

**Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN
zur Weiterentwicklung des Busnetzes
in den Gemeinden nördlich von München**

Stand: März 1996

**Herausgeber: PRO BAHN Oberbayern e. V.
Schwanthalerstraße 74
80336 München
Tel.: 089 - 53 00 31
Fax: 089 - 53 75 66**

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Zusammenfassung

Die Schaffung eines die Gemeinden verbindenden Busnetzes im Zusammenhang mit der U-Bahn-Verlängerung nach Garching-Hochbrück war eine Investition in die Zukunft der Region nördlich von München. Die Vorschläge in diesem Papier dienen dazu, das Busnetz an einigen Schwachpunkten weiter zu verbessern, um so die vorhandenen Ressourcen optimal zu nutzen.

Die Hauptvorschläge von PRO BAHN sind:

- Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 219 zwischen Garching-Hochbrück und Ismaning auf die Abendstunden und die Wochenenden.
- Verbesserung der Umsteigebeziehung von der Flughafen-S-Bahn zu den Bussen der Linie 219 nach Garching und Unterschleißheim.
- Stabilisierung der Fahrpläne zwischen der U-Bahn-Station und den Garchinger Forschungsinstituten durch Einrichtung einer Busschleuse.
- Bedienung des Forschungsgeländes an Sonntagen durch mehr als die bisherigen zwei Fahrtenpaare.
- Schließung der abends und am Wochenende auf der Linie 293 bestehenden Bedienungslücke zwischen "München, Wallnerstraße" und Dirnismaning.
- Verlängerung des Angebots der Linie 691 am Abend zwischen der U-Bahn-Station und Neufahrn.
- Erschließung des Ausflugsverkehrs zu den Schleißheimer Schlössern durch Schaffung von Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 292 am Wochenende.

Grundsätze unserer Überlegungen

Seit Ende Oktober 1995 existieren der neue U-Bahn-Anschluß in Garching-Hochbrück und die darauf abgestimmten Busfahrpläne. Seit Beginn der Konzeptphase für das realisierte Busnetz begleitet PRO BAHN die Planungen. Die Inbetriebnahme dieses Busnetzes war ein großer Fortschritt für den öffentlichen Nahverkehr in den Gemeinden nördlich von München.

Im Sinne einer kontinuierlichen Stärkung des öffentlichen Verkehrs – als einziger Alternative zu einer weiteren ungebremsten Zunahme des Autoverkehrs – zeigen wir im folgenden eine Reihe von Lösungswegen auf. Diese Vorschläge entstanden auf der Basis einer Analyse des bisher Erreichten.

Nur ein übergreifendes und attraktives Busnetz, das in Ergänzung zum Schienenverkehr allen Gemeinden, Gewerbegebieten und den Garchinger Forschungsinstituten eine optimale Verknüpfung untereinander, mit der Landeshauptstadt München und dem Umland ermöglicht, kann eine weitere Zunahme des Individualverkehrs bremsen.

Die jetzt bestehenden Verkehrsverbindungen müssen insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) attraktiver gestaltet werden. Erst wenn die Bürger das Vertrauen gewinnen, auch dann noch ihr Ziel mit dem MVV erreichen zu können, wenn sich ihre Pläne im Laufe des Tages spontan ändern, werden sie bereit sein, auf die Benutzung ihres Autos "für alle Eventualitäten" zu verzichten.

Die Verlängerung der U-Bahn nach Garching-Hochbrück bringt erstmals das attraktive Angebot eines 20-Minuten-Takts in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und der Spätverkehrszeit (SVZ) in die Region nördlich von München. Damit dieses Angebot für die Bevölkerung dieser Region auch nutzbar ist, müssen zu diesen Zeiten entsprechende Fahrtmöglichkeiten mit den Bussen bestehen. Hier sieht PRO BAHN insbesondere abends und am Wochenende auf einigen Linien den Bedarf für Fahrplanergänzungen.

Die positiven Auswirkungen, die ein attraktives Bussystem im Norden Münchens haben kann, reichen weit in die Zukunft. Wenn ab Ende 1996 die Maschinenbau-Fakultät der TU nach Garching umzieht, wird das *zu diesem Zeitpunkt existierende Busnetz* für die Entscheidungen der ca. 900 Mitarbeiter und etwa 4100 Studenten bezüglich der Wahl ihres Wohnortes und ihres Verkehrsmittels von ausschlaggebender Bedeutung sein. Wenn diese Entscheidungen zuungunsten des öffentlichen Verkehrs fallen, werden Tatsachen geschaffen, die eine spätere Korrektur häufig unmöglich machen.

Da in den Garchinger Forschungsinstituten häufig abends und am Wochenende noch reger Betrieb ist, wird die Verkehrsmittelwahl vom Angebot in der NVZ und SVZ wesentlich mitgeprägt. Diese Tatsache ist auch aus den Ergebnissen einer Verkehrsbefragung abzulesen, die PRO BAHN 1995 im Garchinger Forschungsgelände durchgeführt hat (siehe Hinweis auf "Quo Vadis?" in Anhang A3).

Um das durch die neuen Institute entstehende Entwicklungspotential für die Region nutzen zu können, muß sobald wie möglich das bestehende Busangebot ergänzt werden: Nicht nur die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes muß sichergestellt sein, auch in der Freizeit darf man nicht ausschließlich auf das Auto angewiesen sein. Die Busse sollten daher auch am Wochenende und abends auf allen Linien fahren; vielleicht zu einem mitunter recht dünnen Takt, etwa alle 60, 80 oder 120 Minuten, die Betriebszeit der U-Bahn sollte jedoch grundsätzlich abgedeckt sein. Nur so kommt man auch dann noch nach Hause, wenn es am Abend in München einmal spät geworden ist. Erst die durchgehende Benutzbarkeit macht ein Busnetz wirklich attraktiv.

Wenn es gelingt, den öffentlichen Verkehr für die Mehrheit der Bürger wieder zu einem wichtigen Standortfaktor bei der Wahl ihres Wohnorts zu machen, entwickelt sich eine Siedlungsstruktur, die eine weitere Zunahme des Individualverkehrs nicht automatisch erzwingt. Voraussetzungen dafür sind jedoch – bezogen auf unsere Region – außer den gut ausgebauten Schnellbahnachsen, auch Buslinien, die nicht nur für den Weg zur Arbeit und zurück den Bürgern die Wahl ihres Verkehrsmittels erlauben. Andernfalls ergeben sich aus einer weiterhin ungebremsten Zunahme des Individualverkehrs fatale Folgen für Infrastruktur und Umwelt.

Anregungen für Veränderungen bei den einzelnen Linien

Linie 82

In den Forschungsinstituten der GSF Neuherberg ist häufig auch abends und an Wochenenden Betrieb. Zudem existiert mit der Olympiaschießanlage an der Linie 82 ein Veranstaltungsort, in dem regelmäßig abends und an Wochenenden geübt wird. Darüber hinaus finden dort an den Wochenenden häufig Veranstaltungen statt. Die Linie 82 ist zudem eine Tangentialverbindung in den Münchner Norden und zur U-Bahn-Linie 2. Aus diesen Gründen sollte hier eine Erweiterung der Betriebszeiten in den Abendstunden und sonntags geprüft werden.

Linie 219

Die Weiterführung der aus Unterschleißheim kommenden Linie 219 über Garching-Hochbrück hinaus durch die Garchinger Ortsmitte bis nach Ismaning sollte auf die Abendstunden und das Wochenende ausgedehnt werden. Eine Verbindung auch zu diesen Zeiten ist für die Achse Unterschleißheim – Garching – Ismaning besonders wichtig. Gründe hierfür sind das gemeinsame Volkshochschulprogramm der drei Gemeinden, weshalb die Linie 219 intern auch als "VHS-Shuttle" bezeichnet wird, sowie die ständige Erreichbarkeit der Flughafenlinie S8. Die Volkshochschule im Norden des Landkreises München hat ebenfalls den Nutzen dieser Buslinie für ihre Kursteilnehmer erkannt und entsprechende Forderungen öffentlich gemacht. Wie dieser Vorschlag weitgehend kostenneutral realisiert werden könnte, wird im Anhang A1 erläutert.

Um den Anschluß von und zur Flughafen-S-Bahn zu verbessern, ist eine Fahrplankorrektur der in Ismaning abfahrenden Busse notwendig. Zur Zeit beträgt die Wartezeit dort 19 Minuten. Um die Störanfälligkeit in der HVZ herabzusetzen, ist eventuell eine Fahrzeitverlängerung auf dem Abschnitt Ismaning – Garching-Hochbrück sinnvoll. Eine solche Verlängerung würde eine frühere Abfahrzeit in Ismaning notwendig machen, wodurch sich auch die Wartezeit für Umsteiger von der S8 verkürzen würde. Eine weitere Option ist, die Linie 219 durch das Gewerbegebiet im Norden Ismanings fahren zu lassen.

Damit die Busse zwischen Ismaning und Garching (einschließlich Schulbusse) die Möglichkeit bekommen, von der neuen B471 auf die alte zu wechseln, um so den extrem staugefährdeten Bereich zu meiden, schlägt PRO BAHN die Errichtung einer Buschleuse südöstlich von Garching vor. Damit läßt sich rund um die Uhr ein stabiler Fahrplan realisieren. Hinzu kommt die gesteigerte Attraktivität von Bussen, die an einem Stau vorbeifahren und sich nicht in diesen einreihen. Zusätzlich bietet sich dann die Einrichtung weiterer Haltestellen in Garching-Süd an.

Als weitere Maßnahmen sind auf dieser Linie Taktverdichtungen wünschenswert. Dies betrifft sowohl den Abschnitt Garching-Hochbrück – Ismaning in der HVZ als auch den Abschnitt Lohhof-Süd – Garching – Hochbrück an den Wochenenden. Zwischen Lohhof

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

Süd und der U-Bahn-Station ist dies wegen der bisherigen Wendezeit von 24 Minuten ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personaleinsatz möglich.

Linie 291 / 691 / Verstärkerbusse Verbindung U-Bahn – Forschungsinstitute

Eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Verminderung der Störanfälligkeit zwischen der U-Bahn und den Garchingener Forschungsinstitute kommt sowohl den Fahrgästen zugute als auch dem Besteller dieser Leistungen, indem weniger Busse für die Verbindung benötigt werden. Daher schlägt PRO BAHN vor, eine vom Individualverkehr unabhängige Umgehung der stauanfälligen Strecken zu schaffen. Dies kann kurzfristig und kostengünstig beispielsweise dadurch geschehen, daß eine verhältnismäßig schmale Straße in der Nähe der Tennisplätze nordwestlich von Garching in beide Richtungen für Busse passierbar gemacht wird, der Individualverkehr jedoch an einer Durchfahrt gehindert wird. Eine Beschreibung dieser Maßnahme und Optionen hierzu finden Sie in Anhang A2.

Nach wie vor halten wir eine Anbindung der Forschungsinstitute am gesamten Wochenende für wichtig. Die Tatsache, daß am Sonntag bisher lediglich nachmittags zwei Fahrten von der U-Bahn ins Forschungsgelände stattfinden, entspricht nicht den besonderen Bedürfnissen der Institute. Dieses wird durch unsere Verkehrsbefragung "Quo Vadis?" eindrucksvoll bestätigt (siehe Hinweis im Anhang A3). Viel stärker als bei Industriebetrieben oder reinen Verwaltungen wird in Universitäten und angeschlossenen Instituten die Arbeitszeit individuell gestaltet. Dies sollte als Vorteil für den öffentlichen Verkehr verstanden werden, da die Auslastungsunterschiede zwischen der Hauptverkehrszeit und den Schwachlastzeiten geringer sind als anderswo.

In jedem Fall sollten die Fahrpläne der das Forschungsgelände anfahrenen Busse weiter harmonisiert werden. In den Stoßzeiten ist, bedingt durch das hohe Fahrgastaufkommen, ein dichter und regelmäßiger Taktverkehr notwendig. Unregelmäßigkeiten, wie zum Beispiel nach einer Lücke von 8 Minuten zwei Busse im Abstand von 2 Minuten fahren zu lassen, führen zu einer extrem unterschiedlichen Auslastung der Busse. Im Hinblick auf die ab Herbst beginnende Verlagerung der Maschinenbau-Fakultät und weiterer Institute nach Garching, sollte der Erschließung des Forschungsgeländes besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Diese Anbindung im Interesse der Fahrgäste zu gestalten, erfordert mehr, als auf die Fertigstellung der U-Bahn in einigen Jahren zu warten.

Linie 292

Aufgrund der Tatsache, daß diese Buslinie den Bereich der Schleißheimer Schlösser erschließt, halten wir hier die Einführung eines Wochenendverkehrs für vordringlich. Die Besucher der Schlösser, des Schloßparks, der Flugwerft des Deutschen Museums und des Flugplatzes kommen zur Zeit überwiegend mit dem Auto, sofern sie nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen können. Der Fußweg von der Oberschleißheimer S-Bahn-Station wird häufig als zu lang empfunden.

Eine Ausdehnung der Betriebszeiten am Abend ist aus Sicht von PRO BAHN ebenfalls wünschenswert. Davon würde unter anderem die Ortschaft Lustheim profitieren, wo sich auch ein Hotel mit einer häufig für Veranstaltungen genutzten Gaststätte befindet.

Linie 293

Die zur Zeit am Wochenende und abends existierende Bedienungslücke zwischen der Münchner Wallnerstraße und Dirnismaning ist bedenklich. Zum einen besteht auch zu diesen Zeiten ein Bedarf an durchgehenden Fahrten, zum anderen wirkt sich die derzei-

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

tige Fahrplangestaltung negativ auf das Bild aus, das sich die Öffentlichkeit vom bestehenden Angebot macht. Durch die Schließung dieser Lücke wird sich die Auslastung auf beiden Teilstrecken verbessern, ohne daß zusätzliche Kosten für ein weiteres Fahrzeug oder einen weiteren Fahrer entstehen.

Auf dem Abschnitt Garching-Hochbrück – Wasserturmstraße ist im Interesse eines regelmäßigen Taktverkehrs zur U-Bahn eine bessere Abstimmung mit den Fahrten der Linie 219 wünschenswert.

Linie 691

Der nächste Schritt zu einer weiteren Verbesserung auf der Linie 691 ist eine Ausweitung des Angebots am Abend. Dies ist notwendig, um Pendlern zwischen Neufahrn und dem Münchner Norden vernünftige Möglichkeiten für die abendliche Rückfahrt zu bieten. Darüber hinaus ist eine Verbindung zwischen Neufahrn (mit Umsteigemöglichkeit von und nach Freising), der Ortschaft Dietersheim, dem Forschungsgelände, der Stadt Garching sowie der U-Bahn-Station ein wichtiger Netzbestandteil.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten für die Linie 691:

- Führen aller Busse über das Forschungsgelände. Dadurch erhalten Institutsangestellte aus Neufahrn oder Freising eine Möglichkeit ihren Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.
- Ausweitung des Angebots auf die Wochenenden. Hier halten wir, ähnlich wie in den späten Abendstunden, das Mindestangebot eines 2-Stunden-Taktes für sinnvoll. Dadurch erhalten, vorausgesetzt die Fahrten führen über das Forschungsgelände, die Institute am Wochenende die ebenfalls geforderte Anbindung an die U-Bahn.

Weitere Maßnahmen

Neue Haltestellen

An den folgenden Stellen halten wir zusätzliche Haltestellen für zweckmäßig:

- Die Linie 219 hat zwischen Lohhof Süd und der Haltestelle Hohe-Brücken-Straße eine etwa 3 km lange Wegstrecke ohne Haltestelle. Die Busse dieser Linie fahren jedoch unmittelbar am Gewerbegebiet Franz-Lehner-Straße vorbei, das bisher mit dem öffentlichen Verkehr nicht zu erreichen ist. Die Einrichtung einer Haltestelle zwischen Franz-Lehner-Straße und der Gaststätte Kreuzhof würde die Auslastung der Linie 219 auf dem Abschnitt des Linienweges, der zwischen Unterschleißheim und Garching liegt, verbessern.
- In Garching regen wir die Einrichtung einer Haltestelle in der Schleißheimer Straße in Höhe des Ortszentrums an. Damit ist auch den Fahrgästen der Linien 219 und 293 ein Besuch des Garchinger Zentrums ohne lange Fußwege möglich. Darüber hinaus wird so die Umsteigemöglichkeit von Bussen aus dem Garchinger Süden (Linie 219, 293) auf Busse zu den Forschungsinstituten (Linie 291, 691) und umgekehrt verbessert.

Verbindung Neufahrn – Hallbergmoos

PRO BAHN schlägt vor, die Linie 694/697 künftig über den Endpunkt Neufahrn hinaus bis nach Hallbergmoos zu verlängern. Die Linie wird zum einen wie bisher die Industriege-

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

biere Eching und Neufahrn mit den beiden Bahnhöfen der S-Bahn-Linie 1 verbinden und zum anderen Eching und Neufahrn mit der S8 und Hallbergmoos verknüpfen. Damit werden günstige Umsteigeverbindungen zum Flughafen und nach München-Ost geschaffen, aber auch das Freizeitbad "Neufun" sowie die Ortsteile Mintraching und Grüneck sind dann gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. In Hallbergmoos wäre sowohl eine Verknüpfung mit der Linie 698 denkbar, aber auch die Weiterführung einzelner Fahrten bis Freising.

Verbindung Eching – Garching

Es ist zu prüfen, wie der Anschluß der Gemeinde Eching in Richtung Garching und U-Bahn-Linie 6 verbessert werden kann. Dies könnte durch Ausweitung des Angebots der Linie 695 geschehen. Für den besseren Weg halten wir aber längerfristig die Schaffung einer Verbindung von Eching zum Echinger Ortsteil Dietersheim und weiter über das Forschungsgelände und Garching zur U-Bahn-Station. Die Linie 695 kann ergänzend als Schnellverbindung über die Autobahn für die Echinger Pendler bestehen bleiben.

Siedlung Hochbrück

Längerfristig kann man sich im Bereich der Siedlung Hochbrück Maßnahmen vorstellen, die es Bussen erlaubt durch, diese Siedlung hindurch zu fahren. Dies kann, ähnlich wie von uns für zwei andere Punkte in Garching vorgeschlagen durch eine Busschleuse oder durch Schaffung einer zweiten Zufahrt geschehen. Kurzfristig sollte die Einrichtung eines Fußweges von Haltestelle Carl-v.-Linde-Straße zur Hochbrücker Siedlung geprüft werden.

Die von uns geforderte Weiterführung der Linie 219 auch abends und am Wochenende stellt eine durchgehende Verbindung auf der Achse Hochbrück – Garching sicher. Zusammen mit ergänzenden Maßnahmen wie der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Garchinger Ortszentrum für diese Linie, wird die Anbindung Hochbrücks an den Hauptort Garching deutlich verbessert.

Übersichtlichkeit des Angebots

Im Sinne eines übersichtlichen Angebots schlagen wir vor, den Fahrten der Linie 691, die aus Freising kommen, sowie den Fahrten der Linie 695, die aus Richtung Allershausen / Kirchdorf kommen und teilweise bis München, Scheidplatz geführt werden, jeweils eigenständige Liniennummern zu geben. Die genannten Fahrten passen nicht in die bestehenden Taktangebote.

Der besonderen Rolle der Forschungsinstitute kann dadurch Rechnung getragen werden, daß die Fahrpläne aller Busse zwischen der U-Bahn und dem Forschungsgelände in einer gemeinsamen Fahrplantabelle abgedruckt werden. Vielleicht kann man auch, z. B. auf Initiative der Institute, eine Art Sonderfahrplan für die Anbindung des Forschungsgeländes insgesamt herausgeben, der auch die Verbindung in Richtung Neufahrn enthält. Dies wäre der erste Schritt zu einem regionalen Marketing, daß sich in einem Folgeschritt an alle Haushalte der Region wenden sollte.

Der MVV hat vor kurzem für den Landkreis Freising beispielhaft ein entsprechendes Faltblatt herausgegeben. Als Werbung für das gute Angebot von Bus und Bahn ist ein solches Instrument auch für den nördlichen Landkreis München sinnvoll, insbesondere da hier die Angebotsdichte deutlich höher ist als im Landkreis Freising.

Anhang

A1 Erörterung der Problematik 230 / 219

Hinweis: Alle Äußerungen zur Linie 219 in diesem Anhang beziehen sich ausschließlich auf den Abschnitt Garching-Hochbrück (U-Bahnhof) – Ismaning (S-Bahnhof)!

Zur Zeit (März 1996) verkehrt die Linie 230 an Werktagen außer samstags auf dem Weg Ismaning (S-Bahn) – Gewerbegebiet-Ismaning-Nord – Garching-Süd – Garching-Nord – Forschungsgelände (ca. 10 km) von morgens um 6 Uhr bis abends um 19:30 Uhr alle 40 Minuten. Dafür werden vom RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH) zwei Busse eingesetzt, die eine Standzeit von 10 Minuten in Ismaning und 28 Minuten (!) an der TU in Garching haben.

Die Linie 219 fährt auf dem östlichen Abschnitt an Werktagen außer samstags vom S-Bahnhof in Ismaning über die Haltestelle Hainweg und Garching-Süd zur U-Bahn-Station Garching-Hochbrück (ca. 7,3 km) von morgens um 6 Uhr bis abends um 19:30 Uhr ebenfalls alle 40 Minuten.

Da die Linien 219 und 230 auf unterschiedlichen Wegen vom S-Bahnhof in Ismaning in die Stadt Garching fahren, verkehren sie nicht in einem regelmäßigen 20-Minuten-Takt. Statt dessen variieren die Zeitabstände zwischen zwei aufeinanderfolgenden Bussen zwischen 12 und 28 Minuten, je nach Haltestelle und Fahrtrichtung.

Für den Fall, daß keine zusätzlichen Finanzmittel für einen Abend- und Wochenendverkehr zwischen Garching und Ismaning bereitgestellt werden können, macht PRO BAHN folgenden Vorschlag, durch den sich die Jahresgesamtkilometerleistung fast nicht verändert:

- Die Linie 219 bedient stets das Gewerbegebiet-Ismaning-Nord.
- Die Linie 219 verkehrt **täglich** von morgens um 6 Uhr bis abends um 23 Uhr.
- Werktags außer samstags verkehrt die Linie 219 zwischen 6 und 9 Uhr sowie 16 und 19 Uhr alle 20 Minuten.
- Zu den übrigen Zeiten wird alle 40 Minuten gefahren.
- Die Linie 230 wird eingestellt.

Anmerkungen:

- Die entfallenden Direktverbindungen zwischen Ismaning und dem Forschungsgelände können durch einzelne, zusätzliche Fahrten zu den wichtigsten Tageszeiten ersetzt werden.
- Die Haltestelle "Ismaning, Hainweg" wird zu den meisten Zeiten von der Linie 231 bedient.
- Abends und am Wochenende kann ggf. der Umweg über das Gewerbegebiet entfallen.

A2 Busschleuse Nordwest

Im Interesse einer Fahrzeitverkürzung und der Stabilisierung der Fahrpläne zwischen dem U-Bahnhof "Garching-Hochbrück" zu den Forschungsinstituten, schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN eine einfache, kostengünstige und schnell zu realisierende Maßnahme vor.

Es handelt sich um eine Einrichtung, die ausschließlich Bussen ermöglicht, eine verhältnismäßig schmale Straße in der Nähe der Tennisplätze nordwestlich von Garching in beide Richtungen zu passieren. Diese Einrichtung kann aktiv oder passiv sein. Passiv bedeutet, daß Verbotsschilder oder feste, mechanische Hindernisse für den motorisierten Individualverkehr aufgestellt werden. Eine aktive Maßnahme ist beispielsweise eine Schranke, die sich bei Annäherung eines Busses automatisch öffnet und gleich wieder schließt, wenn der Bus durchgefahren ist. Die schmale Straße, die sowohl von Norden als auch von Süden her als Zufahrt zu den Parkplätzen bei den Sportanlagen dient, muß eventuell abschnittsweise verbreitert, oder mit weiteren Ausweichmöglichkeiten versehen werden.

Begründung: Die Inbetriebnahme einer Verlängerung der U-Bahn-Strecke ins Forschungsgelände ist frühestens in zwei bis drei Jahren zu erwarten. Bis dahin müssen die Fahrgäste der U6 aus Richtung München und der Busse 82, 219 und 292 aus Richtung Westen ab Garching-Hochbrück ihren Weg ins Forschungsgelände per Bus fortsetzen¹. Derzeit stehen den Bussen zwei verschiedene Routen zur Verfügung:

- A:** Mit einem der Verstärkerbusse 291V, die zur Hauptverkehrszeit ohne Halt vom U-Bahnhof auf die neue B471 und von der Anschlußstelle Garching-Süd über die Autobahn (A9) nach Garching-Nord weiter zu den Forschungsinstituten fahren.
- B:** Mit einem Bus der Linie 291 oder 691 entlang der alten B471 durch die Schleißheimer Straße, am Maibaum vorbei und ab dort über die B11 ins Forschungsgelände.

Bereits heute gibt es im morgendlichen Berufsverkehr Probleme. So bildet sich meistens auf der neuen B471 vom U-Bahnhof zur Autobahn und darüber hinaus ein Stau. Aus diesem Grund nehmen viele Verstärkerbusse ebenfalls den Weg **B** durch die Stadtmitte von Garching und sind demzufolge kaum schneller als die regulären Busse. Diese Ortsdurchfahrt der Verstärkerbusse ist auch aus Sicht der Garchinger Bürger nicht vorteilhaft. Weitere Staugefahr besteht hauptsächlich morgens auf der A9 und der B11 aus Richtung Norden. Das kann dazu führen, daß die Busse weder durch den Ort noch über die Autobahn zum U-Bahnhof zurückkehren können, um weitere Fahrgäste abzuholen.

Eine weitere Verschärfung der Situation wird eintreten, sobald mit dem Weiterbau der U-Bahn durch die Stadt begonnen wird. Durch die einzurichtenden Baustellen wird es auf jeden Fall Behinderungen für den gesamten Verkehr geben, ganz egal welche Lösungen im einzelnen für die Verkehrsführung gefunden werden.

Damit nicht genug, denn im Sommersemester 1997 beginnt der Lehr- und Forschungsbetrieb der Fakultät für Maschinenbau auf dem Gelände nordöstlich von Garching. Spätestens dann werden täglich weitere 5000 Menschen überwiegend im Berufsverkehr zu den Forschungsinstituten fahren. Das bedeutet nicht nur weitere Fahrgäste in den Bussen, sondern auch eine entsprechende Zunahme des PKW-Verkehrs.

Die hier vorgeschlagene Maßnahme wäre auch für die Fahrgäste der Linie 695 auf dem Weg von Eching nach Garching-Hochbrück vorteilhaft.

¹ Diese Ausführungen gelten im abendlichen Berufsverkehr entsprechend in der jeweils umgekehrten Richtung.

PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

Der Fahrgastverband PRO BAHN erkennt an, daß der Neubau der Bundesstraße 11 entlang der Autobahn ebenfalls eine gewisse Entlastung bringen könnte. Er weist aber darauf hin, daß erstens die Bauarbeiten für diese Umgehungsstraße viel zu spät abgeschlossen sein werden und zweitens die Gefahr besteht, daß es auf dieser neuen Straße ebenfalls zu Stauungen kommt, so wie es entlang der neuen B471 zwischen Hochbrück und Ismaning seit deren Fertigstellung der Fall ist. Mit dieser Maßnahme ist das Ziel einer attraktiven und leistungsfähigen Busverbindung zwischen den Forschungsinstituten und der U6 in Garching-Hochbrück nicht zu erreichen.

A3 Literatur

Buskonzept Freising. Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (Brugg, CH), erstellt für: Stadt Freising, Dezember 1993

Nahverkehr in der Fläche. Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH, erstellt für: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 1993

Differenzierte Bedienungsweisen: Nahverkehrs-Bedienung zwischen großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Alba-Fachverlag, Düsseldorf 1994

Der Oberland-Busverbund – Bahn und Bus aus einem Guß.
PRO BAHN Oberbayern e.V., Dezember 1994

Busanpassung zur U6 in Garching-Hochbrück Ende 1995 - Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN. PRO BAHN Oberbayern e.V., Februar 1995

Fakten und Thesen zur Neufahrner Spange. PRO BAHN Oberbayern e.V., Juli 1995

MVV geht weiter ..., Fahrplan-Sonderheft zur U6-Verlängerung nach Garching-Hochbrück. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, September 1995,

Ihr Bus zur U-Bahn! Informationsblatt, 2. Auflage, PRO BAHN Oberbayern e.V., Oktober 1995

Stadtbahnvisionen – Moderner Nahverkehr für das Münchner Umland.
PRO BAHN Oberbayern e.V., November 1995

Ein Busnetz für die Gemeinden im Norden Münchens. In: Tagungsband der 13. Horber Schienentage, PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH, November 1995

Quo Vadis? – Eine Verkehrsbefragung. In: Tagungsband der 13. Horber Schienentage, PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH, November 1995

Wer fährt nur zum Bahnhof? Stadtbusse als Chance auch für kleine Städte. In: PRO BAHN Zeitung 6/1995, PRO BAHN e.V. Bundesverband

Quo Vadis? Ergebnisse einer Verkehrsbefragung der Mitarbeiter, Studenten und Gäste der Forschungsinstitute nördlich von Garching. PRO BAHN Oberbayern e.V., Februar 1996

Murnau Mobil – Nahverkehr mit System. PRO BAHN Oberbayern e.V., Februar 1996

Ihr Bus ist da! Informationsblatt für den Landkreis und die Stadt Freising, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Februar 1996