



Konzeptstudie

Buskonzept für Stadt und Landkreis Freising

von Emilia Kirner

14.09.2021

Inhalt

	Buskonzept für Stadt und Landkreis Freising	1
1.	Ziel und Hintergrund	3
2.	Stadt Freising	3
	Linie R: Große Ringlinie	5
	Linie Q1: Quartierslinie Freising Nord	6
	Linie Q2: Freising Nord-West	8
	Linie Q3: Freising West	9
	Linie Q4: Freising Süd-West	10
	Linie Q5: Freising Süd-Süd-West	11
	Linie Q6: Freising Süd	12
	Linie Q7: Freising SüdSüd-Ost	13
	Linie Q8: Freising Süd-Ost	14
	Linie Q9: Freising Ost	15
	Linie Q10: Freising Nord-Ost	16
3.	Landkreis Freising	17
	Quellen	19

1. Ziel und Hintergrund

Alle Menschen haben das grundlegende Bedürfnis, mobil zu sein. Sie fahren in die Arbeit, zum Sport oder zum Einkaufen. Dazu legen sie seit Jahrzehnten ca. drei Wege pro Tag zurück und benötigen dafür ungefähr insgesamt eine Stunde (*konstantes Reisezeitbudget*).¹ Die gefahrenen Kilometer jedoch haben sich massiv verändert. Im Jahr 1972 legte eine Person in den befragten Städten 15 km zurück, 1991 bereits 20 km und 2003 ganze 29 km.² Mobilität, also das Bedürfnis, bestimmte Orte zu besuchen, und die Wegeanzahl bleiben dabei aber gleich. Je besser die Straßen und je leistungsfähiger die Infrastruktur, desto mehr Weg wird innerhalb des Zeitbudgets zurück gelegt. Die Wahl des Verkehrsmittels zur Erfüllung der Bedürfnisse wird nach dem Kosten-Nutzen Prinzip abgewogen. Die schnellste, günstigste und bequemste Option gewinnt. Das Ziel der Politik muss sein, die Möglichkeit zur Erfüllung der Bedürfnisse nach Mobilität ausreichend zu bieten. Dabei müssen immer eine Vielzahl von Parametern miteinander abgestimmt werden: Ressourcenverzehr, Flächeninanspruchnahme, Umweltbelastungen, Energieverbrauch, Unfälle und Klimaveränderungen.³ Erfolgreiches Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Anteile des Umweltverbundes (Fahrrad, ÖPNV, Fußwege) zu steigern, da diese Verkehrsarten viele Vorteile bieten und im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten viele Ziele des Mobilitätsmanagements erreichen.

Stadt und Landkreis Freising haben was den ÖPNV betrifft noch Schwächen. Das derzeitige Buskonzept begrenzt sich auf einige Linien, die nicht alle Bürgerinnen und Bürger eine verlässliche, gut getaktete und schnelle Verbindung bieten. Ziel der Studie war es, ein Konzept zu erarbeiten, dass diese Probleme behebt und einen erste Ansatzpunkte für ein modernes Buskonzept bietet.

2. Stadt Freising

Das derzeitige Buskonzept umfasst derzeit 16 Linien, die in unterschiedlichen Taktungen fahren und unterschiedlich lang sind. Mitunter werden Haltestellen nur stündlich befahren (vgl. Station Steinbreite, Linie 639 zwischen 20:00 und 22:00). Dies betrifft auch Ortsteile mit hohem Bedarf nach Buslinien, beispielsweise in der Nähe von Studentenwohnheimen. Sonntag fallen Linien ganz aus, es fährt kein Bus (vgl. Lange Point, Linie 639).

Wir brauchen ein Buskonzept, dass das gesamte Stadtgebiet mit einem sicheren Takt verbindet. In Abbildung 1 ist der ausgearbeitete Vorschlag gezeigt. Er umfasst 10 Linien, die alle Quartiere in Freising mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbinden. Eine elfte Linie verkehrt als große Ringlinie am Stadtrand. Alle Linien verkehren ausschließlich gegen den Uhrzeigersinn. Durch die kompakte Wegführung ist man von jeder Station in weniger als 15 Minuten am Bahnhof Freising. Die Realisierung des **Bustunnels** am Bahnhof Freising ist Voraussetzung für die Umsetzung des Plans. Die Linien werden im Folgenden im Detail behandelt.

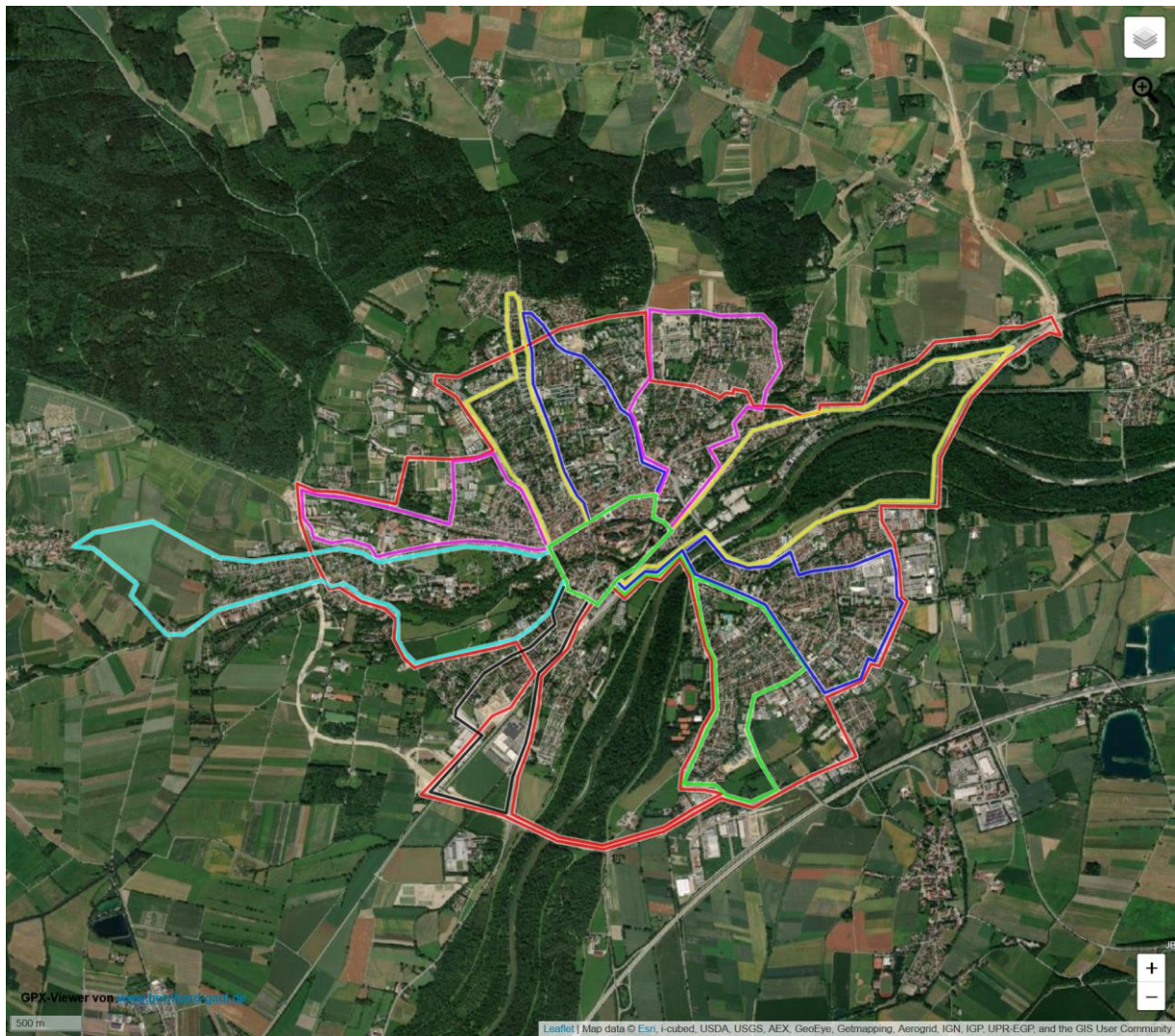


Abbildung 1: Gesamtübersicht Stadt Freising

Linie R: Große Ringlinie

Diese Linie verbindet den Rand von Freising mit den Stadtteilen Lerchenfeld, Schlüterareal, Vötting, am Vogelherd, Freising Nord, Neustift, Tuching, Ast und Schwabenau. Die Linie verkehrt gegen den Uhrzeigersinn und hat eine Länge von 19 km. Vorteil der Linie: will man z.B. von Vötting ins Gewerbegebiet Clemensanger, muss nicht erst der Stadtkern befahren werden und man spart sich einen Umstieg. Das ist bequemer und schneller. Perspektivisch könnte die Linie auch bidirektional befahren werden.

Die R-Linie soll im 15 Minuten Takt fahren.

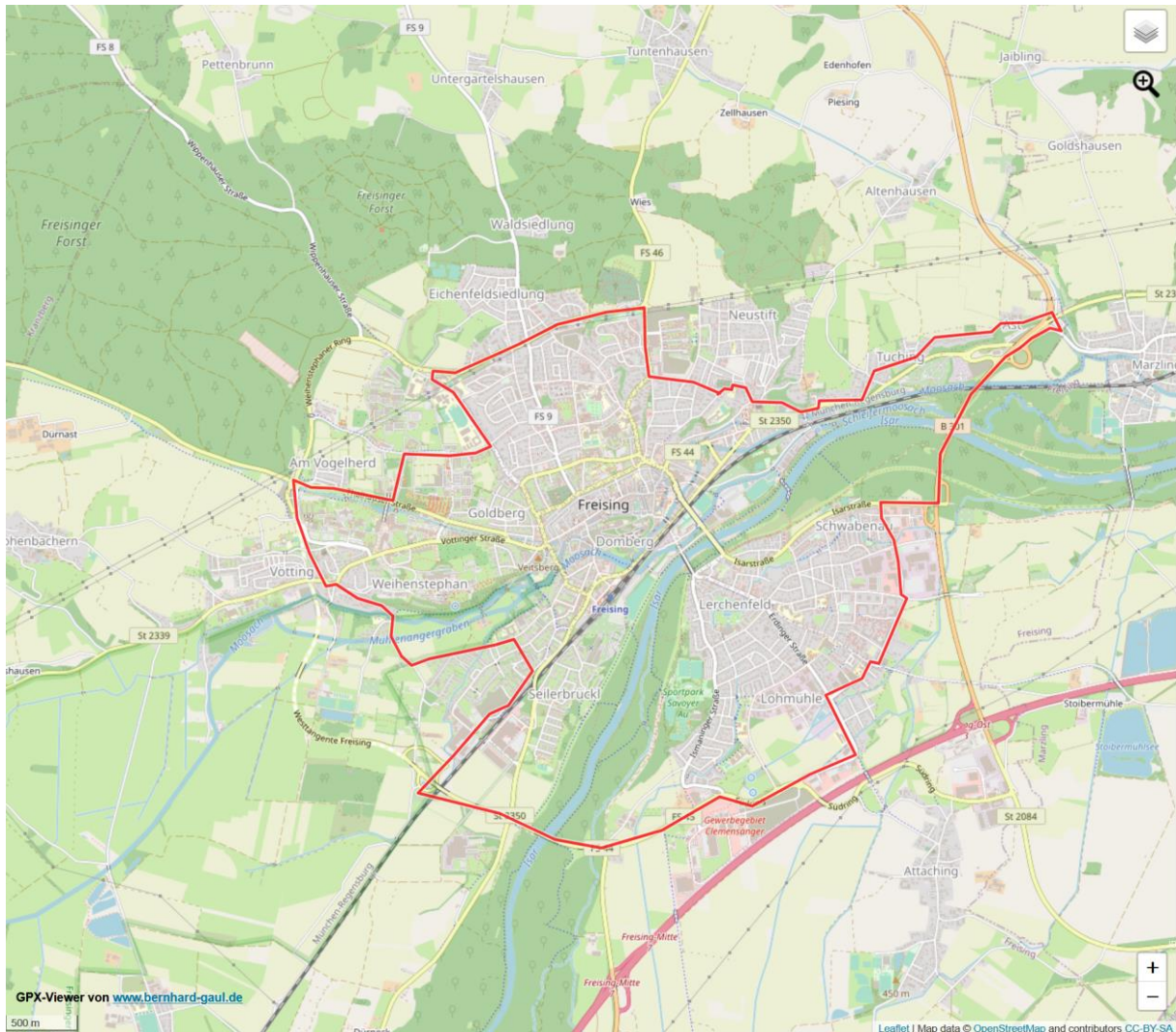


Abbildung 2: Streckenplan Linie R

Quartierslinien (Q1-Q10)

Alle Quartierslinien sind ebenfalls ringförmig ausgelegt, jedoch mit einem viel kleinerem Erschießungsgebiet (Quartiersgröße). Sie beginnen/enden allesamt - mit einem kurzen Zwischenstopp - am Bahnhof und verkehren einmal (unidirektional) gegen den Uhrzeigersinn um den Innenstadtbereich/Domberg. Hiermit erschließen sie das das Freisinger Zentrum und bilden damit quasi eine ringförmige „Stammstrecke“ für den Stadtkern.

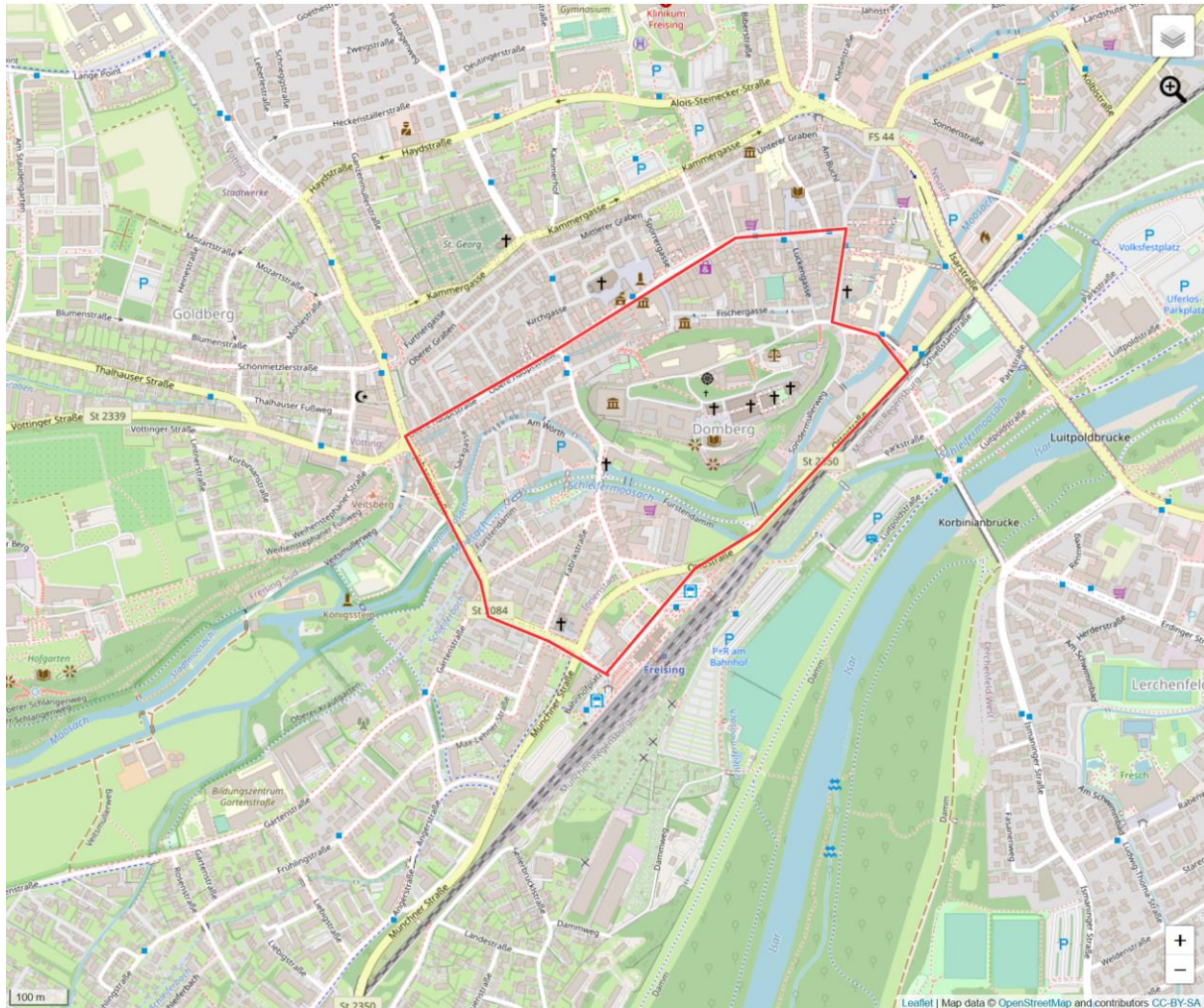


Abbildung 3: Stammstrecke

Linie Q1: Quartierslinie Freising Nord

Die Linie Q1 bedient das einwohnerstarke nördliche Freising. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst über Stammstrecke bis zur General-von-Nagel-Straße. Dann weiter über Mainburger Straße, Rotkreuzstraße und zurück über die Haindlfinger Straße, Prinz-Ludwig-Straße wieder in die Stammstrecke und zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 5,2 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

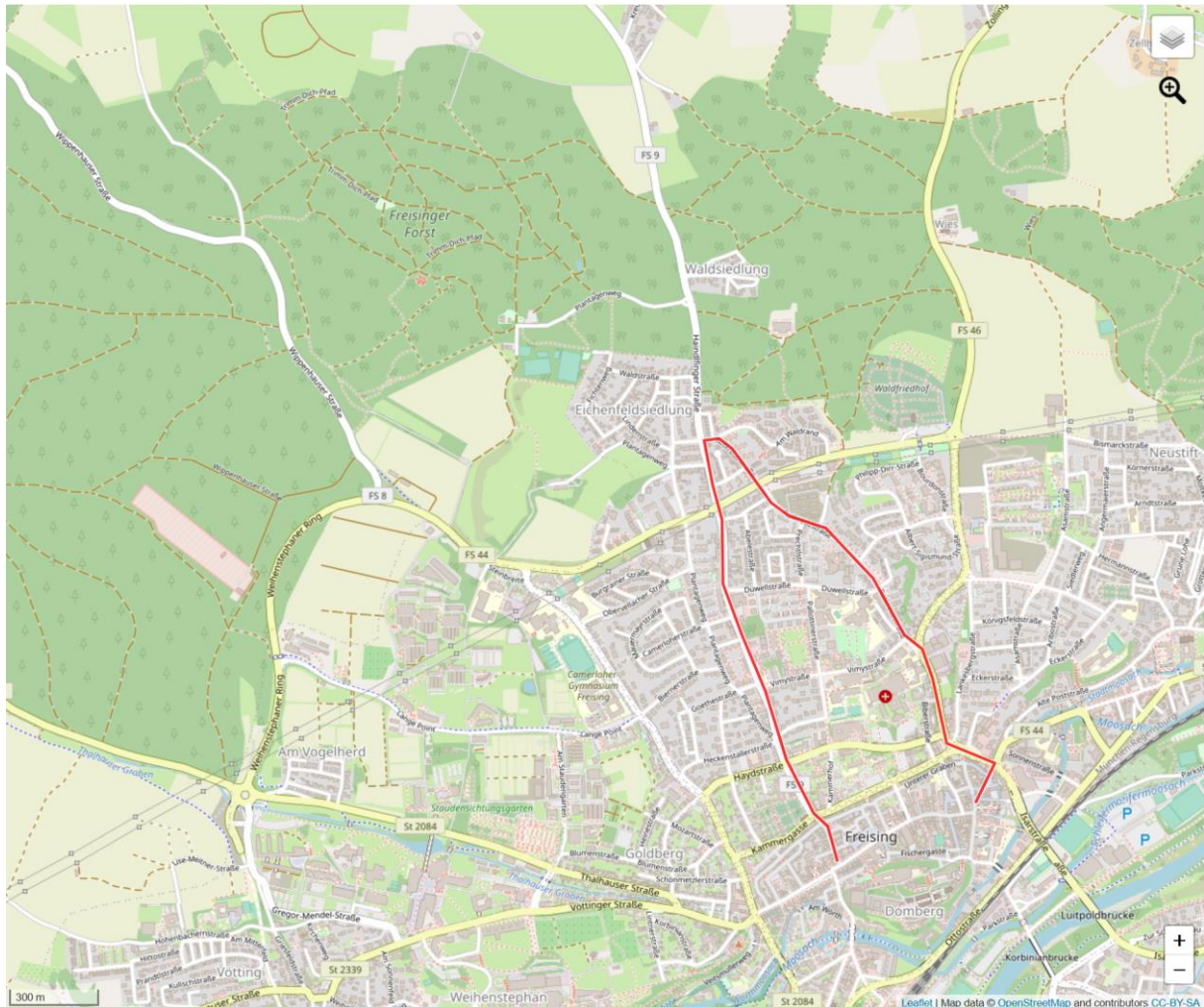


Abbildung 4. Streckenplan Linie Q1

Linie Q2: Freising Nord-West

Die Linie Q2 bedient den einwohnerstarken Freisinger Nord-Westen und das Schulzentrum in der Wippenhauserstraße. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst über die Stammstrecke und dann via Prinz-Ludwig Straße zur Kleine Wies (Eichenfeldsiedlung). Zurück geht es über Plantagenweg, Obervellacher Straße, Wippenhauserstraße, Stammstrecke wieder Richtung Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 5,8 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

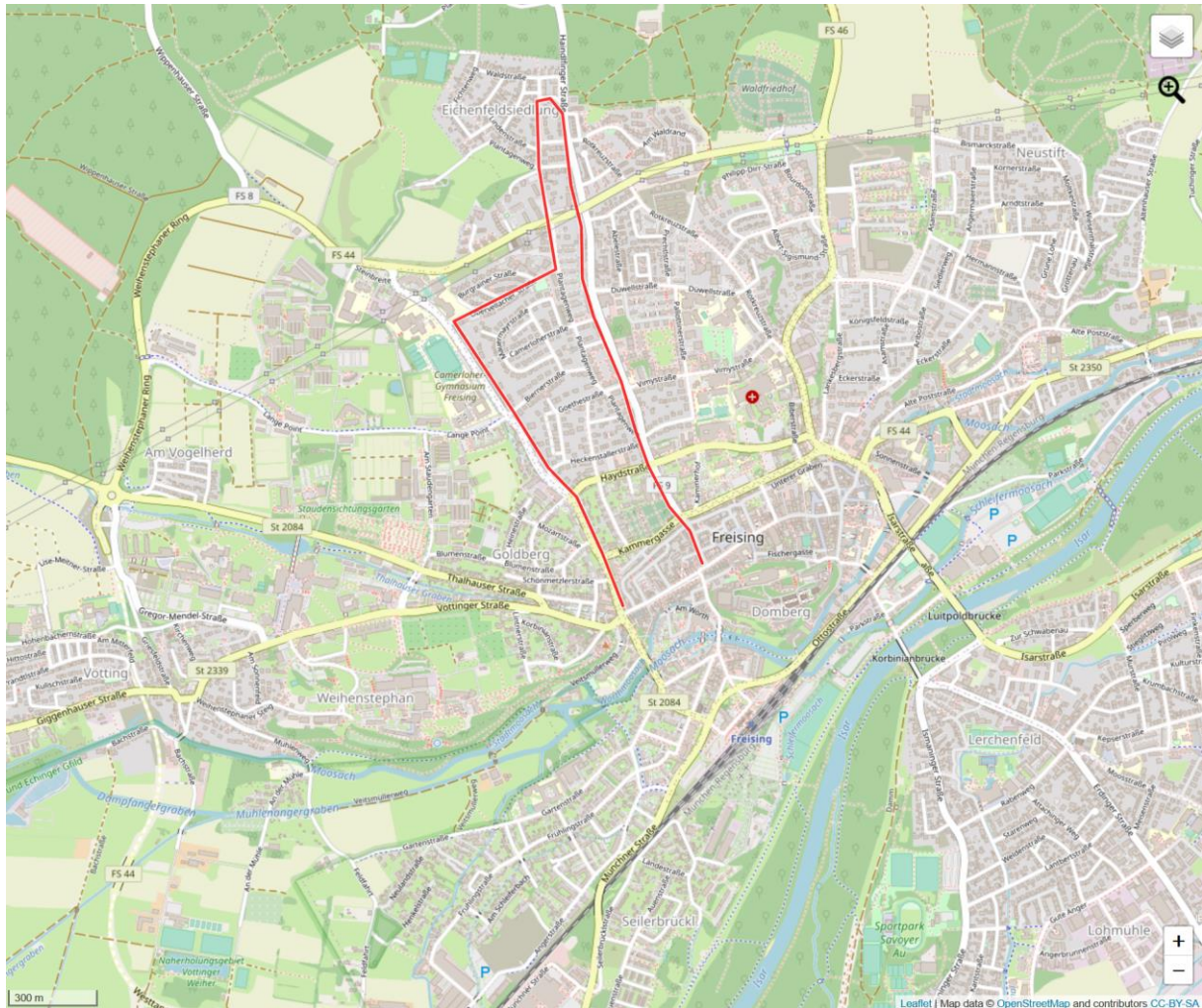


Abbildung 5. Streckenplan Linie Q2

Linie Q3: Freising West

Die Linie Q3 bedient das Schulzentrum Wippenhauser Straße und den Weihenstephaner Campus. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst über die Stammstrecke und zweigt in die Wippenhauser Straße ab, um dann über Lange Point, am Staudengarten, Thalhauser Straße, Vogelherd, Griesfeldstraße, Gregor-Mendel-Str., Vöttinger Straße wieder in die Stammstrecke und zum Bahnhof einzufädeln.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 6,9 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.



Abbildung 6. Streckenplan Linie Q3

Linie Q4: Freising Süd-West

Die Linie Q4 bedient Vötting und Hohenbachern, inkl. dem südlichen Campus und der zugehörigen Wohnheime. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst über die Stammstrecke, um dann in die Vöttinger Straße, hin zur Hohenbachernstraße / Hohenbachern abzuzweigen. Via Moosgasse, Giggenhauser Straße, Mühlenweg, Feldfahrt und Gartenstraße geht es wieder zurück in die Stammstrecke und zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 10,1 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.



Abbildung 7. Streckenplan Linie Q4

Linie Q5: Freising Süd-Süd-West

Die Linie Q5 bedient Wohngebiete und Einkaufszentren/Kino im Freisinger Süd-Westen. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst beinahe vollständig die Stammstrecke, um dann über die Gartenstraße, die Frühlingsstraße, die Gutenbergstraße, die Angerstraße, die neue Bahnquerung, das Schlüter-Einkaufszentrum / Kino und die Münchner Straße wieder zurück zum Bahnhof zu gelangen.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 6,4 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

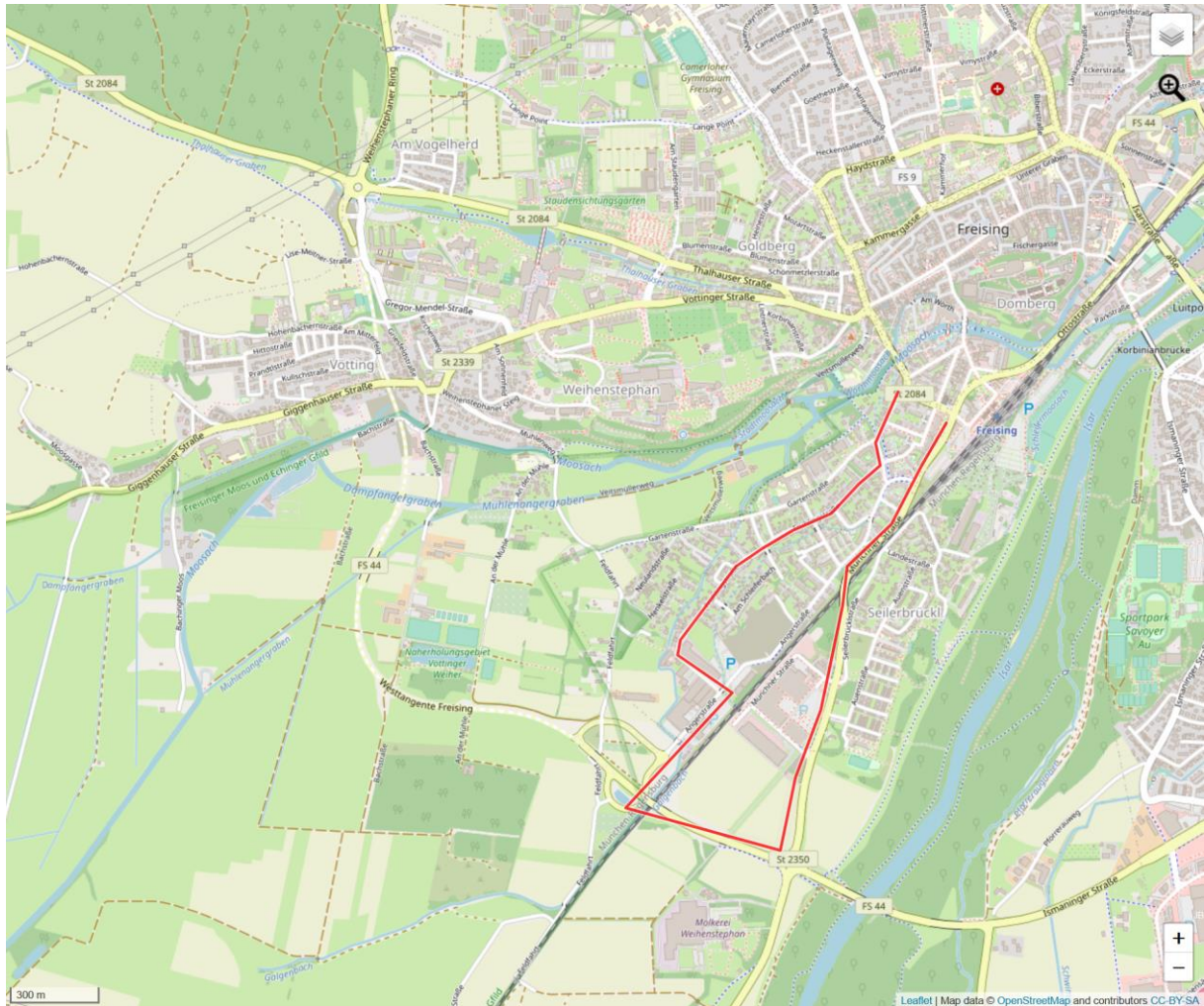


Abbildung 8. Streckenplan Linie Q5

Linie Q6: Freising Süd

Die Linie Q6 verbindet das Einkaufszentrum Schlüter/Kino mit dem Lerchenfelder Westen / Fresch. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst beinahe vollständig die Stammstrecke und dann über die Münchner Straße zur FS44. Zurück geht es über die Ismaninger Straße, die Korbinianbrücke und den **Bahntunnel** zurück zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 5,7 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.



Abbildung 9: Streckenplan Linie Q6

Linie Q7: Freising Süd-Süd-Ost

Die Linie Q7 bedient das alte Lerchenfelder Zentrum. Sie startet am Bahnhof, geht dann über den **Bahntunnel** / Korbiniansbrücke zur Ismaninger Straße, den Südring, Gute Anger, Erdinger Straße, und fährt dann über den Bahntunnel und die komplette Stammstrecke zurück zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 5 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

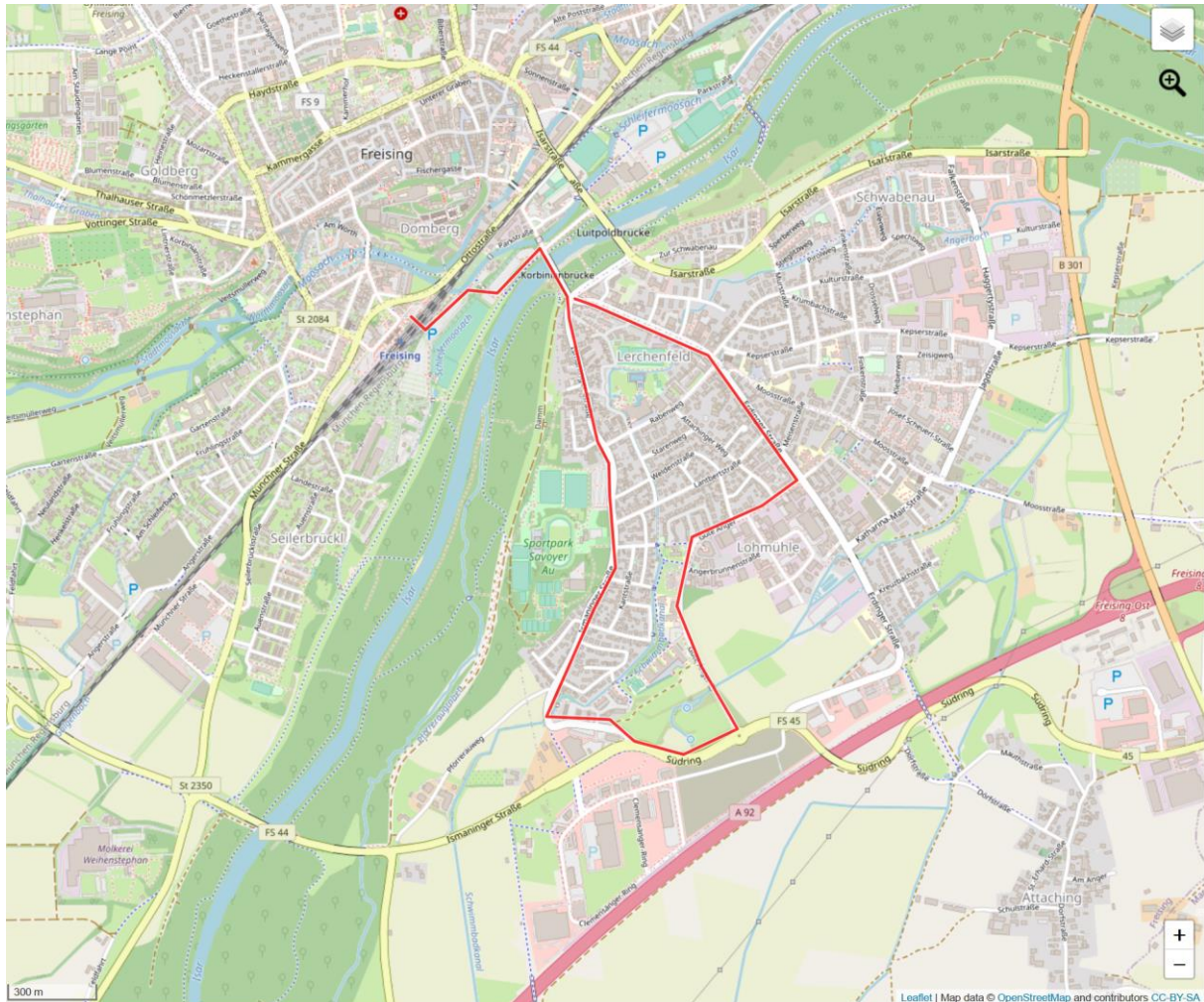


Abbildung 10. Streckenplan Linie Q7

Linie Q8: Freising Süd-Ost

Die Linie Q8 bedient das einwohnerstarke südöstliche Lerchenfeld. Sie startet am Bahnhof, führt dann über den **Bahntunnel** / Korbiniansbrücke zur Erdinger Straße, Katharina-Mair-Straße, Jagdstraße, Haggerytstraße, Kulturstraße, Murstraße, Isarstraße, um über den **Bahntunnel** und die komplette Stammstrecke zurück zum Bahnhof zu durchlaufen.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 5 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

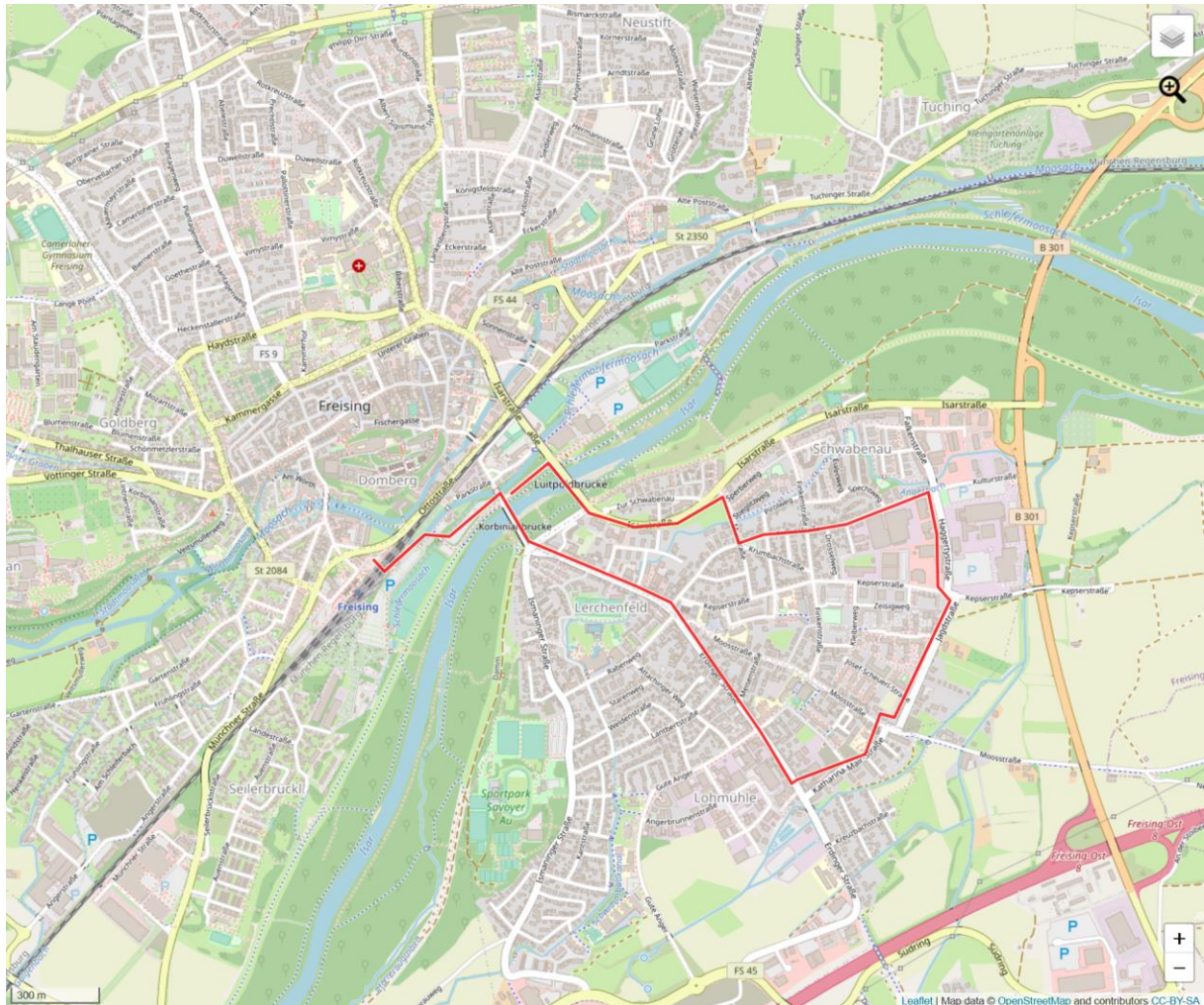


Abbildung 11. Streckenplan Linie Q8

Linie Q9: Freising Ost

Die Linie Q9 verbindet den einwohnerstarken Lerchenfelder Osten mit dem Neustifter Zentrum / Landratsamt. Sie startet am Bahnhof, läuft dann über den **Bahntunnel** / Korbinianbrücke zur Isarstraße, weiter über die B301, die St 2350, Landshuter Straße und Dr.-von-Daller Straße und die Stammstrecke wieder zurück zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 6,5 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.

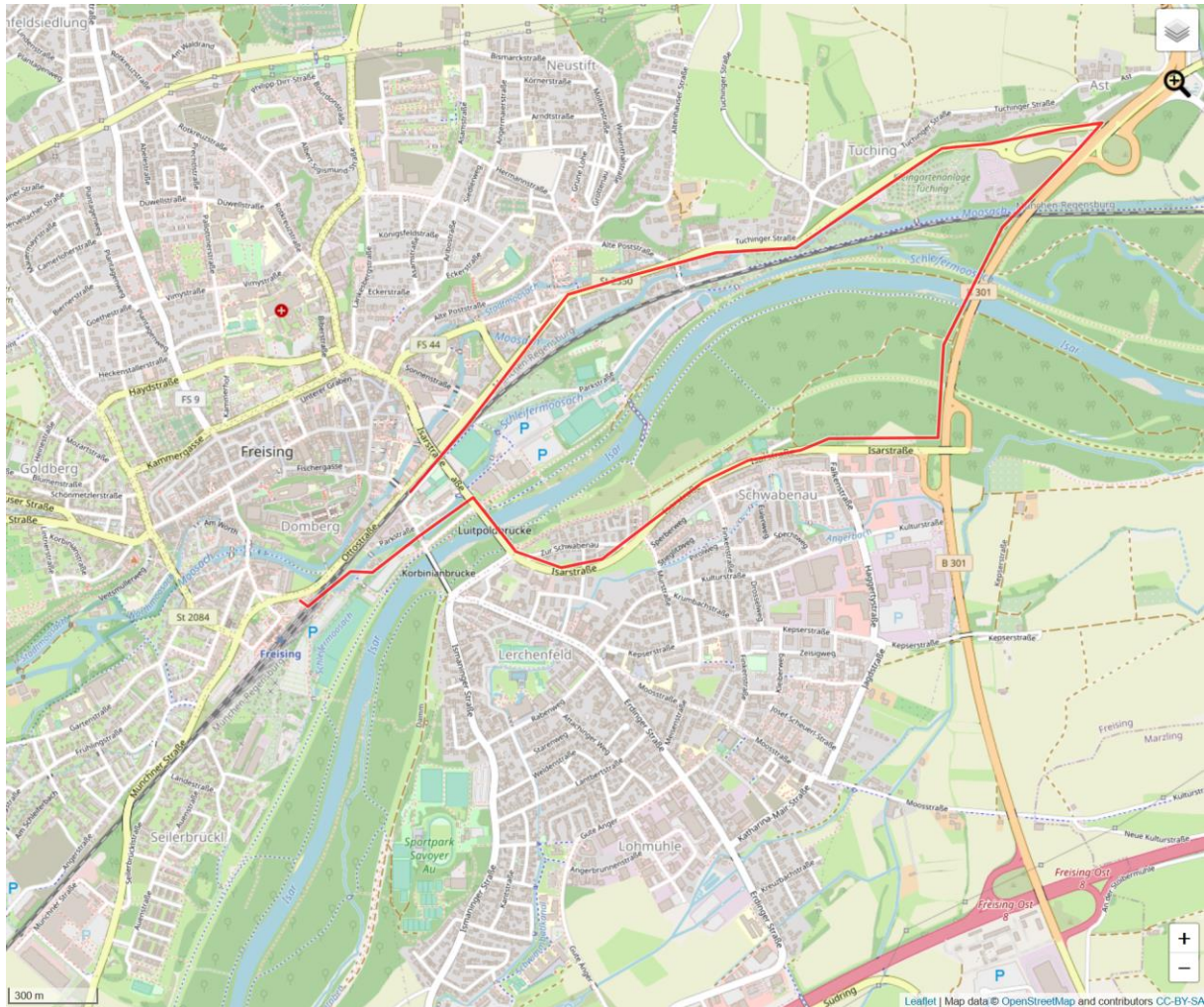


Abbildung 12. Streckenplan Linie Q9

Linie Q10: Freising Nord-Ost

Die Linie Q10 bedient die klassischen Neustifter Wohngebiete und den Steinpark. Sie startet am Bahnhof, fährt zunächst über die Stammstrecke, um dann in die Dr.-von-Daller Straße abzuzweigen und weiter über die Landshuter Straße, Alte Poststraße, Wiesenthalstraße, **Bismarckstraße** zum SteinCenter zu verkehren. Via Mainburger Straße geht es zurück zur Stammstrecke und zum Bahnhof.

Die Linie hat eine Gesamtlänge von 6,2 km. Alle Q-Linien verkehren im 15-Minuten Takt.



Abbildung 13: Streckenplan Linie Q10

3. Landkreis Freising

Rund 45 000 Personen fahren zum Arbeiten in den Landkreis Freising, die selbe Zahl verlassen ihn aus demselben Grund. 18 000 Menschen pendeln kreisintern. Die meisten Pendlerbewegungen gibt es zwischen Freising und Hallbergmoos, Eching, Moosburg und Neufahrn (Quelle: SZ vom 20.6.2019).

Der Landkreis Freising hat ein schlechtes Busnetz. Es gibt keine durchgängigen Verbindungen zwischen den größeren Städten und Gemeinden. Der Münchner Verkehrs - und Tarifverbund GmbH (MVV) hat bereits 2019 eine umfassende Studie (Nahverkehrsplan Landkreis Freising) vorgestellt. Zum Zeitpunkt der Erhebung (August 2019) verkehren insgesamt 42 MVV-Regionalbuslinien (incl. Stadtverkehr Freising, 3 Linien aus Landkreis Erding, 3 aus dem Landkreis Dachau), fünf MVV-Ruftaxi Linien sowie privatwirtschaftliche Verkehre, die nicht im MVV Tarif sind (Stadtverkehr Moosburg, Privatlinien 8 und 9 zwischen Tegernbach, Nandlstadt, Au und Wolnzach).

In der Erhebung werden zahlreiche Mängel erkennbar: Bis aufs Stadtgebiet Freising gibt es kaum Verkehr an Wochenenden, nach 18:00 am Abend nimmt das Angebot stark ab und an schulfreien Tagen ist das Angebot auch reduziert. Zusammenfassend lässt sich sagen dass der Busverkehr im Landkreis Freising vor allem durch Schulbuslinien bestimmt wird und es kein zusammenhängendes, leistungsstarkes Netz gibt. Die MVV listet eine Vielzahl von Verbesserungsmöglichkeiten auf, mit verschiedenen Zeitvorgaben. Einige der Maßnahmen liegen im Zeithorizont von ein bis zwei Jahre, somit wäre dieser Horizont zum aktuellen Zeitpunkt (September 2021) verstrichen. Trotz Bemühungen der MVV sind viele Maßnahmen (noch) nicht in Umsetzung.

Der Ansatz dieser Konzeptstudie ist eine schnelle Verbesserung des ÖPNV Angebots. Die Taktung dieser Linien soll 30/60 Minuten betragen. Die Linien soll von 6:00 bis 23:00 betrieben werden. Die Verbindungen sind in Abbildung 14 gezeigt.

Die Verbindungen haben folgende Hintergründe:

- Mainburg als Standort zahlreicher Unternehmen und als Haltestelle des Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO) in Richtung Abensberg, Kelheim und Landshut
- Pfaffenhofen (Ilm) mit seinem Bahnhof als schnelle Verbindung nach Ingolstadt und Nürnberg
- Markt Indersdorf mit seinen 10 000 Einwohnern als Haltepunkt der Bahnstrecke Dachau-Altomünster
- Dachau als Verbindung zur S-Bahn München (S2) und Haltepunkt zahlreicher Bahnverbindungen (Ingolstadt, Treuchtlingen, Nürnberg)
- Garching als Anbindung an das U-Bahn Netz Münchens (U6) und als Standort der TU München.*

*Die Expressbusverbindung X1 nach Garching wurde bereits 2013 in der von der ÖDP landkreisweiten verteilten Perspektivenzeitung erstmals definiert, und dann 2018 im Stadtrat in Antragsform gegossen. Drei Jahre nach Antragstellung wird diese Strecke nun Ende 2021 Realität.

Die integrale Vernetzung der Stadt- und Landkreislinsen hat eine herausragende Bedeutung, nicht nur wegen der schnellen Umsteigezeiten, sondern sie ist die Voraussetzung für die zeitgemäße Anbindung vieler Freisinger Ortsteile.

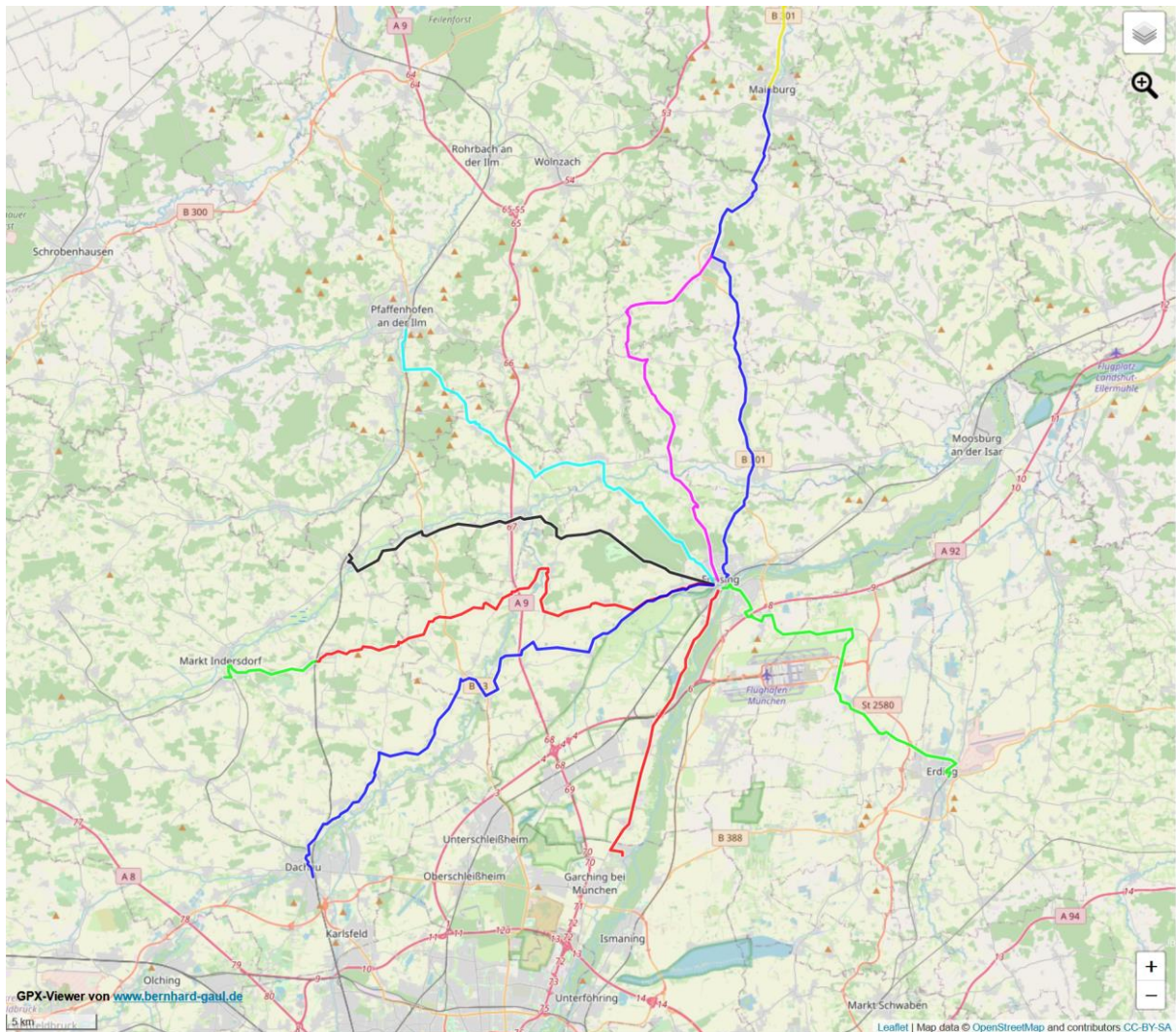


Abbildung 14: Streckenplan Landkreislinsen

Die folgende Tabelle gibt Überblick über die Streckenverbindungen und Zwischenhalte.

Linie	Zwischenhalte	Länge [km]
X1 (rot) nach Garching*	Achering, Mintraching, Dietersheim, Garching	16,6
X2 (grü) nach Erding	Attaching, Schwaig, Niederding, Erding	22,9
X3 (blau) nach Mainburg	Tüntenhausen, Zolling, Attenkirchen, Reichertshausen, Au, Rudelzhausen, Mainburg	30,1
X4 (pink) nach Au	Untergartelshausen, Palzing, Wolfersdorf, Oberhaindlfing, Hemhausen, Abens, Seysdorf, Au	23,6
X5 (hellblau) nach Pfaffenhofen	Wippenhausen, Burghausen, Kirchdorf, Nörting, Aiterbach, Schernbuch, Paunzhausen, Entrischenbrunn, Pfaffenhofen (Ilm)	26,4
X6 (schwarz) nach Petershausen	Thalhausen, Dorfacker, Allershausen, Eglhausen, Hohenkammer, Petershausen,	23,4
X7 (rot) nach Indersdorf	Sünzhausen, Gremertshausen, Kranzberg, Hohenbercha, Lauterbach, Kammerberg, Vierkirchen, Esterhofen, Pasenbach, Markt Indersdorf	34,4
X8 (blau) nach Dachau	Pallhausen, Giggenhausen, Gesseltshausen, Weng, Fahrenzhausen, Amperpettenbach, Ampermoching, Hebertshausen, Dachau	34,3

Quellen

- (1) TU Dresden. Mobilität in Städten SvR 2013, 2014.
- (2) Ahrens G.A, Ed. Theoretical and practical aspects of integrated transport master plans, 2006.
- (3) Becker, U. J., Ed. Grundwissen Verkehrsökologie:Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrswende; oekom Verlag, 2016.