



Landkreis München

# Landkreis *aktuell*

Landratsamt  
München  
Pressestelle  
Mariahilfplatz 17  
81541 München

München, 06.03.2017

## Neue Wege im ÖPNV

### Planungsbüros legen Abschlussbericht zu Perspektiven im öffentlichen Nahverkehr vor

Ein Zuwachs von rund 17 Prozent in den nächsten 20 Jahren. Das ist die Prognose für den Bevölkerungsanstieg im Landkreis München. In absoluten Zahlen bedeutet dies: Bis 2035 werden voraussichtlich knapp 400.000 Menschen im Landkreis leben, wohnen und arbeiten. Wie mobil sie dabei sein werden, hängt wesentlich von der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs ab. Denn der motorisierte Individualverkehr stößt mit den kontinuierlich wachsenden Pendlerströmen und dem allgemein steigenden Bedürfnis nach Mobilität schon heute an seine Grenzen. Um die Bewegungsmöglichkeiten – und damit den Lebensstandard und die Prosperität der Region – langfristig zu sichern, bedarf es passgenauer zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte. Und die Zeit drängt.

### Studienergebnisse ergänzen 2013 verabschiedeten Nahverkehrsplan

Um dieser zentralen Herausforderung vor dem Hintergrund des steigenden Siedlungsdrucks Rechnung zu tragen, wurde im Herbst 2015 die Studie „Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München“ in Auftrag gegeben. Ziel dieser Untersuchung war es, langfristige Perspektiven und Visionen zur Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur im Landkreis zu erarbeiten. Der Fokus lag dabei insbesondere auf den Schienenverkehrsmitteln sowie den tangentialen Verkehrsbeziehungen, die die im Nahverkehrsplan des Landkreises beschlossene Weiterentwicklung der MVV-Regionalbuslinien ergänzen sollen. Bewusst wurde dabei über die Grenzen der Zuständigkeiten des Landkreises hinausgeblickt.

### Visionär, aber machbar

Für die Untersuchung untergliederten die Planer den Landkreis München in insgesamt fünf Teilräume: den Münchner Norden, den Osten, das Hachinger Tal, das Isartal sowie das Würmtal. Bestehende Planungen, wie etwa der Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke oder das Projekt „Bahnknoten München“, aber auch die Konzepte des Nahverkehrsplans gaben der Studie einen groben Rahmen. Erklärtes Ziel war es aber, ausgehend von dieser Basis möglichst frei und visionär zu denken und neue Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

### Der Norden

Für den Münchner Norden, dessen Entwicklung insbesondere durch die Nähe zum Flughafen sowie den weiter anwachsenden Wissenschaftsstandort geprägt ist, stellten die Planer zum einen eine neue Stadtbahn zur Diskussion, die die Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte Ober- und Unterschleißheim sowie Garching verbinden soll. In einer 2. Ausbaustufe könnte eine Weiterführung bis Ismaning erfolgen. Darüber hinaus wurde eine Verlängerung der U6 bis nach Neufahrn angedacht, die Garching eine attraktivere öffentliche Flughafenanbindung bescherten würde. Vorbehaltlich einer Freigabe des derzeit

Ansprechpartnerin:

Franziska Herr  
Telefon:  
089/6221-2636

Telefax:  
089/6221-442636

Pressesprecherin:  
Christine Spiegel

Telefon:  
089/6221-2621

Telefax:  
089/6221-442621

E-Mail:  
[pressestelle@lra-m.bayern.de](mailto:pressestelle@lra-m.bayern.de)

Internet:  
[www.landkreis-muenchen.de](http://www.landkreis-muenchen.de)

## Landkreis München

für den Güterverkehr genutzten Münchner Nordrings könnte zudem eine S-Bahn-Tangente errichtet werden, die von Dachau über Unterföhring weiter in den östlichen Landkreis München führt.

### Der Osten

Auch der Münchner Osten steht unter dem Einfluss des Flughafens. Darüber hinaus spielen die Verbindungen in die Nachbarlandkreise Erding und Ebersberg eine besondere Rolle. Ein überregionaler Anziehungspunkt ist die Messe München, für die eine bessere Flughafenanbindung wichtig wäre. Für den Münchner Osten stellten die Experten zwei neue S-Bahnverbindungen vor: Neben der auch im Norden angedachten „Nordring“-Tangente von Unterföhring in Richtung Haar käme auch eine zweite Linie, die die Messe über Aschheim mit Pliening im Landkreis Ebersberg verbinden könnte, in Frage. Auch eine Erweiterung in Richtung Markt Schwaben und damit in Kombination mit dem Erdinger Ringschluss weiter zum Flughafen wäre denkbar. In beiden Fällen würden sich die Reisezeiten zwischen der Messe und dem Flughafen verringern und sich auch auf andere Beziehungen zeitlich positiv auswirken. Einen Reisezeitgewinn zwischen zehn und zwanzig Minuten halten die Planer dabei für realistisch. Um kurzfristige Lösungen zu schaffen, könnte die Linienführung auch über einen Busvorläuferbetrieb, z. B. mit Schnellbuslinien, verwirklicht werden.

### Hachinger Tal, Isartal und Würmtal

Für den Münchner Süden und Südwesten, in dem die PKW-Motorisierungsrate besonders hoch ist, entwickelten die Planer neben dem wichtigen Bestandsausbau der S3 und S7 vielfältige Ideenskizzen, wie zum Beispiel den Anschluss einer neuen Stadtbahn an das bestehende U-Bahn- oder Trambahnnetz an der Stadtgrenze, die Reisende weiter bis nach Ottobrunn bringen könnte. Auch für Martinsried erachten die Verkehrsexperten eine Stadtbahn für sinnvoll. Sie könnte über Planegg bis nach Germering führen und als Verlängerung der U6 dienen, die in absehbarer Zeit bis zum Forschungscampus in Martinsried weitergeführt werden wird. In Germering könnte die Stadtbahn dann an die S8 anschließen. Für das Isartal stand bei der Betrachtung der Potenziale neben dem Bestandsausbau der S7 insbesondere die bessere Zuwegung zum S-Bahnhof Pullach – z. B. in Form einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke – im Vordergrund, um die trennende Wirkung der Isar abzuschwächen.

### **Übertrag in die Praxis**

Potenziale, Chancen und Möglichkeiten, den öffentlichen Personennahverkehr im und um den Landkreis München auszubauen, gibt es viele, das hat die Studie gezeigt. Jetzt gilt es, die erfolgversprechendsten Verbindungen und Projekte zu identifizieren und einer genaueren Untersuchung zu unterziehen. „Wir haben jetzt die Basis, ein ganzes Portfolio an Möglichkeiten, die in der Verwaltung, den Kommunen und den Fraktionen besprochen werden müssen“, stellte Landrat Christoph Göbel in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur, in der die Ergebnisse am 22. Februar vorgestellt wurden, fest. „Die Studie hat unzählige Impulse und Anstöße gegeben. Jetzt müssen wir sehen, wie wir diese Versatzstücke, die vielen einzelnen Ideen zusammenbringen. Wir müssen priorisieren, eine Auswahl treffen und dann mögliche Umsetzungsschritte festlegen“, fasst Göbel das weitere Procedere zusammen. Sicherlich könne nicht alles, was die Studie aufgreift, auch so umgesetzt werden. So manche Idee würde den Kostenrahmen mehr als sprengen. Doch schließlich sei es ja die

## Landkreis München

Aufgabe der Planer gewesen, visionär zu denken und ungenutzte Potenziale ganz unabhängig von Kosten zu eruieren, so Göbel.

Dass die Studie auch über den kreiseigenen Tellerrand hinausblickt, macht bereits deutlich: Die Fortentwicklung des (öffentlichen) Verkehrs ist kein Projekt, das ausschließlich innerhalb der Landkreisgrenzen angegangen werden kann. Denn Siedlungsdruck und wachsendes Verlangen nach passgenauer Mobilität betrifft das gesamte Münchner Umland. Entsprechend könne man auch nur gemeinsam dieses zukunftsweisende Thema angehen, betont Landrat Christoph Göbel und sagt: „Wir müssen uns gegenüber unseren Nachbarn äußern.“ So werde er sich darum bemühen, die Studie aktiv bei weiteren Mitspielern in der Metropolregion München vorzustellen.

### **Fachexpertise und Alltagserfahrung für ein umfassendes Bild**

Durchgeführt wurde die Studie von einem interdisziplinären Team unter der Leitung des Planungsbüros Ernst Basler + Partner AG aus Zürich in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Raumentwicklung und dem Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der TU München sowie dem Fachbüro Studio | Stadt | Region aus München. Neben der Beauftragung der Verkehrsexperten war es dem Landkreis wichtig, auch die Perspektive und das Know-how der unmittelbaren ÖPNV-Nutzer, die oft über ein umfangreiches Detailwissen zu Schwachstellen verfügen, mit einzubeziehen. An der eigens dafür gestalteten mehrwöchigen Online-Umfrage beteiligten sich von Herbst 2015 bis Anfang 2016 zahlreiche Bürgerinnen und Bürger nicht nur aus dem Landkreis München, sondern auch aus der Landeshauptstadt und aus benachbarten Landkreisen. Rund 2.500 unterschiedliche Schwachstellen waren dabei benannt und fast 1.500 Ideen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs formuliert worden. Als zweiten Schritt zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand zudem im Juli 2016 ein Workshop statt, bei dem die Planer erste Ergebnisse vorgestellt und Rückmeldungen aufgegriffen hatten.