

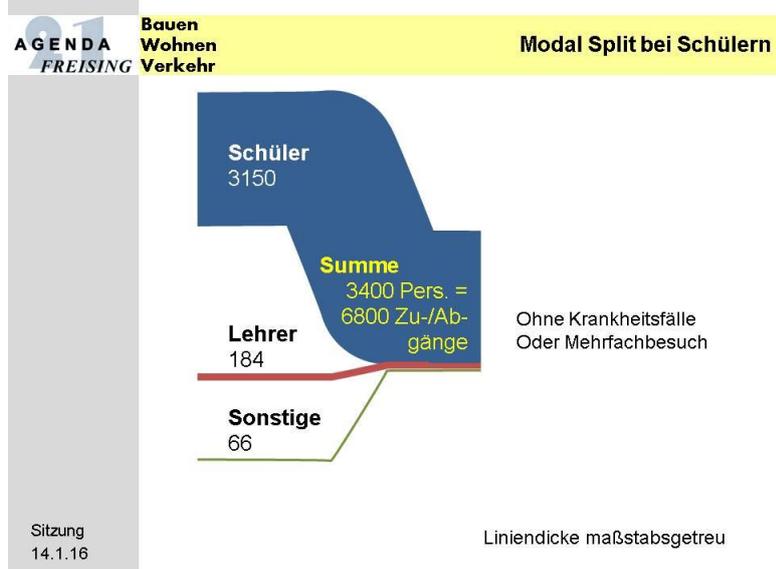
Brennpunkt Wippenhauser Straße

2. Erreichbarkeit mit Bussen

Unterlagen zur Sitzung der Agenda21-Gruppe „Bauen, Wohnen Verkehr“ am 14. Jan. 2016

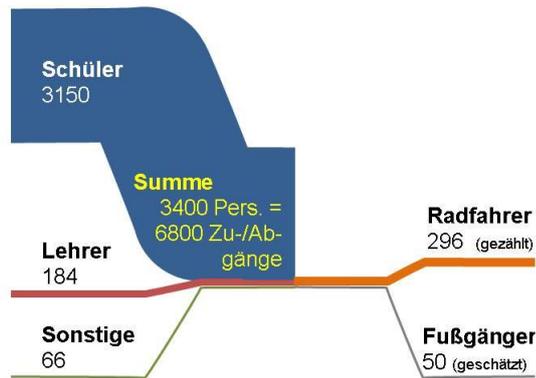


Anmerkung: mit Modal Split bezeichnen Verkehrsplaner die Aufteilung einer beförderten Personengruppe auf verschiedene Verkehrsträger wie Auto, Bus oder Rad.



Die Wippenhauser Straße ist der wichtigste Schulstandort in FS, den täglich über 3000 Schüler erreichen müssen (ohne DEULA). Dies bedingt einen stoßweise hohen Verkehr, aber auch eine besondere Verantwortung gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Da täglich allein für die Schulen 6800 Zu- und Abgänge notwendig sind (und zusätzlich die Leerfahrten der Elterntaxis) löst dies in ganz Freising einen starken Verkehr aus. Daher stellt sich die Frage, wie eine Verbesserung des Busangebotes ausschauen könnte und ob es die Situation lindern könnte.

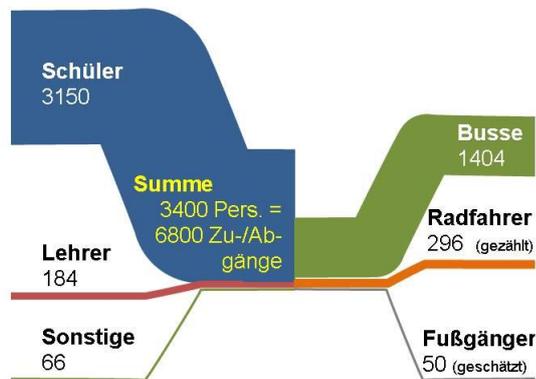


Sitzung
14.1.16

Liniendicke maßstabsgetreu

Die Frage ist, wie die 3400 Personen zum Schulstandort kommen. Der Anteil der Radfahrer ist dabei auffallend gering. Dies zeigt, dass viele Eltern und Kinder die Wippenhauser Straße (aber auch die Zubringerstraßen) als zu gefährlich ansehen, um ihre Kinder mit dem Rad dorthin zu schicken. Dies ist nicht nur verkehrstechnisch bedauerlich, sondern stellt auch ein besonderes Gesundheitsrisiko für die Kinder dar, das allerdings von Eltern meist nicht gesehen wird. Unter Kindermediziner besteht Einigkeit, dass sich heute Kinder zu wenig (besonders im Freien) bewegen und empfehlen, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen.

Modal Split bei Schülern

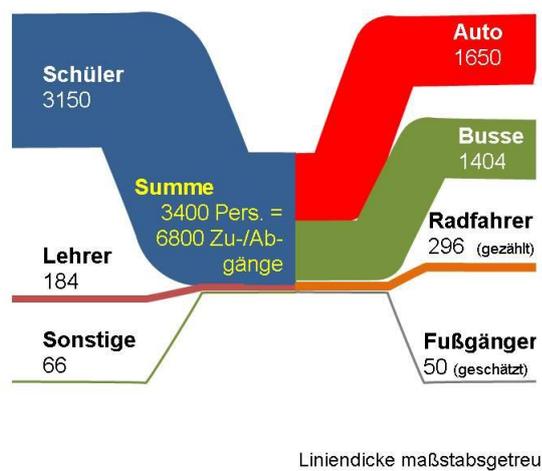


Sitzung
14.1.16

Liniendicke maßstabsgetreu

Busse transportieren bereits einen erheblichen Anteil der Schüler. So ist die Haltestelle „Berufsschule“ nach dem Bahnhof die am stärksten frequentierte Freisinger Bushaltestelle.

Allerdings zeigt sich deutlich, dass für einen Großteil der Schüler die Attraktivität der Busse nicht ausreicht.



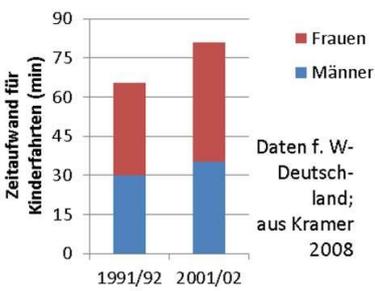
Sitzung
14.1.16

Konsequenterweise stellt das Auto den wichtigsten Verkehrsträger dar und erzeugt so Probleme in der Wippenhauser Straße und darüber hinaus.

Hinzu kommt, dass die Zählung nur 288 abgestellte Autos ergab. 1350 Schüler werden also im Bring- und Holverkehr (Elterntaxi) transportiert. Dies sind fast die Hälfte aller Schüler (43%).

1650 Personen kommen mit dem Auto
288 Schulparkplätze (Zählung)

1352 Personen im Bring- und Hol-Verkehr (Taxi Mama)
= 5400 Autofahrten für Bring- und Holverkehr

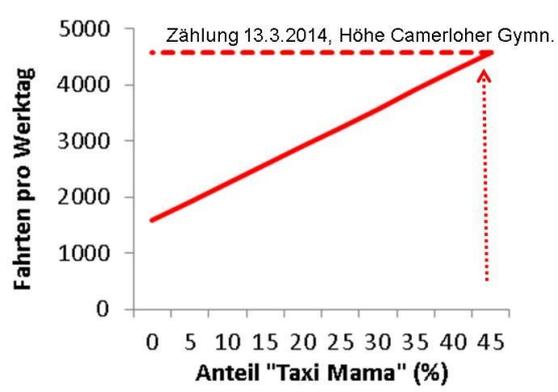


C. Kramer (2008) „Taxi Mama“ und noch mehr: Wegezeiten für Haushalt und Kinderbetreuung. In: M. Heitkötter et al. (Hrsg.) Zeit für Beziehungen? Zeit und Zeitpolitik für Familien.

Sitzung
14.1.16

Da jeder Schüler im Bring- und Holverkehr vier Fahrten auslöst (Bringfahrt und Rückfahrt; Hinfahrt und Rückholfahrt), ergeben sich daraus 5400 Autofahrten täglich durch Freising.

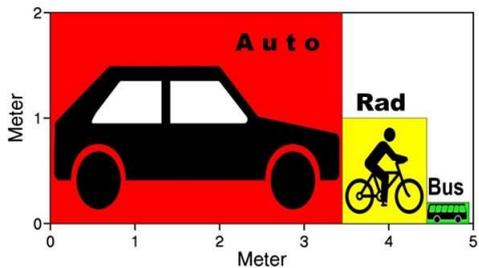
Dies ist ein bundesweites Problem und führt dazu, dass Eltern im Durchschnitt jeden Tag 90 min allein für Kinderfahrten aufbringen müssen.



Sitzung
14.1.16

Ließe sich der Anteil der Elternfahrten auf Null reduzieren, würden im nördlichen Teil der Wippenhauser Straße nur noch ca. 1500 Kfz täglich fahren. Die Wippenhauser Straße wäre eine der ruhigsten Straßen Freising und einem Hauptschulstandort angemessen.

Es stellt sich daher die Frage, wie das Busangebot verbessert werden könnte, um es attraktiver zu machen.

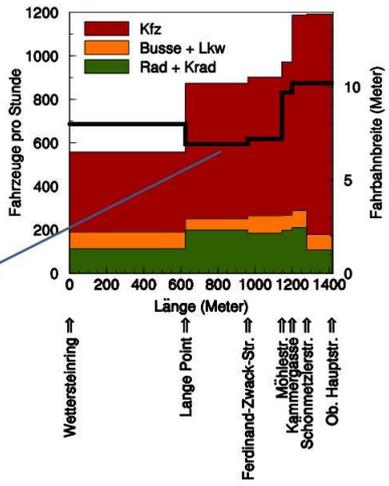


täglichen Flächenbedarf je beförderter Person in Abhängigkeit von der Wahl des Verkehrsmittels (berechnet für die durchschnittlicher Auslastung und die durchschnittliche Größe des jeweiligen Verkehrsmittels).

Sitzung 14.1.16

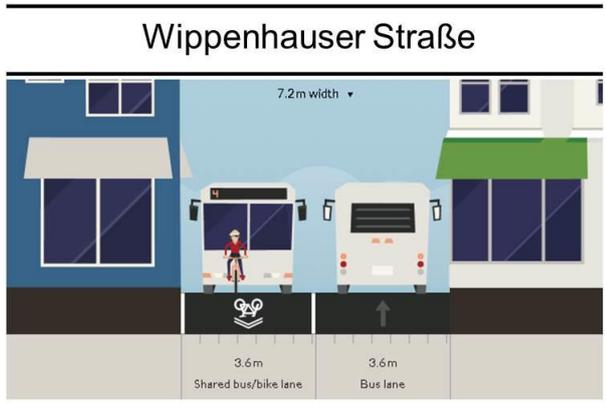
Busse haben verkehrstechnisch den enormen Vorzug, dass ihr Platzbedarf pro beförderter Person wesentlich geringer ist, als der Platzbedarf von Autos und selbst als der von Fahrrädern. Das liegt vor allem daran, dass ein Bus immer wieder neue Personen transportiert, während Auto und Fahrrad abgestellt werden und weiterhin Platz verbrauchen, ohne der Beförderung zu dienen.

Spitzenbelastung am Morgen:



Sitzung 14.1.16

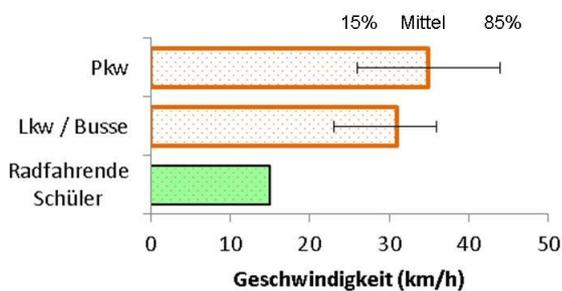
Problematisch ist allerdings, dass die Straßenverhältnisse in der Wippenhauser Straße beengt sind. Dies gilt besonders zwischen den Einmündungen Kammergasse und Lange Point, da dort die Verkehrsdichte noch sehr hoch ist, die Fahrbahnbreite aber nur 7 Meter bis 7,2 Meter beträgt



Sitzung 14.1.16

www.streetmix.net

Die maßstabsgetreue Abbildung zeigt, dass an dieser Engstelle die Fahrbahnbreiten so sind, dass ein Bus höchstens überholen könnte, wenn er vollständig die gegenüberliegende Spur nutzt. Dies ist aber nicht möglich, da dazu mehr als 100 Meter freie Fahrt notwendig wären. Dies ist beim dichten Verkehr am Morgen nicht gegeben. Selbst nördlich der Langen Point, wo die Fahrzeugdichte ein Drittel geringer ist, beträgt der durchschnittliche Abstand zwischen zwei



→ Weniger als 15% der Busse halten die Verkehrsregeln ein
→ 4 min länge Fahrzeit wäre notwendig

Messung durch Amt für Tiefbauplanung;
13.3.2014, Morgenspitzenstunde

Sitzung
14.1.16

Fahrzeugen auf jeder der beiden Fahrspuren etwa nur 1,5 Sekunden. Bei der gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h beträgt damit der mittlere Abstand zwischen zwei entgegenkommenden Fahrzeugen gerade mal 12 Meter. Ein Überholen von Radfahrern ist daher legal für Busse nicht möglich.

Daher wäre zu erwarten, dass Busse die gleiche Fahrgeschwindigkeit haben wie Fahrradfahrer. Die kann für Schüler mit ca. 15 km/h angenommen werden. Die Messungen zeigen, dass in der Wippenhauser Straße in der Morgenspitzenstunde, also dann, wenn die Schüler unterwegs sind, weniger als 15% der Busse langsamer als 20 km/h fahren. Mindestens 85% der Busse halten sich daher nicht an die Straßenverkehrsordnung.

(Schul)- Busse als Lösung:

Route	Startzeit	Endzeit	Dauer	Abmarsch	Verbindungen
von Vötting	1	06:33 bis 07:05	00:32 Std.	1x	1x BUS
	2	06:47 bis 07:16	00:29 Std.	1x	1x BUS
	3	07:07 bis 07:30	00:23 Std.	1x	1x BUS
	4	07:27 bis 07:50	00:23 Std.	1x	1x BUS
ca. 4,5 km/h (incl. An-/Abmarsch)					
von Neustift	1	07:12 bis 07:28	00:16 Std.	0x	1x BUS
	2	07:13 bis 07:30	00:17 Std.	0x	1x BUS
	3	07:15 bis 07:35	00:20 Std.	1x	1x BUS
ca. 5,7 km/h (incl. An-/Abmarsch)					

Sitzung
14.1.16

Für Schüler aus Freising kommt hinzu, dass die Fahrstrecken mit dem Bus zu kurz sind, um deutlich Zeit zu gewinnen. Daher erreicht man von praktisch keinem Stadtteil, seien es Vötting, Neustift, Lerchenfeld oder andere, die Schulen in der Wippenhauser Straße wesentlich schneller, als wenn man zu Fuß ginge. Hinzu kommt, dass nur wenige Direktverbindungen zum Schulschwerpunkt Wippenhauser Straße bestehen, und die Überlastung der Freisinger Straßen durch den Pkw-basierten Schulverkehr insbesondere Busse ausbremst.

Kindergeld	190 €/Monat	
je (Schul-) Tag	6,25 €/d	
Einzelticket		
Kosten je Ticket	1,30 EUR	
Kosten je Schultag	2,60 €/d	
Anteil vom Kindergeld	42%	
Wochenkarte		
Kosten je Ticket	11,1 €/Woche	10,3€ bis 14 J.
Schultage je Woche	4,5 d	
Kosten je Schutag	2,47 €/d	
Anteil vom Kindergeld	39%	
Monatskarte		
Kosten je Ticket	40,1 €/Mon.	37,4€ bis 14 J.
Schultage je Monat	17 d	August ganz frei
Kosten je Schutag	2,36 €/d	
Anteil vom Kindergeld	38%	

Darüber hinaus ist der Bus teuer. Egal welchen der MVV-Tarife man wählt, muss für selbst zahlende Kinder (unter 3 km) etwa 40% des Kindergeldes allein für den Schulbus aufgewendet werden. Wochen- und Monatskarten werden nur günstiger, wenn weitere Fahrten neben den Schulfahrten anfallen. Dies ist aber selten, da Schulkinder dafür meist keine Zeit haben und die jüngeren nicht unbeaufsichtigt fahren können.

Thesen:

1. Gegenwärtig dominiert Taxi Mama, alle anderen Verkehrsformen wären besser
2. Busse hätten Potential, haben aber momentan Schwächen:
 1. Verkehrsregeln
 2. Hohe Kosten für Freisinger Schüler
 3. Platzbedarf (→ Haltebuchten)
 4. Statterschließung