaltung Linie 702, da reine Schülerverkehrslinie
- Linien 172 und 710 Durchgangslinien von nach Dachau bzw. Moosach / Am Hart
- keine Optimierungen / Veränderungen für die Linie 712 vorgesehen, da im Abendverkehr zur Erschließung der Gemeinde Karlsfeld nötig

2. Maßnahmen im Liniennetz

Vergleich Bestandsnetz



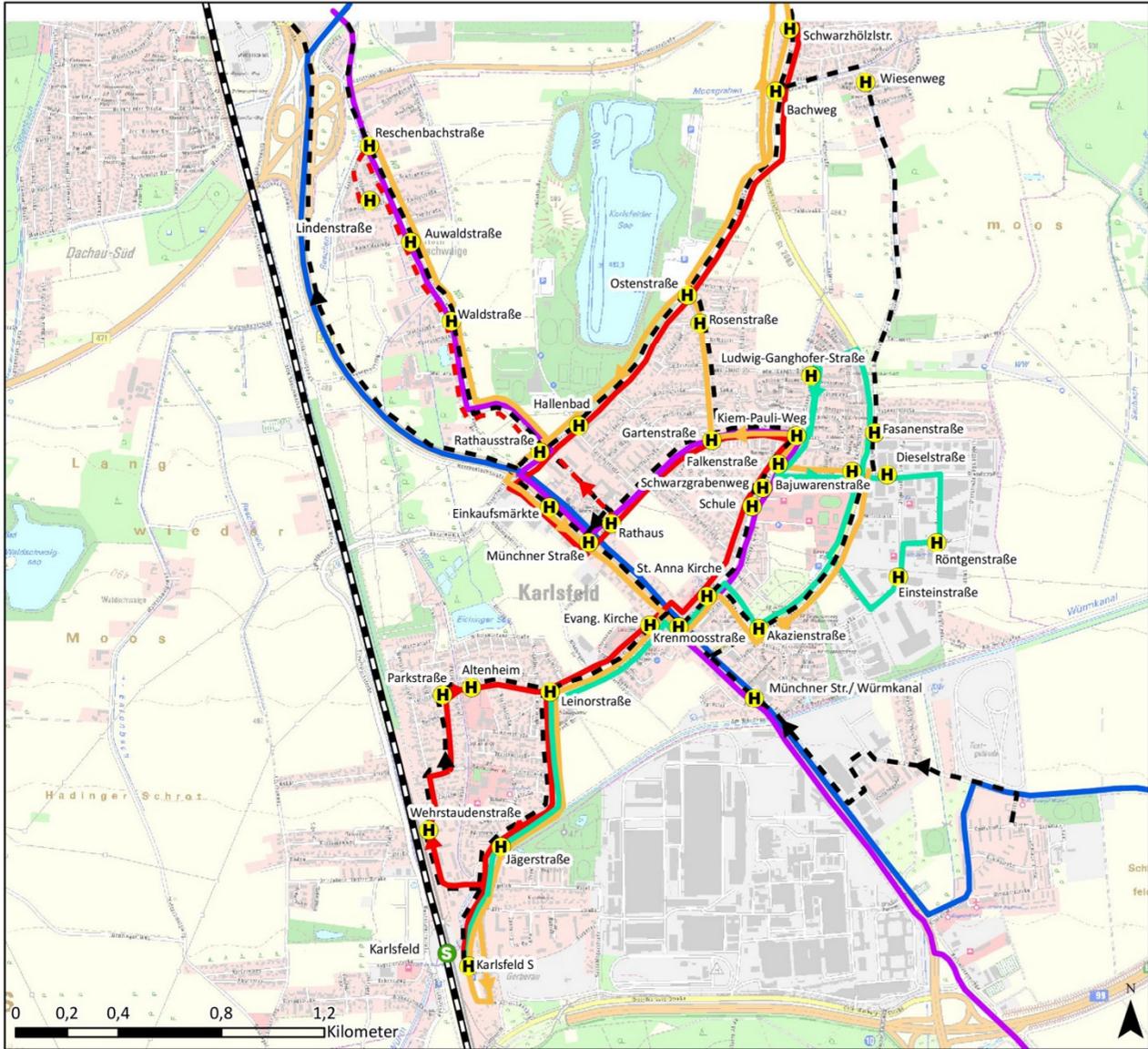
ÖPNV in der Gemeinde Karlsfeld

Liniennetzplan

Buslinien

- Linie 172
- Linie 701
- Linie 702
- Linie 710
- Linie 711
- Linie 712

- H Haltestellen Bus
- S Haltestelle S-Bahn
- S-Bahn



Karten-Nr: 01
 Kartengrundlage: © Gemeinde Karlsfeld 2013
 Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs
 Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701)

Einordnung:

- Trennung der Linie 701 in zwei Teillinien

- Ziele:
 - Verbesserung der Anbindung an die S-Bahn
 - Erschließung Karlsfeld West, sofern keine Verlängerung der Linie 160 erfolgt

- Teillinie 1: Schwarzhölzl – Evang. Kirche – Leinorstraße – S-Bahnhof

- Teillinie 2: Rathausstraße – Einkaufsmärkte – Rathaus – Gartenstraße – Falkenstraße – St. Anna Kirche – Leinorstraße – S-Bahnhof

2. Maßnahmen im Liniennetz

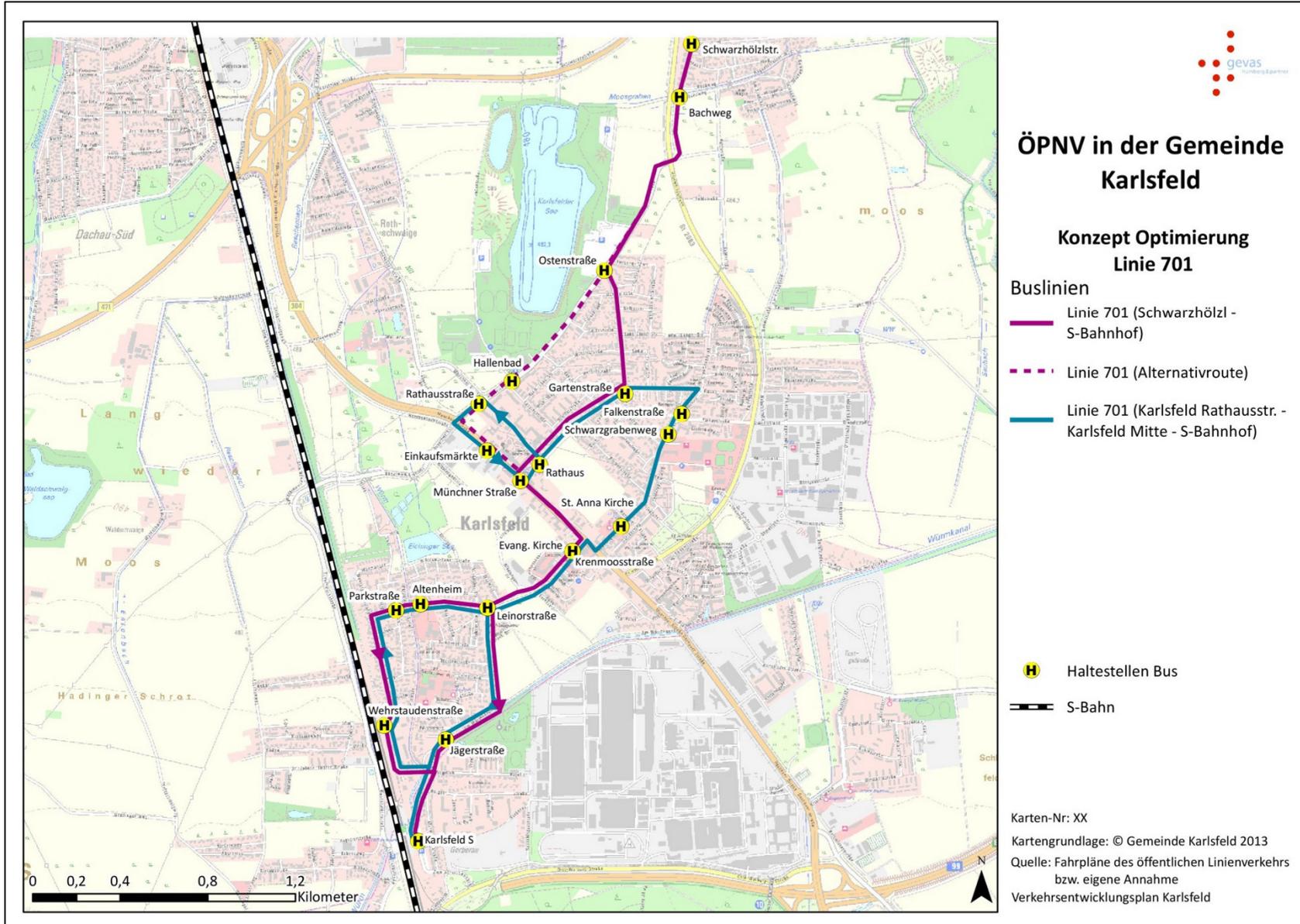
Fahrgastnachfrage Linie 701



- generell sehr hohe Bedeutung der Haltestelle S-Bahnhof
- Hauptziel der Fahrgäste aus dem Schwarzhölzl ist der S-Bahnhof Karlsfeld bzw. die Schule
 - Beibehaltung Schülerfahrten mit Bedienung der Schule für die Teillinie aus dem Schwarzhölzl

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701, Variante 1)



2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701 , Variante 1)

- Linie vom Schwarzhölzl zur S-Bahn ohne Umwegfahrt ins Karlsfelder Zentrum (Ausnahme: Schülerfahrten)
 - Verkürzung der Fahrzeiten um ca. sechs bzw. acht Minuten (ca. 25 bis 27% Fahrzeiterparnis!) bei Variante über die Hochstraße
 - Verkürzung der Fahrzeiten um ca. sieben bzw. acht Minuten (ca. 29% bzw. 36% Fahrzeiterparnis) bei Variante über die Ostenstraße
- Verbindung zwischen Karlsfelder Zentrum und S-Bahn bleibt für die Fahrgäste bestehen
- Beibehaltung eines 20-min-Taktes auf beiden Teillinien
 - Erhöhung der Betriebsleistungen, da ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich
- keine Erschließung Karlsfeld West, da Verlängerung der Linie 160 unterstellt

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701 , Variante 1)

Vorteile:

- Verkürzung der Fahrzeiten für Fahrgäste aus dem Schwarzhölzl zur S-Bahn (um bis zu 36%!)
- Nutzung bestehender Haltestellen möglich

Nachteile:

- nur bei Variante über die Hochstraße: direkte Verbindung Schwarzhölzl – Karlsfeld Zentrum nur für Schülerfahrten
- nur bei Variante über die Hochstraße: Anbindung Einkaufsmärkte für Fahrgäste aus dem Schwarzhölzl
- höherer Betriebsaufwand, da ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich

2. Maßnahmen im Liniennetz

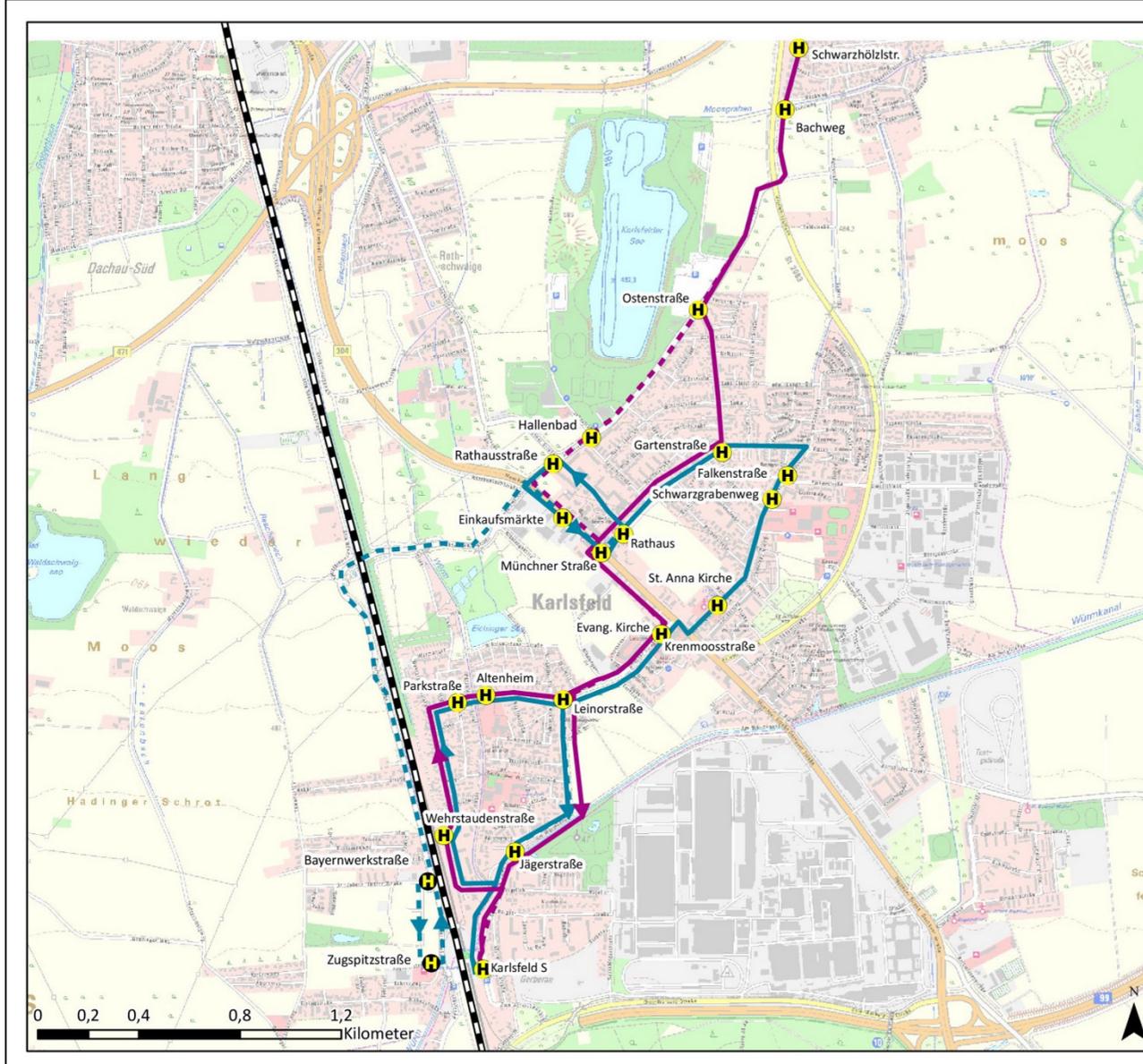
Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701 , Variante 2)

Einordnung:

- bei Erschließung Karlsfeld West durch die Linie 160 ist diese Variante nicht mehr relevant
- Variante 2 ähnlich wie Variante 1, nur zusätzlich Erschließung Karlsfeld West

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701 , Variante 2)



ÖPNV in der Gemeinde Karlsfeld

Konzept Optimierung Linie 701 (Variante 2)

- Buslinien**
- Linie 701 (Schwarzhölz - S-Bahnhof)
 - - - Linie 701 (Alternativroute)
 - Linie 701 (Karlsfeld Mitte - S-Bahnhof)
 - - - Linie 701 (Alternativroute)

- H** Haltestellen Bus
- H** neue Haltestelle (Bus)
- S-Bahn

Karten-Nr: XX
Kartengrundlage: © Gemeinde Karlsfeld 2013
Quelle: Fahrpläne des öffentlichen Linienverkehrs bzw. eigene Annahme
Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 701 , Variante 2)

Vor- und Nachteile grundsätzlich wie Variante 1, aber zusätzlich:

Vorteile:

- Anbindung des neuen Wohngebietes Karlsfeld West an das Zentrum der Gemeinde (Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.)
- Nutzung bestehender Haltestellen möglich

Nachteile:

- deutlich höherer Betriebsaufwand, da zwei zusätzliche Fahrzeuge erforderlich (bei Bedienung Karlsfeld West)

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 711)

Einordnung:

- bei Erschließung Karlsfeld West durch die Linie 160 nicht mehr relevant
- Verbesserungen für die Linie 711 ohnehin gefordert (ohne neue Linienführung)

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 711)

Vorschläge des MVV zur Optimierung des innerörtlichen öffentlichen Verkehrs in Karlsfeld für die Linie 711 in zwei Varianten:

- Modifikation des Linienvverlaufs mit Erschließung Karlsfeld West (Variante 1)
- eigenständige Teillinie mit Erschließung Karlsfeld West und des Gewerbegebietes (Variante 2)

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 711, Variante 1)

Vorteile:

- Erschließung Karlsfeld West mit Schaffung einer Verbindung zu Einkaufsmöglichkeiten und zentralen Einrichtungen
- Erschließung des Gewerbegebiets für Bewohner des Karlsfelder Zentrums
- Stabilisierung des Fahrplans der Linie 711 (Vermeidung / Verringerung der bestehenden Verspätungen)

Nachteile:

- Befahrung Lärchenweg in Karlsfeld West möglich, aber problematisch bei Begegnungsverkehr
- höherer Betriebsaufwand, da zwei zusätzliche Fahrzeuge erforderlich

2. Maßnahmen im Liniennetz

Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 711, Variante 2)

Vorteile:

- Erschließung Karlsfeld West mit Schaffung einer Verbindung zu Einkaufsmöglichkeiten und zentralen Einrichtungen
- Erschließung des Gewerbegebiets für Bewohner des Karlsfelder Zentrums

Nachteile:

- 40-min-Takt nicht optimal, da bei allen anderen Ortsverkehren ein 20-min-Takt angeboten wird
- Befahrung Lärchenweg in Karlsfeld West möglich, aber problematisch bei Begegnungsverkehr
- zusätzlicher Betriebsaufwand, da ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich → Angebot 20-min-Takt mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen

2. Maßnahmen im Liniennetz

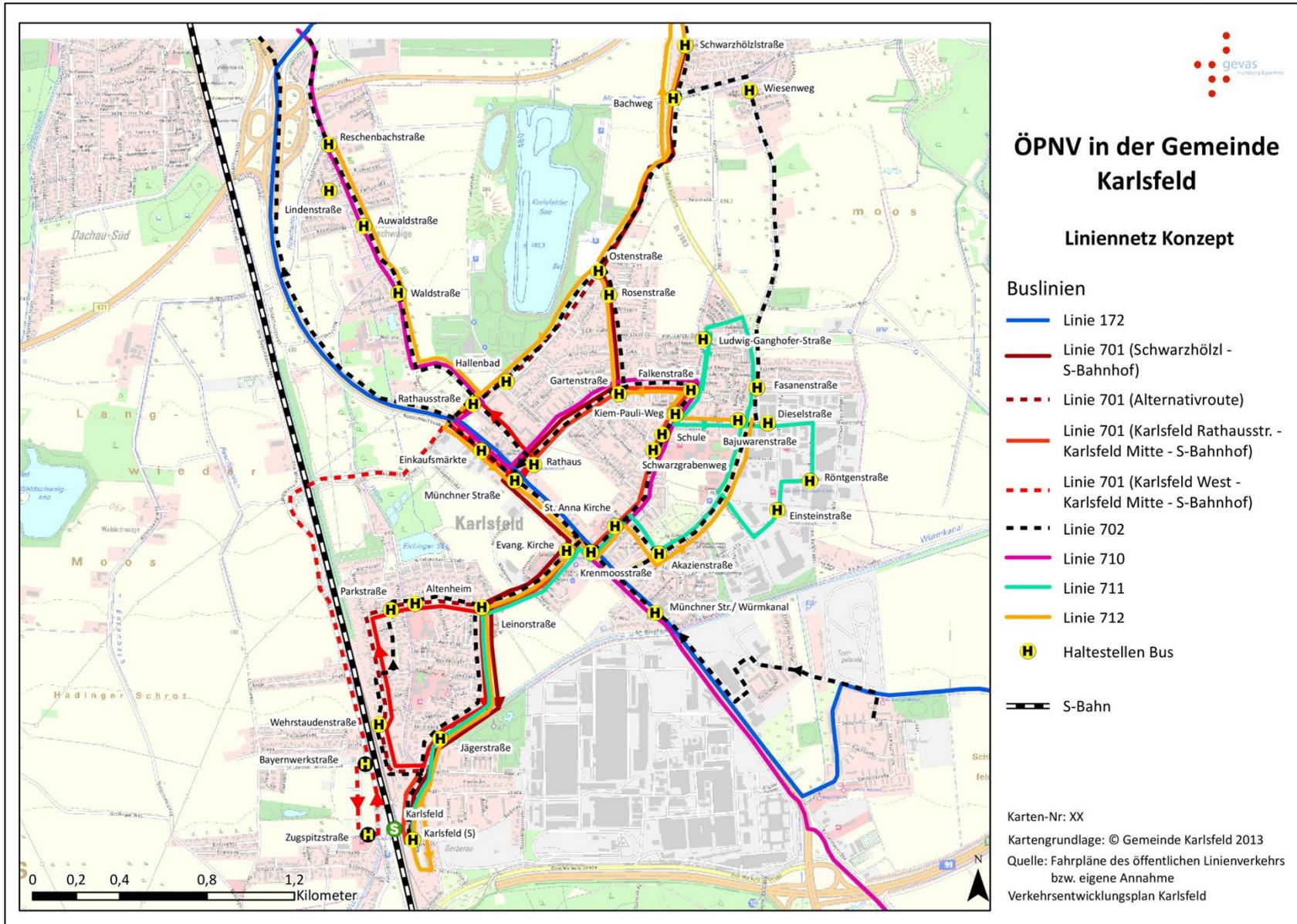
Optimierungen im innerörtlichen Verkehr (Linie 711)

- Führung der Linie 711 in Karlsfeld West ggf. in ähnlicher Weise wie Verlauf bei Linie 701, Variante 2:



2. Maßnahmen im Liniennetz

Liniennetz Konzept (ohne Änderungen Linie 711 und ohne Linie 160)



3. Maßnahmen im Fahrtenangebot

Taktverdichtung

- Überlegung, die Linie 176 nach Karlsfeld zu verlängern, aber Taktverdichtung bei Linie 710 sinnvoller, da:
 - Stärkung der übergreifenden Verbindung zwischen Moosach und Dachau über Karlsfeld
 - Erschließung der Gemeinde Karlsfeld bereits im Bestand
- Schließen der Taktlücken bei Linie 711 zwischen ca. 09:00 und 13:00 Uhr mit Angebot eines durchgehenden 20-min-Takts über die gesamte Betriebszeit

4. Maßnahmen in der Infrastruktur

Maßnahmen zur Busbeschleunigung:

- Umbau von Haltestellen entlang der Münchner Straße von Busbuchten zu Kaphaltestellen für verbessertes Einfädeln in den fließenden Verkehr
- Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung an den Anlagen entlang der B304
- ggf. Einrichtung einer Busspur vor dem nördlichen Ortseingang von Karlsfeld mit Priorisierung der Busse gegenüber dem Kfz-Verkehr
→ verbesserte Durchfahrt von Karlsfeld für die Fahrzeuge des ÖPNV

Weitere mögliche, infrastrukturelle Maßnahme:

- perspektivisch: Prüfung der Einrichtung eines Busbahnhofs mit P+R-Platz und B+R-Anlage am nördlichen Ortseingang von Karlsfeld

5. Sonstige Maßnahmen

Mobilitätsmanagement

- Einrichtung eines Mobilitätsportals im Internet mit Informationen zu Tarifen, Ticketangeboten, Fahrplanauskunft etc.
- Informationspaket für Neubürger mit Informationen über das Angebot im Umweltverbund (Willkommenspaket mit Ortsplan, Fahrplänen, Ticketangebote, Hinweis Mobilitätsportal etc.)
- Mobilitätsberatung /-erziehung, z.B. an Schulen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund (insbesondere ÖPNV und Radverkehr):
 - Presseveröffentlichung(en) mit einer positiven Grundhaltung zur Förderung / höheren Nutzungsbereitschaft der Verkehrsmittel im Umweltverbund
 - Verbesserung der Wahrnehmung des Umweltverbundes und dessen Bestandteile und Vorteile

6. Ausblick / weiteres Vorgehen

- Durchführung eines 2. Arbeitskreises zum ruhenden Verkehr (Parken) im Juli 2015
- Durchführung eines 2. Arbeitskreises zum Kfz-Verkehr im Herbst 2015
- Ermittlung der genauen Kosten der vorgestellten möglichen Maßnahmen im ÖPNV durch den MVV, die MVG bzw. das Landratsamt Dachau
- Herbeiführung einer Entscheidung über kurzfristig zu realisierende Maßnahmen in Abstimmung mit dem Landratsamt sowie mittelfristig vorgesehene Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Dachau
- Einarbeitung in den Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan

● ● ● **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

Telefon: 089 / 48 90 85 - 0

Telefax: 089 / 48 90 85 - 55

www.gevas-ingenieure.de

muenchen@gevas-ingenieure.de

Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. Arbeitskreis ÖPNV

Juni 2015