

Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für den Markt Holzkirchen

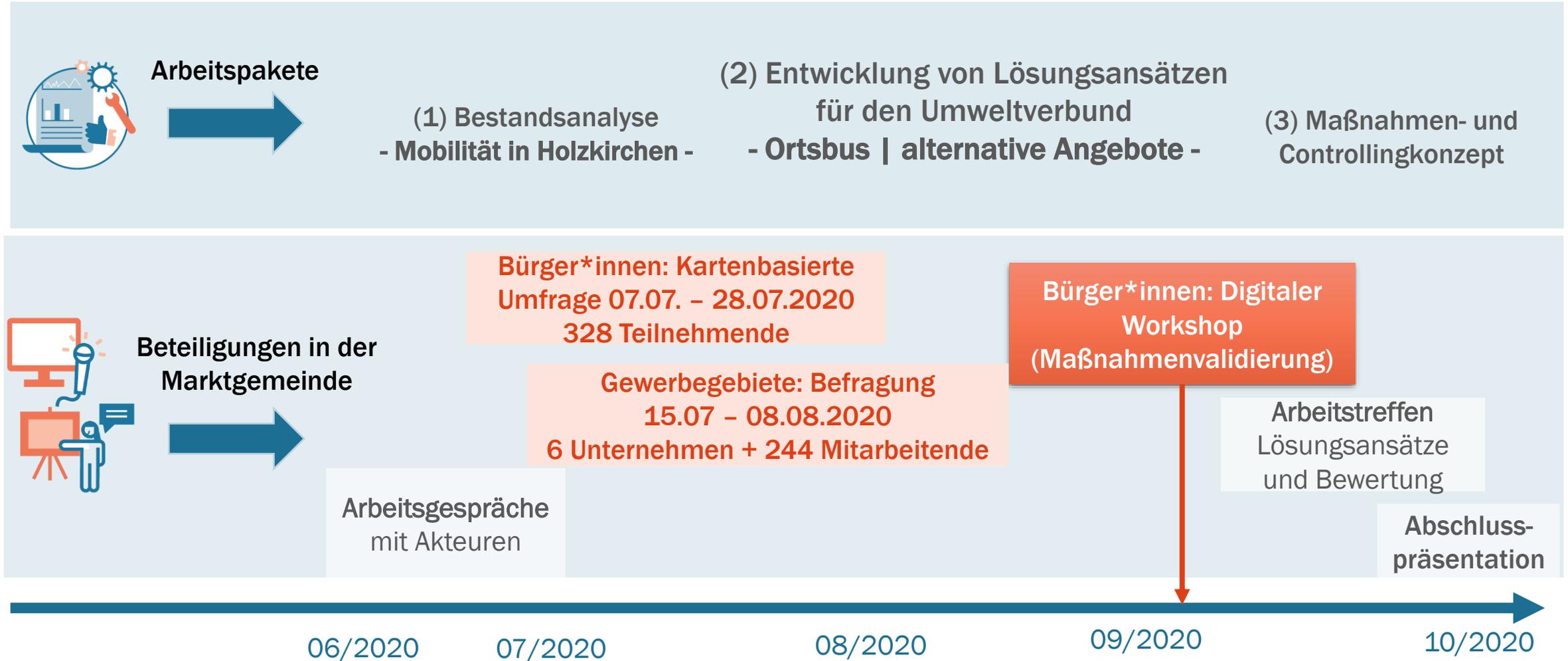
Im Rahmen des Förderprogramms „Sauber unterwegs in Holzkirchen“

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung





Begrüßung:

Bürgermeister Christoph Schmid

Impuls:

Problemstellungen, Herausforderungen und erste Lösungsansätze zur Mobilität in Holzkirchen

- Präsentation, Mobilitätswerk GmbH

Sie sind gefragt (60 - 75 Min.):

1. Übergeordnete Zielstellungen für die zukünftige Mobilität

2. Unsere Lösungsvorschläge im Detail

- Ihre Bewertung und Hinweise
- Diskussion zur Umsetzung





Mobilitätskonzept im Markt Holzkirchen

„Problemstellungen, Herausforderungen und erste Lösungsansätze zur Mobilität in Holzkirchen“

07.09.2020

1. KFZ-Aufkommen im Markt



2. Infrastruktur für Fuß- und Radweg

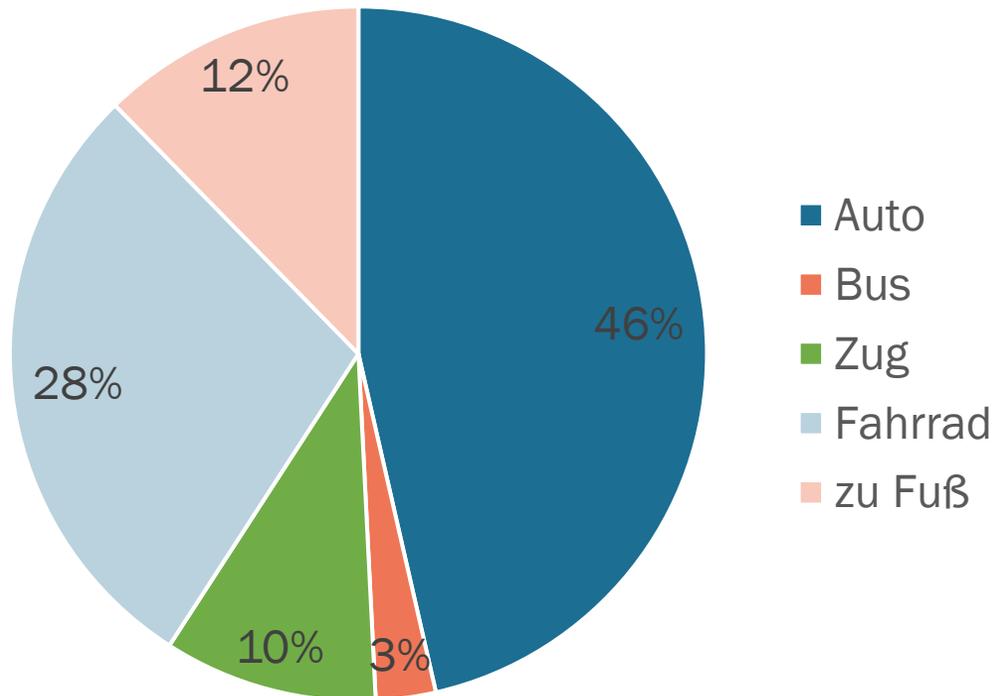


3. Angebotsbeschaffenheit des Umweltverbundes



Modal Split

Kartenbasierte Umfrage



- Fast 90 % der Teilnehmenden nutzen den **Ortsbus** seltener als einmal pro Woche
- Eine **höhere Taktfrequenz** wurde als größter Motivator dienen (48 %)
- Ein Viertel der Teilnehmenden kann sich vorstellen, **Shuttleservices** zu nutzen
- 45 % der Teilnehmenden können sich die Nutzung von Sharing-Angeboten wie **Car-, Bike- oder Ridesharing** vorstellen

Altersstruktur

unter 18 Jahre	8%
18 - 35 Jahre	32%
36 - 55 Jahre	43%
56 - 75 Jahre	14%
über 75 Jahre	4%

1. KFZ-Aufkommen im Markt

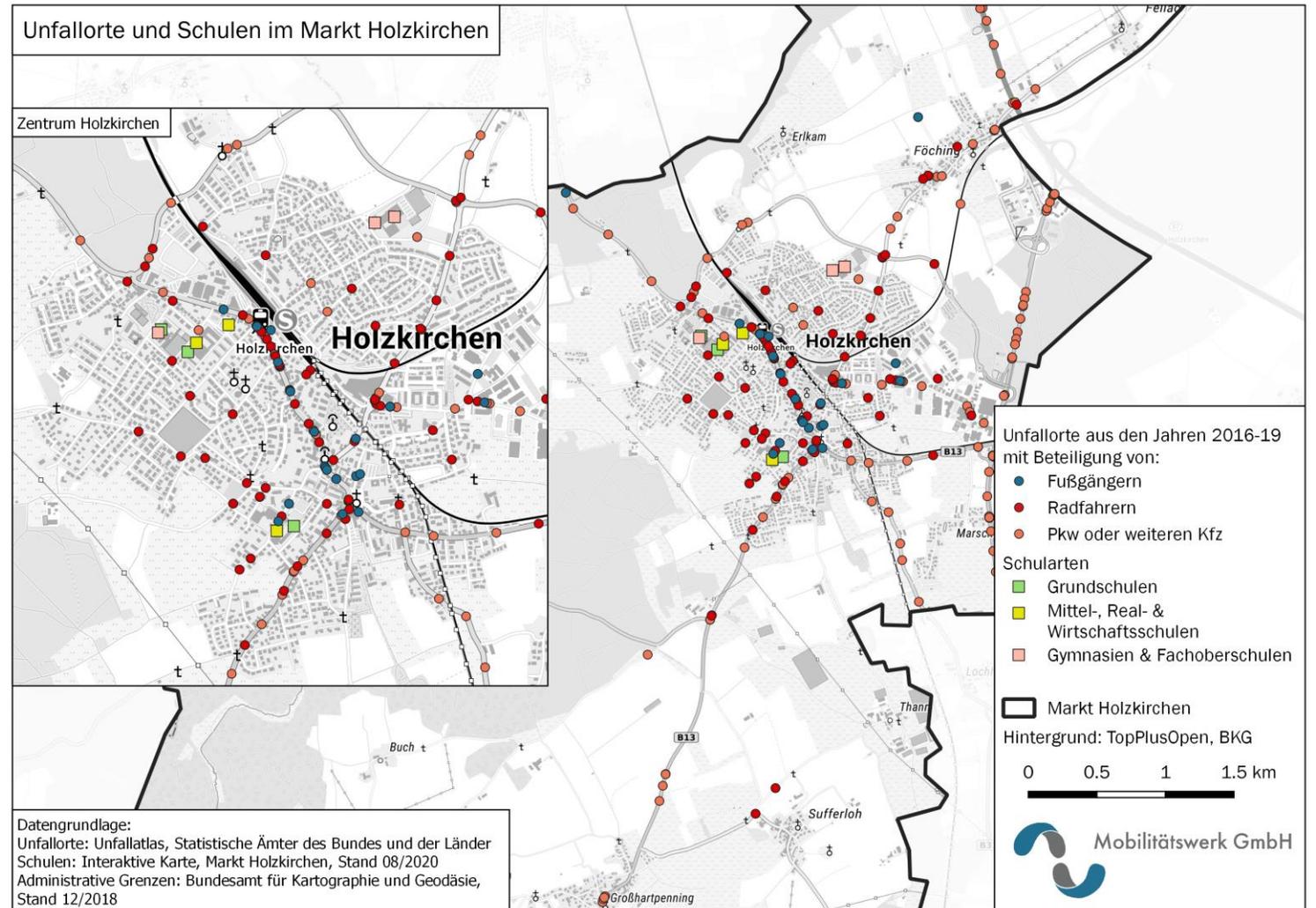
- Hoher **Pendlerverkehr** (MIV)
- **Durchgangsverkehr** (Bundesstraßen und Autobahnzubringer)
- **Innergemeindlicher Verkehr** (Start oder Ziel im Markt: 60% | Start und Ziel im Markt: 25% des PKW-Aufkommens)*
- Hohe, dezentrale Parkplatzverfügbarkeit → **Parkverkehr**
- Vielzahl von Schulen → **Hol- und Bringverkehre** (unsichere Infrastruktur)



DTV* auf Staats- und Bundesstraßen mit Tempo 50

1. KFZ-Aufkommen im Markt

- Hoher **Pendlerverkehr** (MIV)
- **Durchgangsverkehr** (Bundesstraßen und Autobahnzubringer)
- **Innergemeindlicher Verkehr** (Start oder Ziel im Markt: 60% | Start und Ziel im Markt: 25% des PKW-Aufkommens)*
- Hohe, dezentrale Parkplatzverfügbarkeit → **Parkverkehr**
- Vielzahl von Schulen → **Hol- und Bringverkehre** (unsichere Infrastruktur)

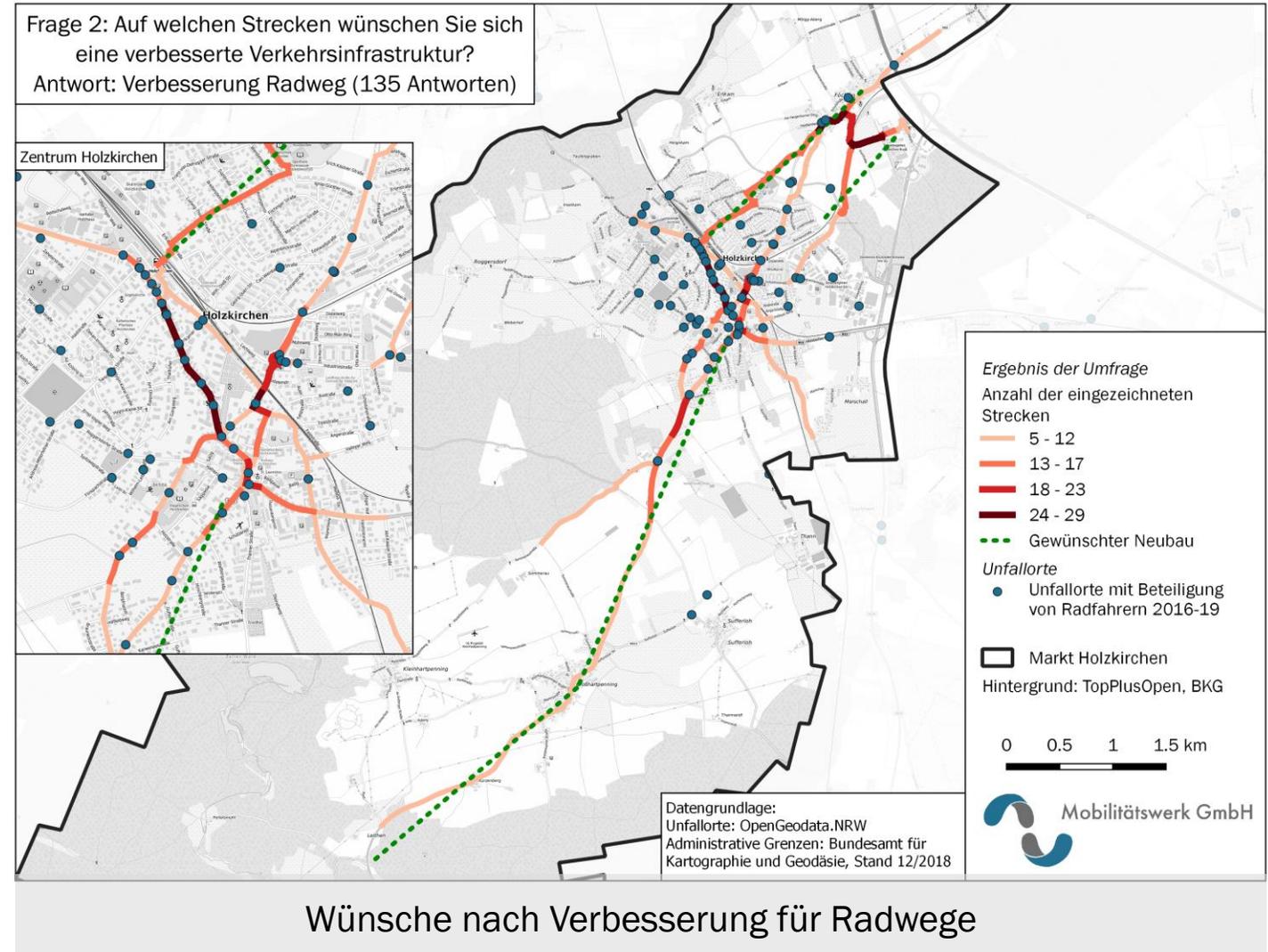


* Aus dem Mobilitätsentwicklungskonzept 2017 (Kaulen)

2. Infrastruktur für Fuß- und Radweg

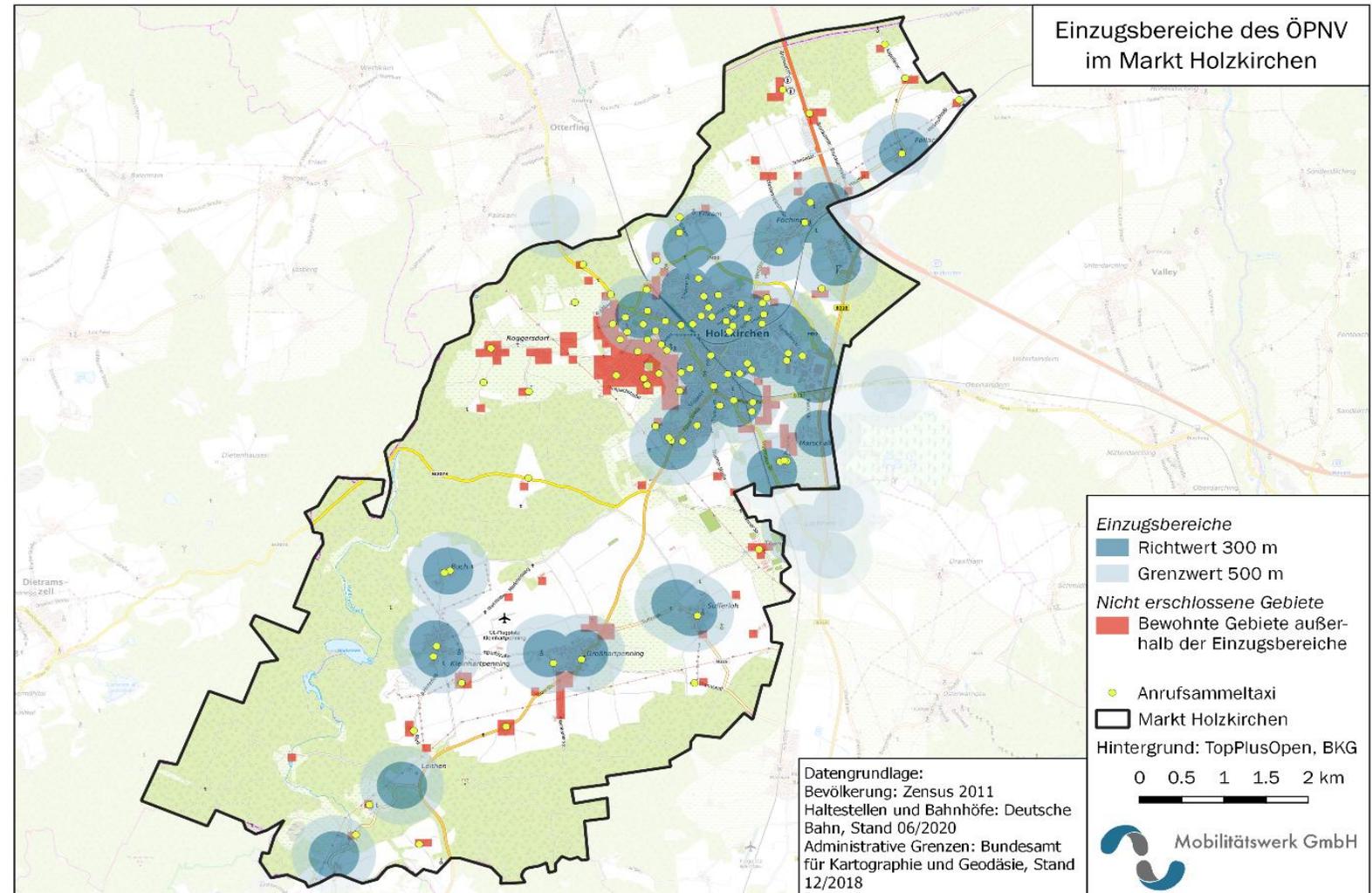
- Ausrichtung auf **KFZ-Verkehr**
- **Schmale** unattraktive Gehwege
- **Wenig Platz für Bürger*innen** und Aufenthaltsqualität
- Bestehende Radwege \neq Anforderungen des **täglichen Bedarfs**
- **Unsichere** Wegeführung
- **Unfallschwerpunkt:** Bahnhofsregion \rightarrow Schulnah

Gefahrenstellen:
Münchener Straße, Tölzer Straße,
Miesbacher Straße/Tegernseer Straße



3. Angebotsbeschaffenheit des Umweltverbundes

- **Ortsbus:**
 - Relevante Orte nicht optimal angebunden
 - Umstiegssicherheit SPNV
 - Frequenz, Zeitraum
 - Viele Haltestellen - lange Fahrzeit
- **Anrufsammeltaxi:**
 - Geringe Flexibilität
 - Hohe Kosten
- Erschließung wachsende **Gewerbegebiete**





- **Priorisierung des Umweltverbundes**
 - Sichere und attraktive Erreichbarkeit relevanter Orte mit dem **Ortsbus** zu benötigten Zeiten
 - Sichere Rad- und Fußwege zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Schulen, Gewerbegebiet, Einkaufsmöglichkeiten)
- Steigerung der **Aufenthaltsqualität** im Ortskern
 - Platz für Bürger und Einzelhandel schaffen
- Schaffung **attraktiver Angebote** zusammen mit den Akteuren (große Unternehmen, Einzelhandel, etc.)

(1) Umweltverbund

A) Ortsbus

- Bedienung entsprechend der Anforderungen für Schulkinder, Gewerbegebiet, Bahnhalte, Bürger*innen
- **Kernnetz** mit bedarfsgerechter Frequenz
- **Bedarfsverkehr** zu bestimmten Zeiten (vorbuchbar, etc.) und in entlegene Gebiete auch als Zubringer zum Kernnetz

B) Alternative Mobilitätsangebote

- Ergänzung um **Sharing-Angebote**



(2) Infrastruktur

- Stärkung der Rad- und Fußinfrastruktur auf **Nebenstraßen**
- Führung weg von den **Hauptverkehrsstraßen**
→ Querungsanlagen
- Zentralisierung von Parkflächen und -verkehr
→ Stärkung **Aufenthaltsqualität**





Sie sind gefragt:
Übergeordnete Zielstellungen für die zukünftige Mobilität

Zentrale Fragen zur Diskussion:

Problemstellungen

- Welche weiteren Problemstellungen, sehen Sie, die wir nicht beachtet haben?

Maßnahmen

- Welche Maßnahmen wären für Sie akzeptabel zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortskern?
- Welche Mobilitätslösungen braucht es in Holzkirchen im Allgemeinen?
- Was würde Sie am ehesten dazu bewegen, den PKW stehen zu lassen?



Lösungsansätze im Überblick.

(1) Umweltverbund

A) Ortsbus

- Bedienung entsprechend der Anforderungen für Schulkinder, Gewerbegebiet, Bahnhalt, Bürger*innen
- Kernnetz mit bedarfsgerechter Frequenz
- Bedarfsverkehr zu bestimmten Zeiten (vorbuchbar, etc.) und in entlegene Gebiete auch als Zubringer zum Kernnetz

B) Alternative Mobilitätsangebote

- Ergänzung um Sharing-Angebote



(2) Infrastruktur

- Stärkung der Rad- und Fußinfrastruktur auf Nebenstraßen
- Führung weg von den Hauptverkehrsstraßen
→ Querungsanlagen
- Zentralisierung von Parkflächen und -verkehr
→ Stärkung Aufenthaltsqualität





Unsere Lösungsvorschläge im Detail

1. Ortsbus

- Ihre Anmerkungen und Fragen



2. Alternative Mobilitätsangebote

- Ihre Anmerkungen und Fragen

3. Infrastruktur

- Ihre Anmerkungen und Fragen





Der Ortsbus Holzkirchen

1. Ortsbus: Herausforderung - Anforderungen der Zielgruppen

Stark konkurrierende Zielgruppen



Pendler:

- Direkte Streckenführung (keine Umwege)
- **Kurze Fahrzeit**, geringe Wartezeit
- Taktfrequenz zu **Schichtzeiten**



Bürger:

- **Viele Haltestellen**, geringe Laufwege zu Zielorten,
- kleinere Umwege werden in Kauf genommen
- häufige Taktfrequenz über den **gesamten Tag**



Schüler & Senioren:

- Verlässlichkeit wichtiger als Wartezeit (bei **Anschlussgewähr** längere Wartezeit)
- Hoher Anteil Schüler im Bus
→ Herausforderung zu Bürgern
- Fahrtbedarf Senioren & Schülern zu Pendlerzeiten am Morgen



Anforderungen der Zielgruppen

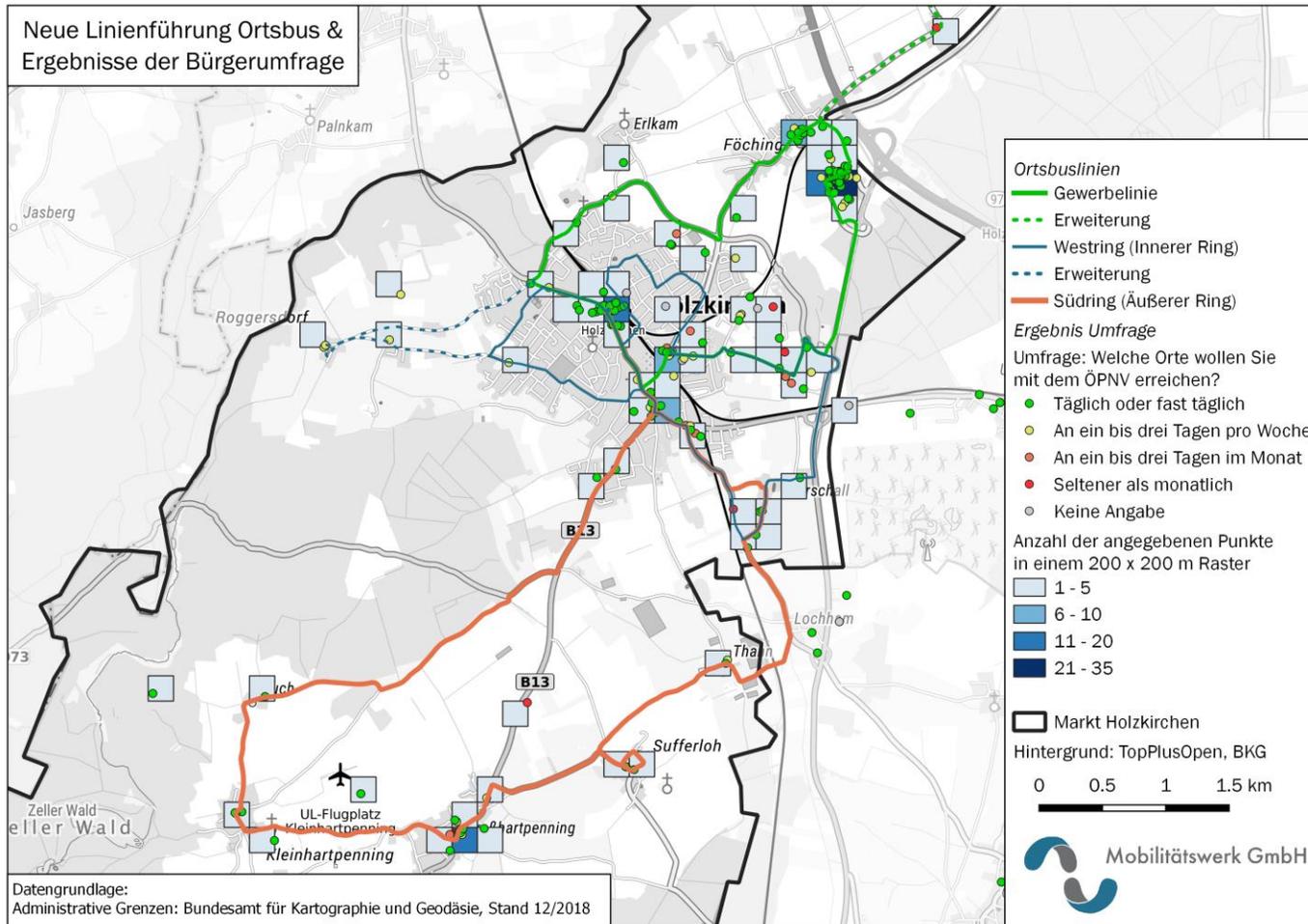
„Schnellbus“-System

„Direktes“ System

„Sicheres“ System

1. Ortsbus –

Ansätze zur neuen Linienführung des Ortsbusses – Ihre Antworten*!



• Anforderungen:

- Regelmäßig: Wohngebieten, Bahnhof, HEP, Einzelhändler und Restaurants
- Schnell vom Bahnhof zum Gewerbegebiet

• Ortsbus Linienverläufe

- **Grüne Linie** = Expresslinie (Gewerbe)
- **Blau Linie** = Schleifenfahrt: permanent verkehrender Rundbus mit hoher Frequenz
- **Orange Linie** = regelmäßige Fahrten (60 Min. Takt)

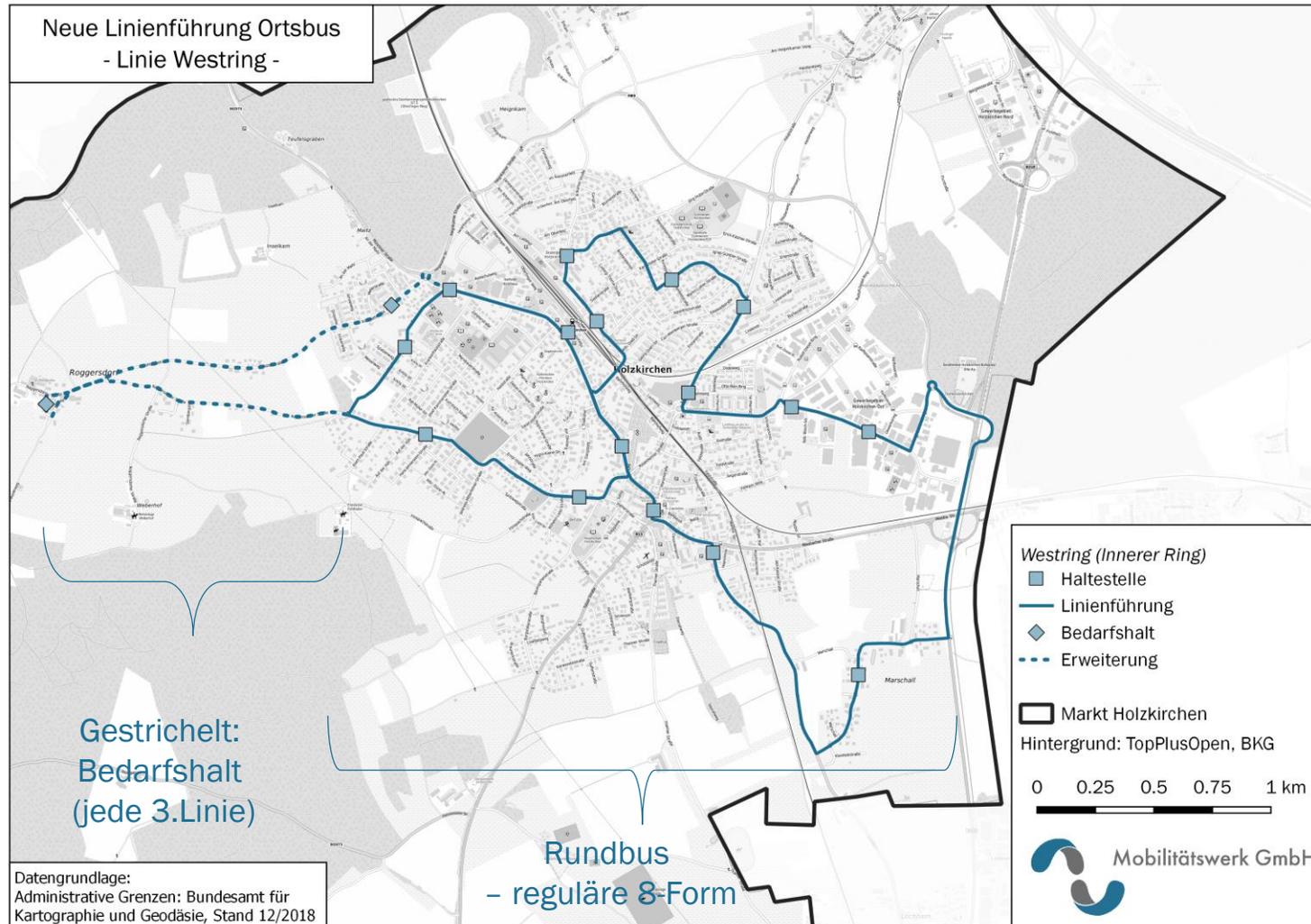
* Empfehlungen aus dem Mobilitätsentwicklungskonzept 2017 (Kaulen) wurden ebenfalls berücksichtigt

** Abstimmung und Bewertung mit dem Landkreis ist noch ausstehend

1. Ortsbus

- Zentrale Ortslinie: Zielgruppe Bürger & Gewerbegebiet Ost

Westring (blaue Linie)



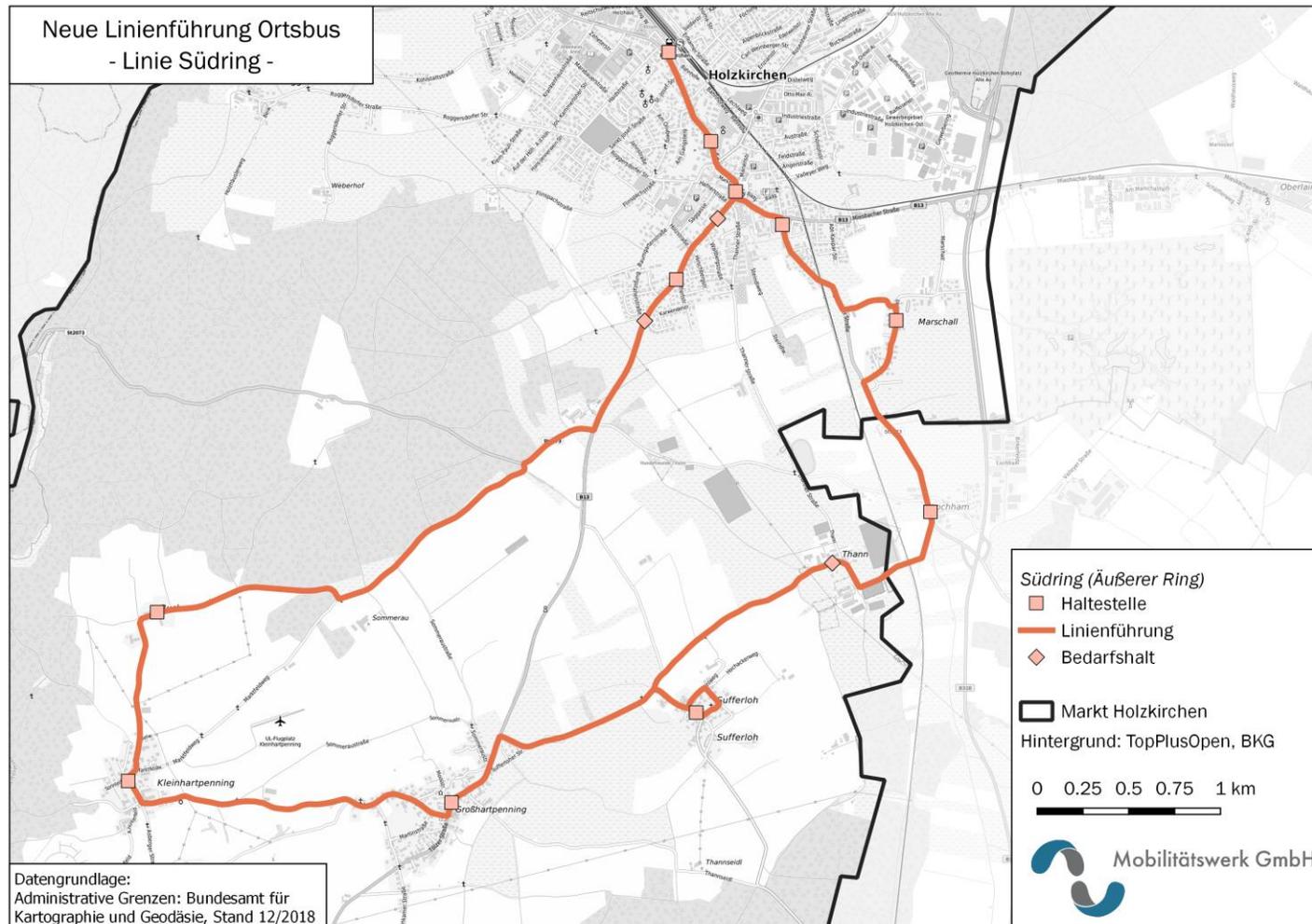
- = Kernnetz – hohe Frequenz
– *alle 20-30 Min.* Halt am Bahnhof
- Ganztags als Rundbus (8-förmige Route)
- Einkaufslinie für Bürger
+ zusätzliche Erschließung des Gewerbegebiet Ost
+ Schüler aus den Wohngebieten im Ort
- Roggersdorf und Maitz → Bedarfsgerecht
 - Jeder 3. Umlauf - bei Anmeldung häufiger
 - digitale Vernetzung der Haltestellen durch Bedarfsknöpfe und DFI



1. Ortsbus

- Erschließung Süden und Osten: Zielgruppe Bürger

Südring – ehem. Linie 4 (orange Linie)



- Geringere Bevölkerungsdichte
→ geringere Taktfrequenz 60 - 90 Min.,
- Einsatzplanung:
 - Unterstützung Stoßzeit Expresslinie
 - Zusätzliche Bedarfsverkehre
- Anbindung an die Ortschaft für Bürger + Schüler aus den südl. Wohngebieten

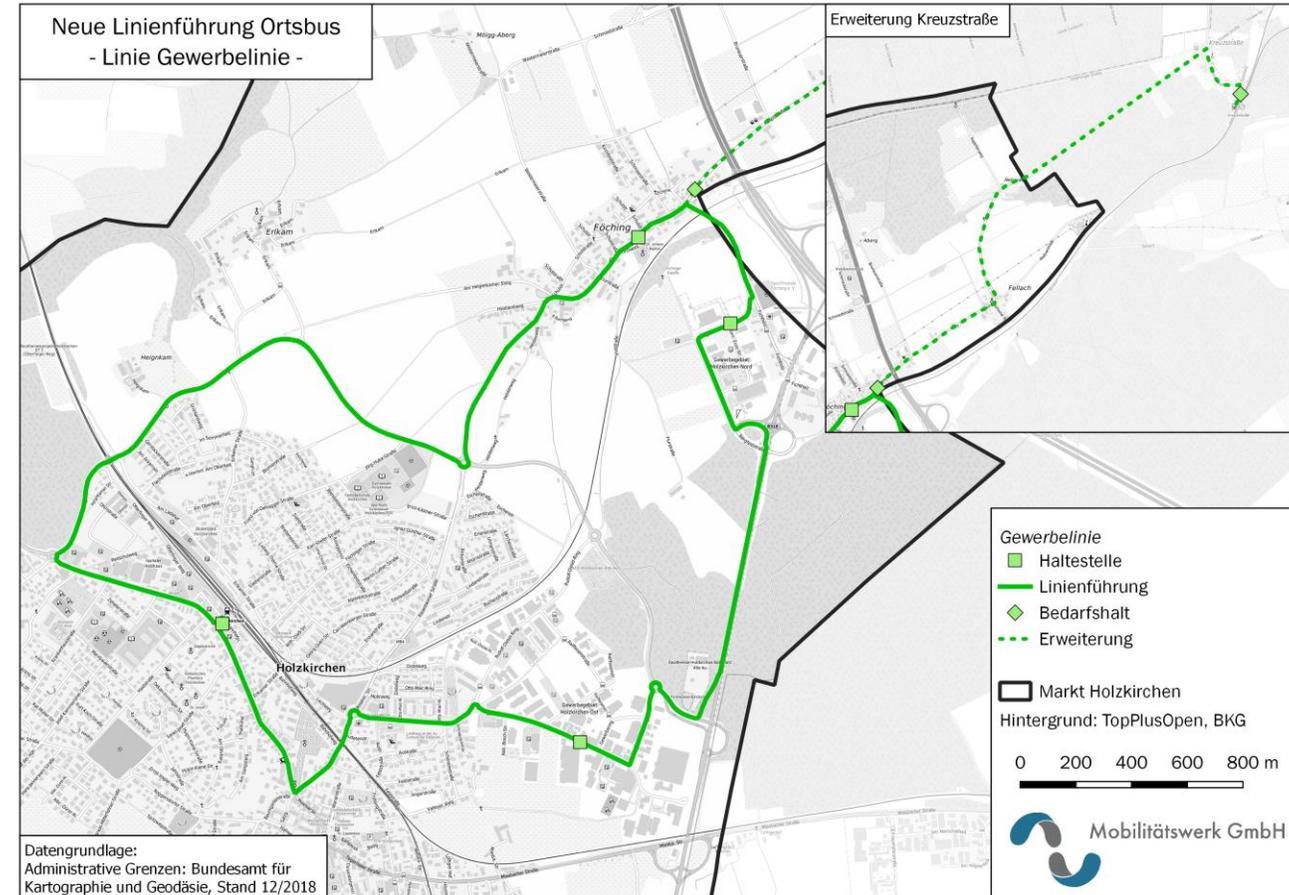


1. Ortsbus - Zielgruppe Pendler: Schnellbussystem



Gewerbelinie/ Expressbus

- In 10 Minuten vom Bahnhof zum Gewerbegebiet Nord!
- Abfahrten orientiert an den SPNV
 - morgens im ca. 20 Min. Takt vom Bahnhof Holzkirchen
 - Nicht jede Fahrt bis Kreuzstraße
- Bedienzeit 06:00 – 21:30 Uhr
- **Umsetzung & Finanzierung:**
Einbindung der Konzerne
→ Vorteile für Mitarbeitende und Bürger*innen

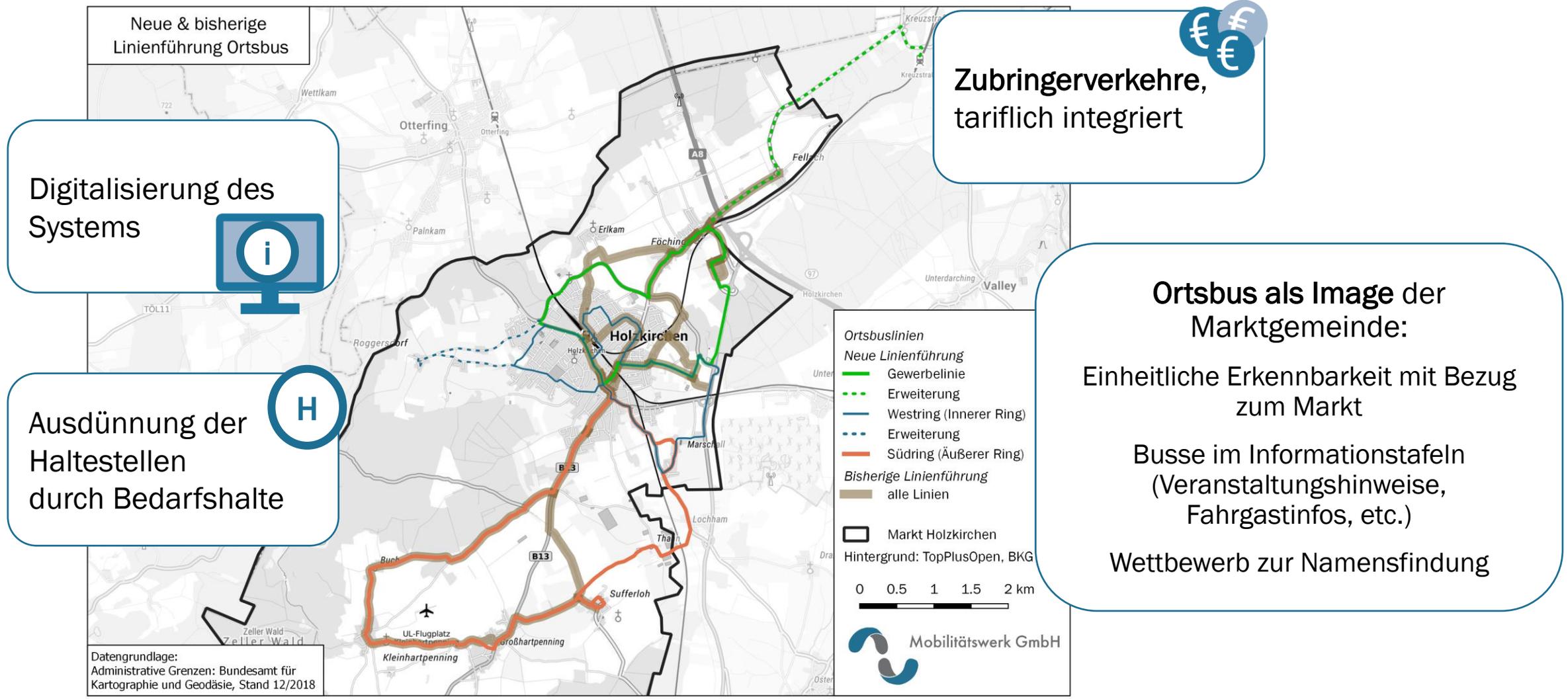


zu bestimmten Zeiten

Express-Linie mit wenigen Haltestellen

Gewerbelinie
= Kombination aus bestehender Linie 5 und 1

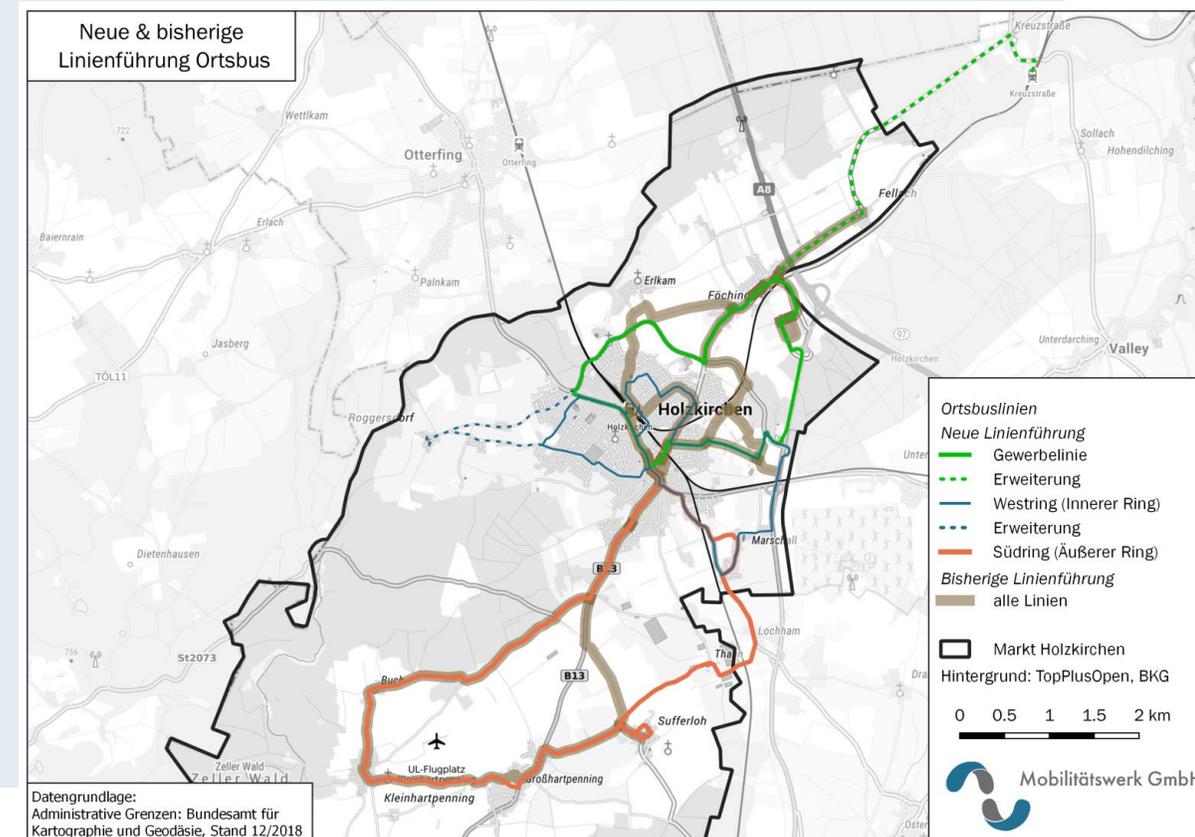
1. Ortsbus – Anforderungen für die Umsetzung



Zentrale Fragen zur Diskussion:

Ortsbus

- Wie bewerten Sie den neuen **Routenvorschlag**?
- Was wäre für Sie durch die neue **Routenführung** gewonnen?
- Können Sie sich vorstellen, einen Rufbus zu nutzen, den Sie über eine **Plattform** (App, Webseite) buchen können?
- Wie bewerten Sie das **Image des Ortsbusses** und wie sollte es Ihrer Vorstellung nach werden?





Alternative Mobilitätsangebote

- Ergänzung des Ortsbus-Angebotes durch Sharing-Angebote
- **Grundidee:** Regelmäßige Auslastung gewährleisten → Wirtschaftlich tragfähige Angebote



Carsharing

Ausweitung des Angebotes
vom Marktplatz
→ Bahnhof
→ Gewerbegebiete
→ Wohngebiete



Bikesharing

Angebotsentwicklung mit
Grundnutzer in Gewerbegebieten
= Hauptzielgruppe: Pendler
→ Bahnhof
→ Gewerbegebiet
→ Marktplatz

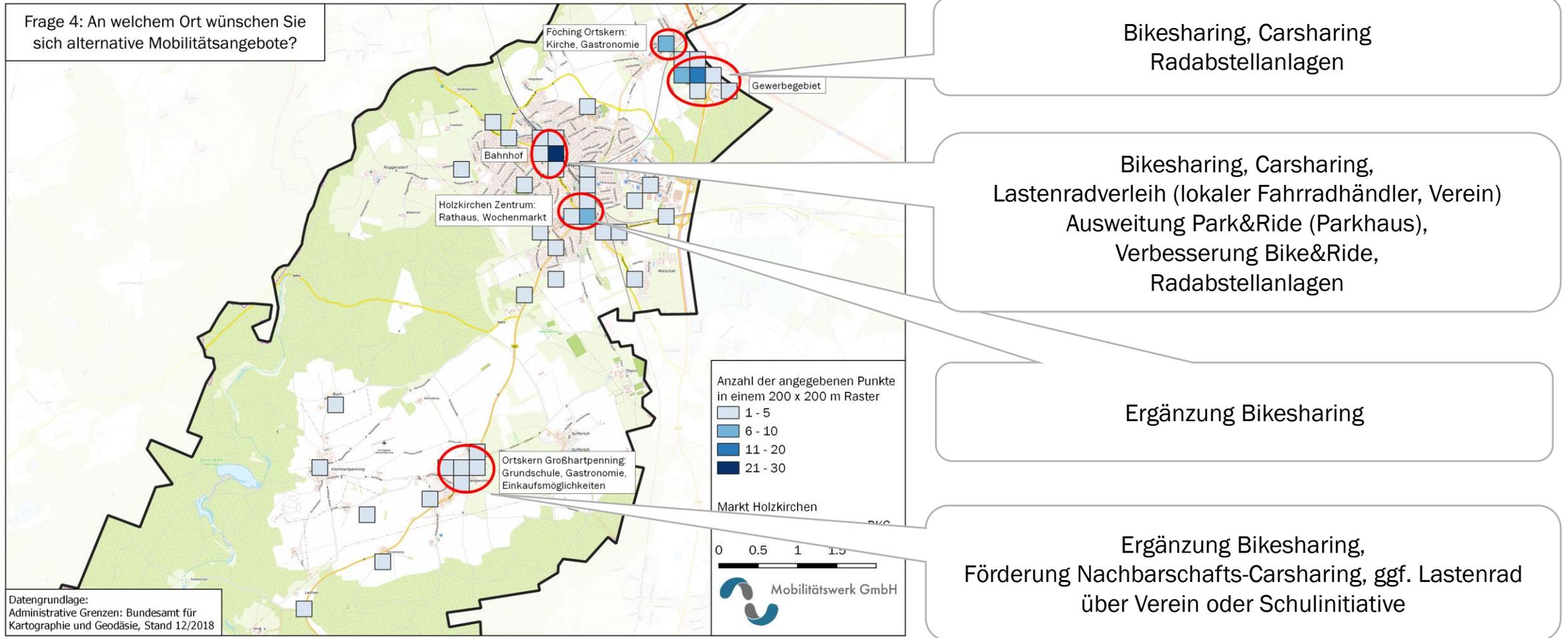


Lastenradverleih

Umsetzung mit Vereinen oder
Kümmerern in Ortsteilen möglich
→ Wohngebieten
(Kinderbeförderung)
→ Einzelhändler
(Transport v. Einkäufen)

Voraussetzung: gute Fahrradinfrastruktur

2 - alternative Sharing-Angebote – Ihre Antworten!

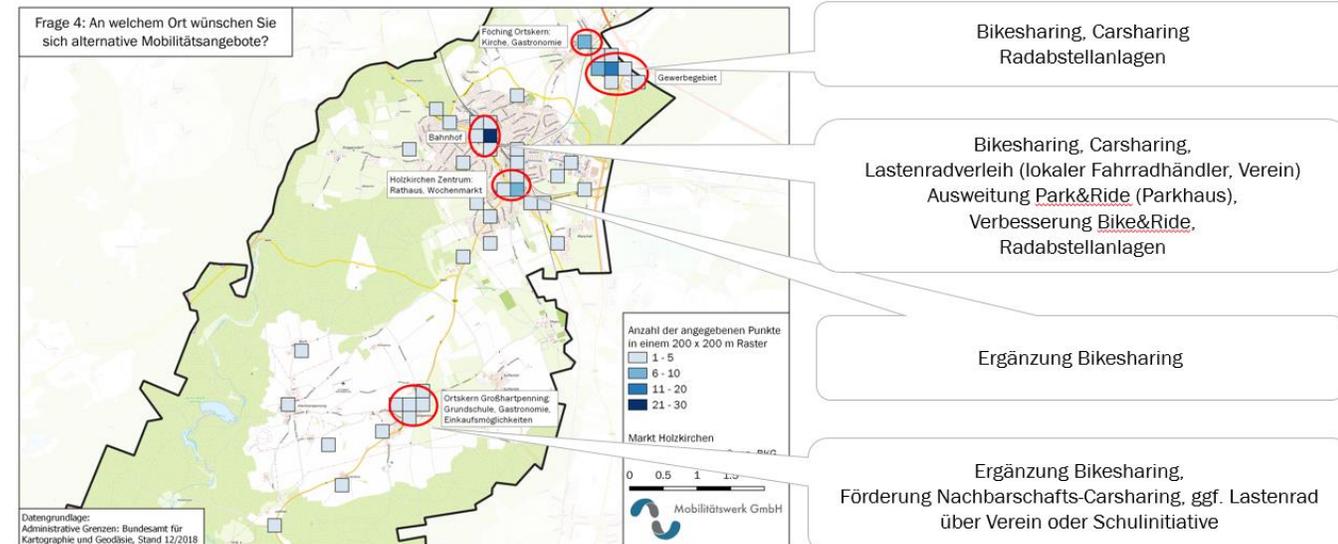




Zentrale Fragen zur Diskussion:

Sharing-Angebote

- Wie bewerten Sie die Standortvorschläge für Sharing-Angebote?
- Können Sie sich vorstellen, diese zu nutzen?
- Würden Sie sich an Mobilitätsangeboten durch Eigenengagement beteiligen? (Nachbarschaftsauto, Fahrgemeinschaften, etc.)?



Überschneidung
Radverkehrskonzept



Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

3. Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr - Verkehrssicherheit erhöhen -

- **Hauptverkehrsachsen**

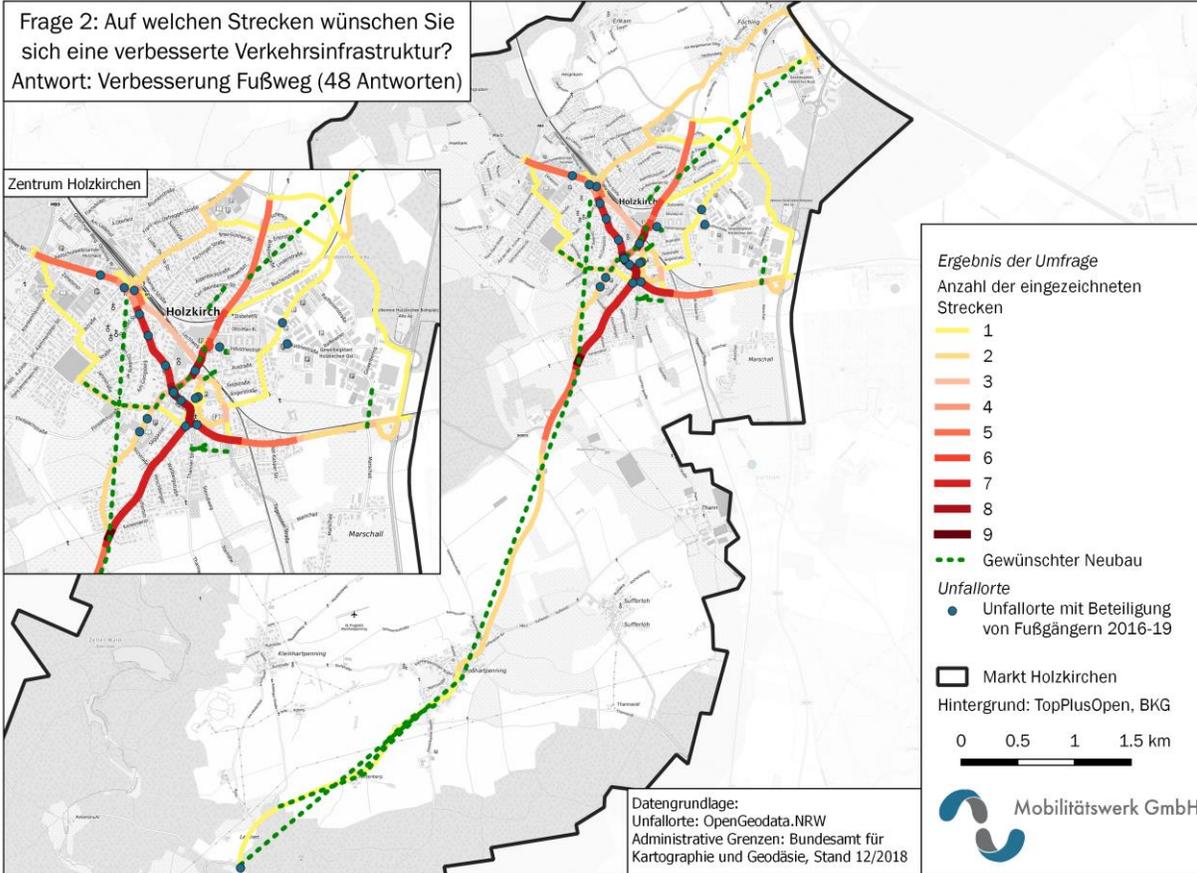
- **Option 1: Status Quo – Münchener Str.**
 - Markierungen für Rad- & Fußwege
 - Querungsanlagen
→ Schülersicherheit erhöhen!
 - Kfz-Verkehr bündeln
- **Option 2: Abschnittsweise Tempo 30 Zone im Schulbereich (Bahnhof)**
 - Auffällige Querungsanlagen
 - Radverkehr im Mischverkehr führen
→ offensichtliche Markierung
- **Brücke Rosenheimerstraße** ist sehr steil
Monitore oder Spiegel anbringen

- **Nebenstraßennetz** freundlich gestalten

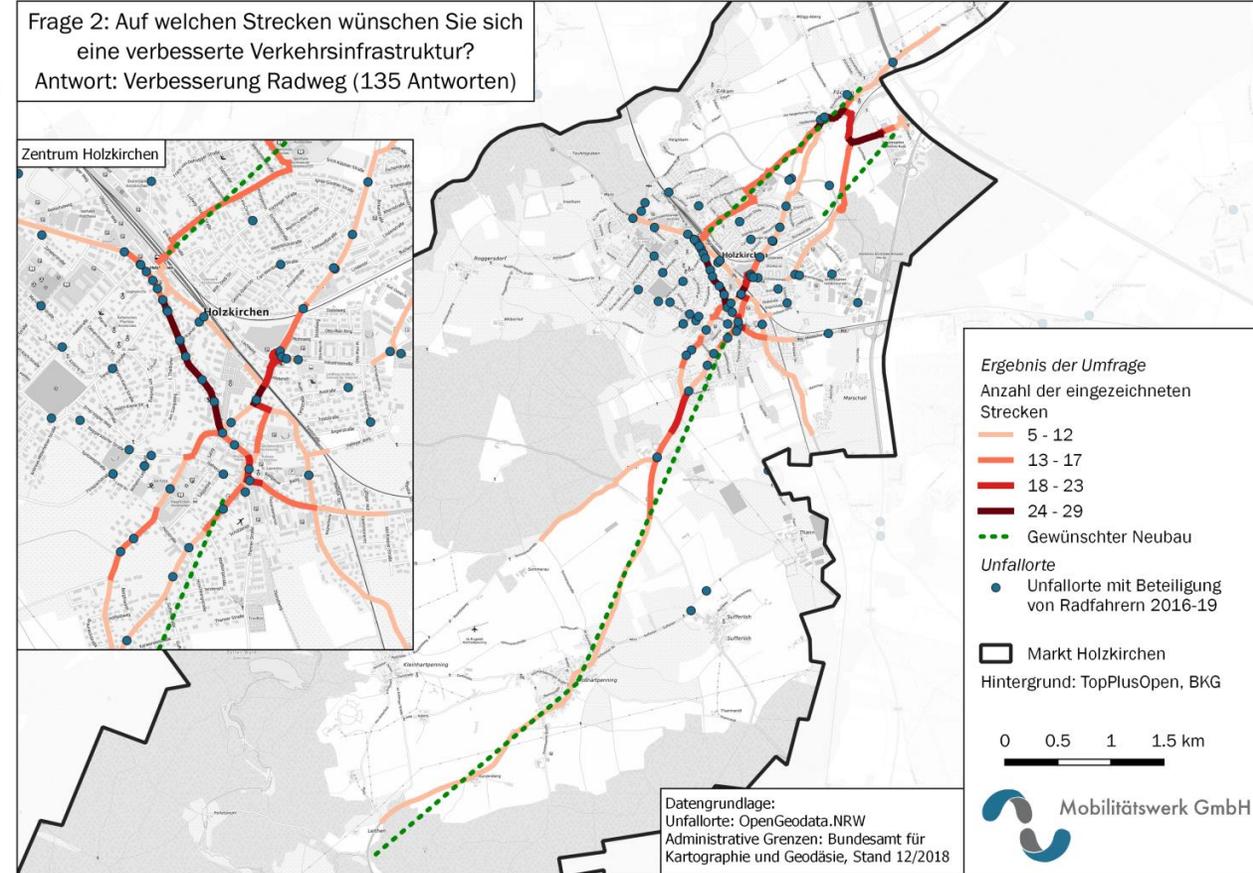
- **Beschilderung** von Alternativrouten (Parallelstraßenstruktur)
→ Hauptverkehrsstraßen nur zur Querung
- Flächendeckende **Tempo 30** Regelung nutzen → Verkehrssicherheit!
- **Einbahnstraßenregelung**
→ Verkehrssicherheit!
- **Verkehrsberuhigung** (Durchfahrtsbeschränkung) an Schulen, Einrichten von Hol- und Bring-Bereichen



3 - Verbesserung der Rad- und Fußwege Infrastruktur



Wünsche nach Verbesserung für Fußwege



Wünsche nach Verbesserung für Radwege

Zentrale Fragen zur Diskussion:

Infrastruktur*

- Wie bewerten Sie die Stärkung der Nebenstraßen für den Rad- und Fußverkehr?
- Würden Sie eine Einbahnstraßenregelung akzeptieren, wenn Fahrradstraßen eingerichtet werden würden?
- Würden Sie zugunsten der Verkehrssicherheit der Schüler eine Durchfahrtsbeschränkung direkt an Schulen akzeptieren, sodass Schulkinder an vorgesehenen zentralen Orten ein- und aussteigen können?
- Wie bewerten Sie „Probe-Lehrfahrten“ mit Schülern und den lokalen Radvereinen zur Verkehrserziehung (Vertrauen und Sensibilisieren für das Radfahren)?



Mobilitätswerk GmbH



Projektleitung
Dipl. Verk.wirt. René Pessier LL.M.
Geschäftsführung
Mobilitätswerk GmbH
Mail: r.pessier@mobilitaetswerk.de



M. Sc. Heike Schleussner
Projektmanagement
Mobilitätswerk GmbH
Mail: h.schleussner@mobilitaetswerk.de

Markt Holzkirchen

Ihre Fragen und Anmerkungen bitte an:

mobilitaet@holzkirchen.de

