

# Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München

Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes  
München vom 11. Juli 2017

Auswahl der Ergebnisse

Weitere Informationen zu Studie unter:

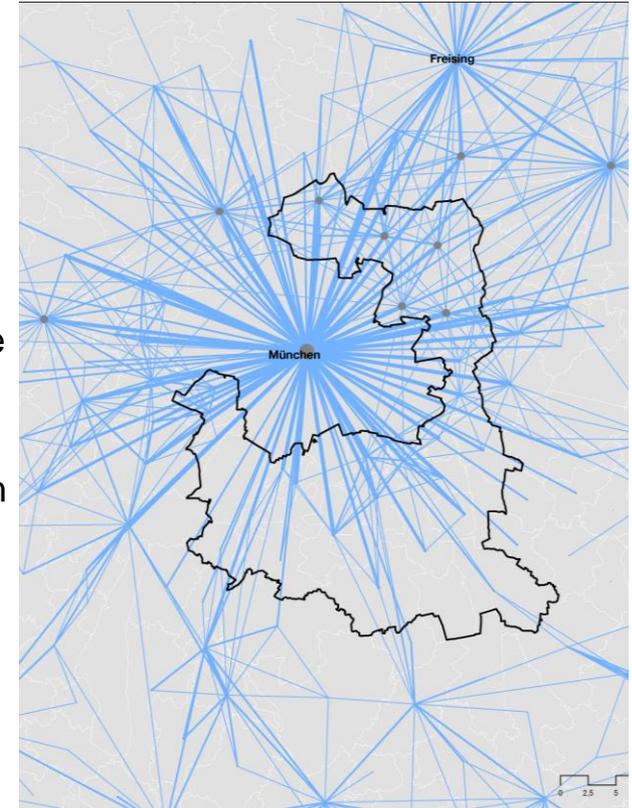
[http://www.landkreis-  
muenchen.de/themen/mobilitaet/verkehrsentwicklung/oepnv-  
studie/](http://www.landkreis-muenchen.de/themen/mobilitaet/verkehrsentwicklung/oepnv-studie/)

# Gliederung

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung
2. Vorgehen
3. Räumliche Analysen und Entwicklungen
4. Öffentlichkeitsbeteiligung
5. Perspektiven, ÖPNV/SPNV-Bedarf und Angebotsausbau
  - Übersicht
  - Münchner Norden
  - Münchner Osten
  - Hachinger Tal
  - Isartal
  - Würmtal
6. Fazit und Empfehlungen

# 1. Ausgangslage

- Mobilität ist eines der Schlüsselthemen der Zukunft, gerade in stark wachsenden Metropolregionen wie dem Großraum München.
- Herausforderungen der Zukunft aufgrund der Steigerung der Verkehrsnachfrage:
  - In den nächsten 20 Jahren steigt im Landkreis München die Einwohnerzahl von 330.000 Einwohner auf 390.000 Einwohner (+17%) an.
  - 84% der im Landkreis München wohnhaften Erwerbstätigen pendeln zu einem Arbeitsplatz außerhalb des Wohnorts.
  - Im Landkreis selbst bestehen ca. 200.000 Arbeitsplätze. Jene Personen, die im Landkreis arbeiten, pendeln zu 90% von einer anderen Gemeinde zum Arbeitsplatz.
- Der Verkehr wird sowohl in Richtung Landeshauptstadt München wie auch zwischen den Gemeinden im Landkreis München und zu den umliegenden Landkreisen wachsen.



# 1. Zielsetzung

- Die vorliegende Studie hat zum Ziel, langfristige Perspektiven zur Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Angebote und der zugehörigen Infrastruktur im Landkreis München zu entwickeln. Die Studie soll einen langfristigen Horizont (2030 bis etwa 2050) betrachten. Folgende Fragen wurden untersucht:
  - Wie können **bestehende Angebote** sinnvoll ausgebaut werden?
  - Welche **neuen Verbindungen** sollen erstellt werden, sowohl mit schienengebundenen wie auch straßengebundenen Lösungen?
  - Welche **Entwicklungsperspektiven** bestehen für S-Bahn, U-Bahn, Stadtbahn, Tram und Bus im Landkreis München?
  - Wie lässt sich innerhalb des Landkreises der **Ausbau des ÖPNVs mit der Entwicklung von neuen Angeboten** für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Freizeit verknüpfen?



# 3. Entwicklungen

## Räumliche Entwicklung

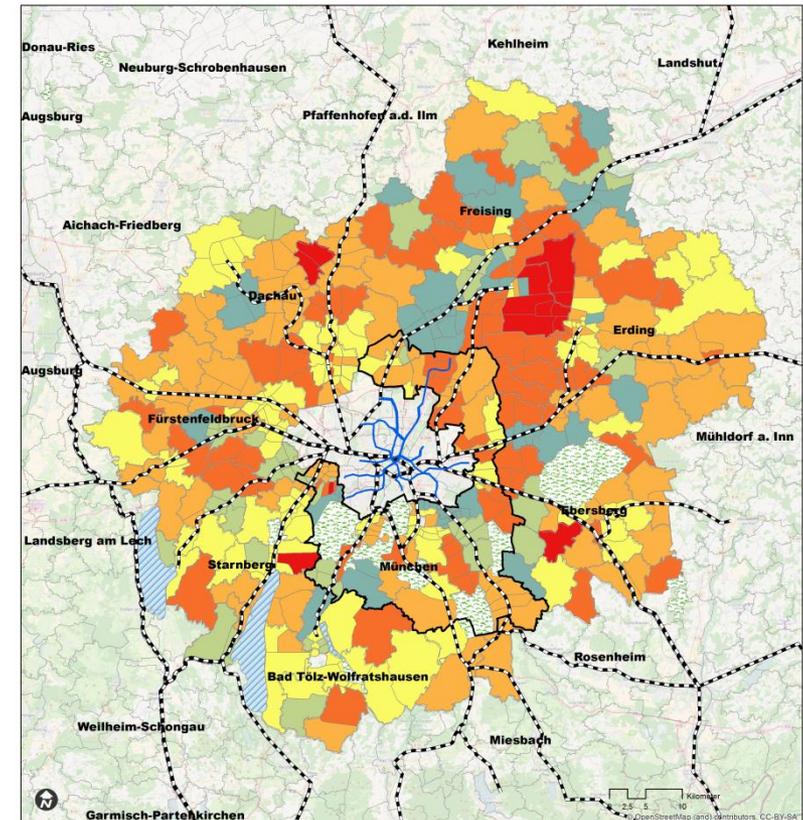
### Durchgeführte Analysen

- Erwerbstätige pro m<sup>2</sup>
- Veränderung der Erwerbstätigen 2008-2025
  - MVV-Datenbasis Stand 2010
  - Beschäftigungszahlen 2014 des Landesamtes für Statistik
- Analyse der Branchenstruktur

### Erkenntnisse

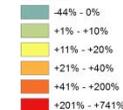
- > Relativ hohes Wachstum nördlich der LH München
- > Flughafen München als Wachstumskern und Katalysator des strukturellen Wandels
- > Der Süden ist heterogen: Wachstum nahe der S-Bahnen sowie Autobahnen
- > Standortverlagerung und Umstrukturierung im Hachingertal

Veränderung der Erwerbstätigenzahl 2008-2025 (Prognose)  
Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München



Erwerbstätigenwachstum 2008-2025 - Variante 1

Datenquellen: MVV-Datenbasis und Bayerisches Landesamt für Statistik



Abnahme

Zunahme

Thematische Daten © MVV, Bayerisches Landesamt für Statistik  
Basiskarte © OpenStreetMap  
15.04.2016

Sonstige



# 3. Entwicklungen

## Räumliche Entwicklung

### Vorhandene Daten

- Bevölkerungsentwicklung gemäss
  - MVV-Datenbasis Stand 2010
  - Prognosen 2035 durch das Landesamt für Statistik

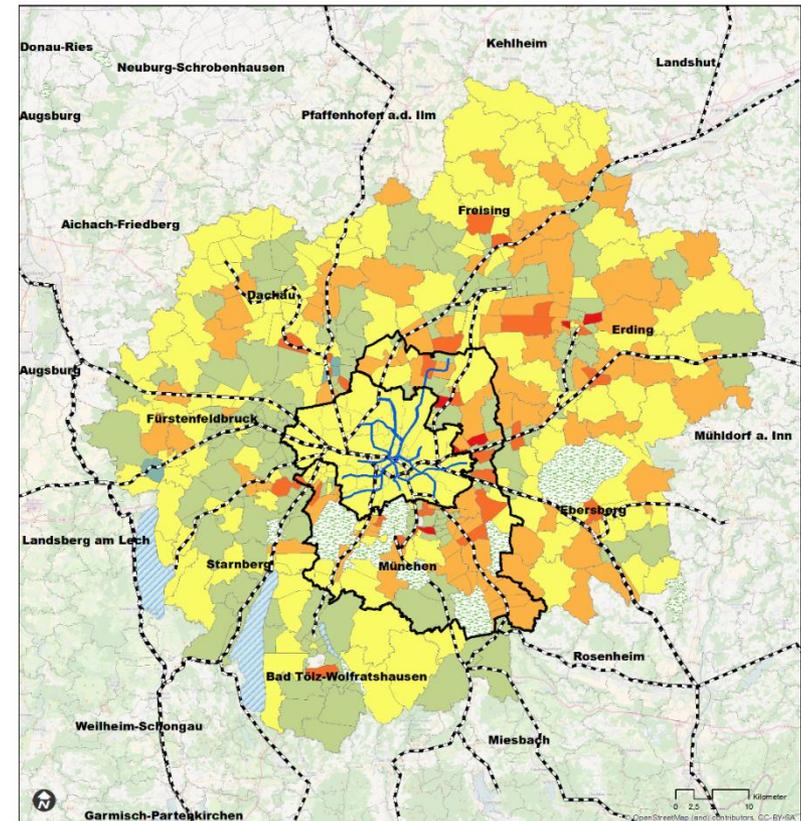
### Erkenntnisse

Bevölkerungsvorausberechnung gemäß Landesamt für Statistik für den LK München:

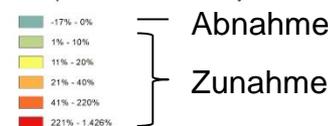
- > 31.12.2014: 332,800
- > 31.12.2034: 388,600 (+55'800 = +17%)
- > Bevölkerungszunahme in den meisten Gemeinden des LK München erwartet
- > Für die Studie wird ein Prognosehorizont 2035 verwendet.

### Darstellung der Strukturdaten

Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München



Einwohnerwachstum 2010-2035  
 Datenquellen: MVV-Datenbasis und Bayerisches Landesamt für Statistik



Sonstige



Thematische Daten © IAVU, Bayerisches Landesamt für Statistik  
 Basiskarte © OpenStreetMap  
 15.04.2016

# 5. Perspektiven, ÖPNV/SPNV-Bedarf und Angebotsausbau

# 5. Münchner Norden

## Perspektiven



## Bedarf für großräumigen ÖPNV/SPNV-Ausbau

- Folgender Bedarf wurde hergeleitet:
  - Eine leistungsfähige Verbindung zwischen Garching Forschungszentrum (Ende der U6 Nord) und Neufahrn, dem Flughafen und Freising.
  - Leistungsfähige tangentielle Verbindungen zwischen Unterschleißheim und Garching sowie zwischen Garching und Ismaning.
  - Höhere Kapazitäten und kürzere Reisezeiten auf der S8 zum Flughafen.
  - Kleinräumige ÖV-Verbesserung in Unter- und Oberschleißheim.
  - Langfristig: viergleisigen Ausbau der Strecke Richtung Neufahrn zur Entflechtung des Mischverkehrs auf der S1 Nord

# 5. Münchner Norden

## Neue ÖPNV-Verbindung

### Neue Stadtbahn Garching – Unterschleißheim – Oberschleißheim

- 15'-Takt (7,5'-Takt zur HVZ)
- Verknüpfung ÖPNV-Netz:
  - S-Bahn: Unter- und Oberschleißheim
  - U-Bahn: Garching und Garching-Hochbrück
- Bauliche Machbarkeit gegeben
- Realisierungskosten: 280 – 415 Mio. € (+/- 50%)



#### Empfehlung

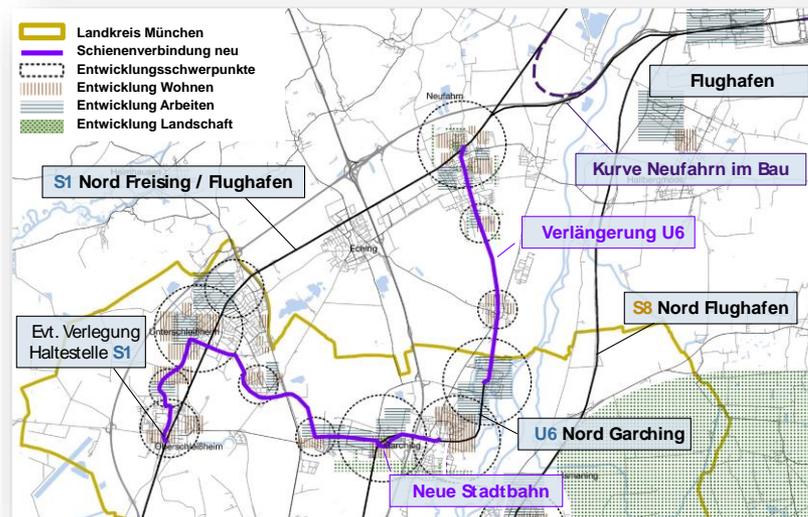
Ausarbeitung  
Konzeptstudie für  
Stadtbahn und prüfen  
einer Schnellbuslinie  
mit (teilweise)  
Eigentrasse auf der  
Relation  
Oberschleißheim –  
Unterschleißheim –  
Garching mit  
Verlängerungsoptionen  
in Richtung Ismaning  
oder Dietersheim-  
Neufahrn als  
Vorläuferbetrieb.

# 5. Münchner Norden

## Neue ÖPNV-Verbindung

### Verlängerung U6 nach Neufahrn

- Verlängerung der U6 nach Neufahrn
- Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn in Richtung Freising und Flughafen
- Machbarkeitsstudie und Nachfrageschätzung liegen vor

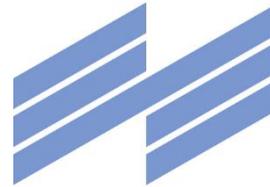


### Empfehlung

Weitere Attraktivierung der Relation Garching – Neufahrn als neue Verbindung: Neben der U6-Verlängerung sind auch alternative Maßnahmen mit einem hochwertigen Bussystem oder einer Stadtbahn zu prüfen.

# 5. Münchner Osten

## Perspektiven



## Bedarf für großräumigen ÖPNV/SPNV-Ausbau

- Folgender Bedarf wurde hergeleitet:
  - Bessere Erschließung von Aschheim, Kirchheim und Pliening, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Wohnbaupotentiale.
  - Leistungsfähige tangentielle Verbindungen zwischen Haar, Feldkirchen, Aschheim und dem Münchner Norden.
  - Verbesserte Anbindung der Messe in Richtung Münchner Norden und Flughafen.
  - Höhere Kapazitäten auf der S2 in Richtung Markt Schwaben und Erding mit Bahnsteigverlängerungen für die Führung von Langzügen.
  - Verbesserung auf der S4/S6 Ost Grafing – Ebersberg mit teilweiseem Doppelspurausbau

# 5. Münchner Osten

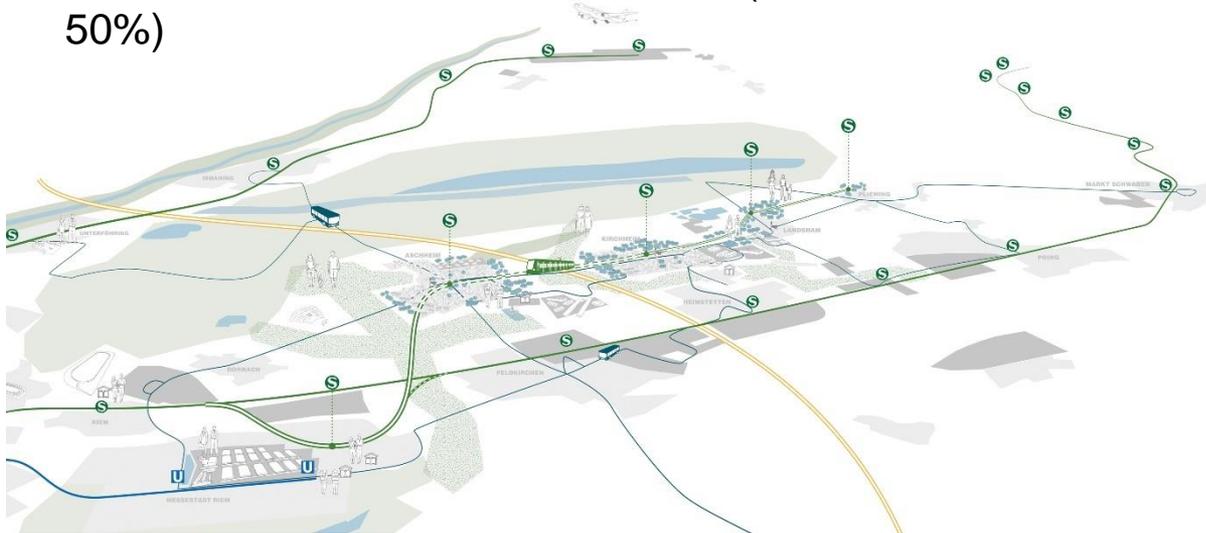
## Neue ÖPNV-Verbindung

### S-Bahn Messe – Aschheim – Pliening

- Überhang von Linien aus dem Westen in S-Bahn-Netz im Osten integrieren mit gleicher Zugzahl auf Strammstrecke
- Kombination mit Messeverschwenk
- Mind. 30'-Takt (15'-Takt zur HVZ)
- Bauliche Machbarkeit ist gegeben
- Investitionskosten: 0,9 – 1,3 Mrd. € (+/- 50%)

### Empfehlungen

Trassensicherung vornehmen;  
Linienführung der S-Bahn Messe – Pliening vertieft untersuchen; Prüfung der Streckenführung hinsichtlich längerer oberirdischer Streckenabschnitte.  
Von Pliening aus sind weitere Verlängerungen in Richtung Osten (z.B. Markt Schwaben oder Ottenhofen) denkbar.



# 5. Würmtal

## Perspektiven



## Bedarf für großräumigen ÖPNV/SPNV-Ausbau

- Folgender Bedarf wurde hergeleitet:
  - leistungsfähige Querverbindung – beispielsweise mit einer Stadtbahn -, die östlich an geplanten Endpunkt der U6 in Martinsried anknüpft und das Gebiet des Landkreis München durchquert, um westlich an die S6 in Planegg und anschließend bspw. an die Gemeinde Germering im Landkreis Fürstentfeldbruck anzuschließen.

# 5. Würmtal

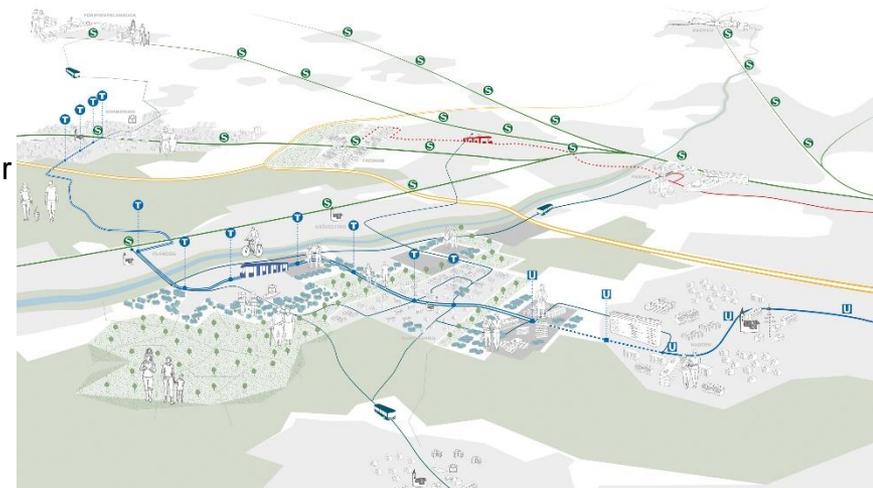
## Neue ÖPNV-Verbindung

### Stadtbahn Germering – Planegg – Martinsried

- Mind. 15'-Takt (7,5'-Takt zur HVZ & Teilstrecken)
- Bauliche Machbarkeit ist gegeben
- Investitionskosten: 150 – 225 Mio. € (+/- 50%)
- Kritik:
  - Ausbau der U-Bahn-Endstation Martinsried zum Umsteigeknoten aufgrund Platzmangel kaum möglich
- Sinnhaftigkeit:
  - Nachfrage 2035: bis zu 5.000 Fahrten pro Werktag
  - Mindestnachfrage: zusätzlich 6.500 Arbeitsplätze oder zusätzlich 8.500 Einwohner
  - Reisezeitgewinn eingeschränkt, da bereits heute direkte und relativ schnelle Busangebote bestehen
  - Ausbau wird grundsätzlich als sinnvoll beurteilt, aber das Nachfragepotential für Stadtbahn ist aktuell zu gering

### Empfehlungen

Entwicklungspotentiale prüfen. Vorläuferbetrieb einführen mit hochwertigem Busangebot (z.B. abschnittsw. Busbevorzugung, v.a. innerhalb der Ortskerne)



## 6. Fazit

**Großer Bedarf, sowohl Angebot als auch Infrastruktur im Landkreis München weiterzuentwickeln.**

**Ideen für neue Verbindungen in Planungen vertiefen:**

- **Abstimmung:** Mit Gemeinden und Freistaat Bayern (SPNV)
- Einbezug **Raumplanung:** Bessere Abstimmung von Raumentwicklung und Verkehrsangeboten
- Einbezug **Öffentlichkeit:** Dialoge mit Zielgruppen fortführen
- **Push-Pull-Ansätze:** Ergänzende Maßnahmen im privaten Kfz-Verkehr
- Berücksichtigung **Nahmobilität:** Erreichbarkeit, Zugangsqualität und Vernetzung von Mobilitätsdienstleitungen an Knotenpunkten