



Geschäftsbereich / Fachbereich	Sachbearbeiter
Fachbereich 22 - Bauleitplanung	Herr Härta

Az.: 610/11-22/Ht

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Bauausschuss	27.11.2018	öffentlich	Entscheidung

Betreff

Umbau Park and Ride-Gelände Gauting; Vorstellung von Planungsvarianten zum Neubau des Busbahnhofs, der Park and Ride-Anlage und der Bike and Ride-Anlage; Beschluss über die weitere Vorgehensweise

Anlagen:

OBERMEYER_Planungsvarianten_PuR_1_Bauabschnitt_BuR_Bus
2018-10-30_Linienaufstellung_MVV_Busverkehr_Bahnhof_Gauting

Sachverhalt:

Das Grundstück des ehemaligen Grundschulareals an der Bahnhofstraße in Gauting wurde seitens der Gemeinde an die S&P RD Objekt 26 GmbH & Co. KG / Erlangen veräußert. Die S&P wurde im Zuge des Grundstückserwerbs verpflichtet, die Planung für den Straßenzug Bahnhofstraße, Einmündung Ammerseestraße sowie für die gemeinsame Zufahrt (Tunnelbauwerk) in die Tiefgarage des neuen Wohn-/ Geschäftsgebäudes und der im benachbarten Park and Ride-Gelände geplanten öffentlichen Parkpalette zu planen.

Die Planung der öffentlichen Parkpalette erfolgt durch die OBERMEYER Planen + Beraten GmbH (OPB) / München im Auftrag der Gemeinde Gauting.

Die Parkpalette soll in zwei Bauabschnitten errichtet werden. Derzeit geplant wird nur der 1. Bauabschnitt (Bruttogeschossfläche < 2530 m² für 70 Pkw-Stellplätze im 1. Bauabschnitt) mit zugehörigen Treppenhäusern und Anschluss Tunnelbauwerk. Der 2. Bauabschnitt wird exemplarisch dargestellt. Durch die OBERMEYER Planen + Beraten GmbH (OPB) wird in der Sitzung des Bauausschusses am 27.11.2018 der Arbeitsstand zu den zwei möglichen Varianten der eingeschossigen P+R-Tiefgarage, der Ausbildung des Busbahnhofs und der Bike and Ride-Anlage mit ihren Vor- und Nachteilen vorgestellt:

Merkmale	Variante V1	Variante V2
Entfluchtung P+R-Tiefgarage:	über zwei Treppenhäuser	über drei Treppenhäuser
Fahrraderschließung Bike& Ride:	über Radweg / Grundstücksgrenze DB (<u>hinter</u> B&R-Anlage)	vom Wartebereich Busbahnhof (<u>vor</u> B&R-Anlage)
Ausbildung Busbahnhof:	Sägezahn ein- oder zweiseitig möglich	Sägezahn zwingend einseitig
Anzahl Fahrradstellplätze:	Bügelparker / Doppelparker 317 - 634	Bügelparker / Doppelparker 246 - 492

Anmerkung / Hinweis: Die beidseitige Sägezahaufstellung der Busse führt zu erheblich höherem Platzbedarf für den Busbetrieb innerhalb des Busbahnhofs und engt sowohl den Wartebereich der Fußgänger / Busfahrgäste als auch den Gehweg mit der Tiefgaragenentlüftung ein. Daher wäre bei der Ausbildung des Busbahnhofs die einseitige Sägezahaufstellung mit fünf Bushaltestellen an der B&R-Anlage und einem gesonderten Halt für Schulbusse kurz nach dem Wendehammer auf der Seite des benachbarten Grundschulgrundstücks vorzuziehen.

Stellungnahmen von Fachbehörden zu der Planung:

MVV:

Die heute vorhandene Bushaltestellensituierung sieht vor, dass sowohl in der Rafael-Katz-Straße (P / R-Anlage) als auch in der Bahnhofstraße Haltestellen eingerichtet sind mit vornehmlicher Fahrtrichtung vom P / R-Platz kommend in Richtung Würmbrücke und Schulzentrum. Dieser vornehmliche Einrichtungsbetrieb wird bei Fahrten aus der Gegenrichtung kommend über eine Blockwende über die Ammerseestraße / Rafael-Katz-Straße bewerkstelligt. Ausnahme ist die MVV-ExpressBuslinie X910, welche in Fahrtrichtung Weßling gegenläufig verkehrt und eine eigene Haltestelle im P / R-Bereich auf der Gleisseite hat.

- **Anzahl Haltestellenpositionen:** 5 Positionen reichen weiterhin aus für unser Fahrplanangebot. Siehe beigefügte minutengenaue Aufstellung aller MVV-Regionalbuslinien in einer beispielhaften Spitzenstunde. Es sieht auf dem Plan auch so aus, als ob das voneinander unabhängige Ein- und Ausfahren der Linien möglich sei. *[Anmerkung der Verwaltung: Das unabhängige Ein- und Ausfahren der Busse bei den verschiedenen Bushaltestellen ist durch die vorgeschlagene Sägezahnordnung gewährleistet.]*
- **Künftige Streckenführung der Busse:** In der Entwurfsplanung des Busbahnhofs als „Sackgasse“ ist es notwendig, dass alle MVV-Regionalbuslinien von der Bahnhofstraße aus beiden Richtungen in den Busbahnhof einbiegen und diesen auf gleichem Wege wieder verlassen. Sprich: eine Durchfahrt direkt zur Unterführung an der Ammerseestraße wäre nicht mehr möglich. Das bedeutet für die MVV-Regionalbuslinien bei derzeitig bekannter Streckenführung im Einzelnen:
 - **X910:** Der Linienvverlauf wird etwas länger durch die Hin- und Rückfahrt über die Ammerseestraße. Stichstrecke über die Bahnhofstraße zum Busbahnhof. Mehrzeitbedarf bei höherem Verkehrsaufkommen: ca. plus 1 Minute.
 - **949 / 965:** Linien bzw. Fahrten aus Pentenried / Unterbrunn kommend befahren über die südliche Unterführung die Ammerseestraße in beiden Richtungen und dann eine Stichstrecke über die Bahnhofstraße zum Busbahnhof. Ggf. entsteht hier ein Mehrzeitbedarf von ca. 1 Minute bei höherem Verkehrsaufkommen.
 - **907 / 936 / 965 / 966 / 968:** Linien mit Endstation am S-Bahnhof Gauting und Richtung Schulzentrum sparen sich die Blockwende über die Ammerseestraße. Zeiterparnis ca. 1-2 Minuten.
- **Pausenzeiten:** Die Verkehrsunternehmen haben durch die Neuordnung des gesamten P+R-Platzes nicht mehr die Möglichkeit, an der heutigen Stelle ihre Pausenzeit zu verbringen. In meiner Übersicht im Anhang sind umlaufbedingte Standzeiten bereits eingerechnet und können an der Halteposition im Busbahnhof abgewartet werden (blaue Kästchen). Hinzu kommen aber weitere Pausenzeiten, welche sich aus den Dienstplänen der Verkehrsunternehmen ergeben und welche uns nicht bekannt sind. Diese Pausenzeiten (z.B. sind nach 4 ½ Stunden durchgehender Fahrt 45 min Pause nötig) können sicherlich nicht an den Haltepositionen abgeleistet werden, sondern müssen an anderen (legalen) Abstellplätzen stattfinden. Hier wäre ggf. mit Hilfe der Gemeinde Gauting eine neue Abstellmöglichkeit in Nähe zum Busbahnhof zu finden.

Zudem ist (Stand jetzt) nicht absehbar, wie sich das ÖPNV-Angebot in Gauting künftig entwickeln wird. Die beiden relevanten Linienbündel im Ortsverkehr enden im Dezember 2021 und 2023, wobei derzeit noch nicht abzusehen ist, inwieweit Angebotserweiterungen oder –veränderungen zusätzliche Standzeiten einfordern.

Dies zu Ihrer Information aus Sicht des MVV, ohne die Belange der weiteren Verkehrsmodi (Rad, Taxi, Hol- und Bringverkehr, Fußgänger) sowie gestalterische Aspekte zu berücksichtigen.

Hanitzsch / 15.11.2018

Landratsamt Starnberg, Verkehrsmanagement:

Sie haben Herrn Dr. Hanitzsch/MVV die Plandarstellung weitergeleitet und von ihm bereits eine Rückmeldung erhalten. Demnach reicht die Anzahl der Bushaltestellen in der dargestellten Sägezahnanzahl aus. Die sich im Weiteren daraus ergebenden zeitlichen Mehrbedarfe bei einigen Buslinien können aufgefangen werden. Bei anderen Buslinien entstehen sogar Zeiteinsparungen, was den Fahrplänen der betroffenen Buslinien sicherlich zu Gute kommt. Insgesamt ist die vorgesehene Planung auf der Grundlage der aktuellen Buslinien und deren Fahrpläne umsetzbar.

Nach unserer Einschätzung wird der Zugang zu den Bussen sowie der Umstieg Bus / S-Bahn mit der neuen Planung wesentlich verbessert. Gleichwohl wird mit der neuen Situierung der Bushaltestellen ein Queren der Zufahrt zur P+R-Anlage von den Fahrgästen / Fußgängern in der Umsteigebeziehung Bus / Bahn nicht mehr notwendig. Dies führt zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit, was wir besonders begrüßen.

Wir möchten ungeachtet dessen jedoch auf folgende Punkte nochmals besonders hinweisen:

- A) Durch die Neugestaltung ändern sich dann jedoch auch die Fahrtwege einiger Buslinien, die bislang über den P+R-Parkplatz den Bushalt „Gauting (S)“ angefahren haben. Der Fahrtweg dieser Buslinien wird nach Realisierung des neuen Bahnhofsvorplatzes und damit auch der Bushaltestellen über die Ammerseestraße und damit am Kindergarten und der Grundschule vorbeiführen.
- B) Durch die voraussichtlich nicht mehr mögliche Nutzung der Bushaltestellen auch als Abstellflächen der Busse bei Pausen (wie von Herrn Dr. Hanitzsch dargestellt) wird es nicht zu vermeiden sein, dass sich die Busfahrer mit den Bussen für die Pausenzeiten innerhalb der Gemeinde Gauting entsprechende Abstellmöglichkeiten suchen müssen. Dies tangiert dann nicht nur die Pausenzeiten, sondern erhöht auch das Verkehrsaufkommen durch die dann zusätzlich notwendigen Fahrten. Da dies aus unserer Sicht nicht im Interesse der Gemeinde Gauting sein kann, wäre es sicherlich sinnvoll zu prüfen, inwieweit im Bereich der neuen „Stichstraße“ außerhalb der Bushaltestellen ein bis zwei Abstellmöglichkeiten für Busse – zumindest für die Pausen am Tag – geschaffen werden könnten.
- C) Mit Blick auf die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Menschen hin zu Multimodalität regen wir an – soweit nicht bereits geschehen –, über Flächen für weitere Mobilitätsangebote wie CarSharing, öffentliches Fahrradverleihsystem (Stele und gesonderte Abstellanlage) usw. am Beispiel einer sogenannten „Mobilitätszentrale“ nachzudenken. Für die Errichtung solcher Zentralen bestehen durchaus Fördermöglichkeiten. Die Thematik der Schaffung von multimodalen Schnittstellen im Kontext des ÖPNVs ist auch Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Starnberg. Im anstehenden Workshop zur Fortschreibung, der am 30.11.2018 im Landratsamt stattfindet (Einladung ist bereits erfolgt), werden die Aspekte Bushaltestellen, deren Ausstattung bzw. Ausstattungsstandards sowie auch multimodale Schnittstellen dargestellt und diskutiert. Ziel dabei ist, die multimodalen Schnittstellen im Nahverkehrsplan zu verankern.

Münster / 15.11.2018

Zu dem in den o.g. Stellungnahmen angesprochenen Aspekt der Pausenzeiten der Busfahrer und der während der Pausenzeiten für die betreffenden Busse erforderlichen Stellfläche hat Herr Hanitzsch / MVV telefonisch am 18.11.2018 folgendes ergänzend erläutert:

Die im Bereich des Busbahnhofs vorgesehene gesonderte Haltestelle für Schulbusse kann als Stellfläche für Linienbusse in Pausenzeiten benutzt werden, da Schulbusse hier nur für sehr kurze Zeit zum Aus- und Einsteigen der Schüler halten. *[Anmerkung der Verwaltung: Das Abstellen eines Buses während der Pausenzeit an der Halteposition der Schulbusse stellt für die übrigen Busse, die in diesem Zeitraum die Wendeschleife nutzen, keine Behinderung dar.]* Darüber hinaus kann der Busumlauf an den Haltestellen der Linienbusse voraussichtlich so organisiert werden, dass für den Fall, dass zwei Busfahrer zeitlich parallel eine Pausenzeit einlegen müssen, dann einer der beiden Busse während der Pausenzeit an seiner regulären Haltestelle abgestellt werden kann.

Mit den zuständigen Förderstellen bei der Regierung von Oberbayern (GVFG-, FAG- und Städtebauförderung) ist bereits abgeklärt, dass die Planung zum Umbau des Park and Ride-Geländes grundsätzlich durch staatliche Fördermittel finanziell bezuschusst werden kann. Die konkrete Höhe der zu gewährenden Fördersumme kann derzeit nicht angegeben werden, da sie abhängig ist vom Gesamtförderbudget, das beim Freistaat zum Zeitpunkt der Erteilung des Fördermittelbescheids zur Verfügung steht.

Beschlussvorschlag:

1. Der Bauausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0772/XIV. WP) vom 19.11.2018.
2. Der Bauausschuss beschließt, dass folgende, durch das Ing.-Büro OBERMEYER Planen + Beraten GmbH (OPB) / München erarbeitete und in der Sitzung des Bauausschusses am 27.11.2018 vorgestellte Variante über den Umbau des Park and Ride-Geländes am Bahnhof Gauting mit Errichtung einer eingeschossigen P+R-Tiefgarage (1. Bauabschnitt), des Busbahnhofs und der Bike and Ride-Anlage weiterverfolgt wird:
 - 2.1 Variante V1
 - oder**
 - 2.2 Variante V2
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung über den Umbau des Park and Ride-Geländes am Bahnhof Gauting auf der Basis der präsentierten Variante weiter zu konkretisieren.

Gauting, 23.11.2018

Unterschrift