

# Verkehrsanalyse

## Münchner Norden - Focus 24. Stadtbezirk



Stand 7.6.2021

Volker Oppermann

Version 1.2

## Änderungshistorie

Wann	Was / Kapitel
Nov 2020	<p>Initial Befüllung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quellen, und Verkehrstote, Lärm</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Taxi, Einkaufsmöglichkeiten, Fußgängerverkehr, Straßenübersicht</li> <li>• bebildert</li> </ul>
Dez 2020 V4-4.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lerchenauer See bei Fasanerie angegliedert.</li> <li>• nähere Betrachtung Hasenberg! bezüglich Fahrradwege und Parkdruck, Radwegforderung R26-R28 im Hasenberg!</li> <li>• Übersicht ÖPNV mit Takt und Stadtviertelübersicht, P&amp; R-Feldmoching Autobahnkreuz</li> <li>• Kapitel Seilbahn ergänzt</li> <li>• Weiterführende Schulen, Siedlung Regattaweg, Einbahnstraßenkonzept incl Pflaumstr-Kreisverkehr, Flächennutzungsplan-Wald zum Lärmschutz. Einwohnerentwicklung, Kapitel Stadtentwicklung, Unfallstatistik</li> </ul>
Jan 2020 V4.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilder von Mapillary verlinkt im Straßenkatalog, damit man sich ein Bild von den Straßen machen kann.</li> <li>• Bei Kapitel Radwege einige Straßenquerschnitte eingefügt</li> <li>• Kapitel Zusammenfassung eingefügt</li> <li>• Kapitel Klima eingefügt. CO2Abdruck Alltagsverkehr vom UBA</li> <li>• Referenzierung Maßnahmen A-Auto sowie weitere Ö-ÖPNV Maßnahmen</li> <li>• Ergänzung Erläuterung und Karte zum SEM</li> <li>• Straßenrückbau Schleißheimer Str A15</li> <li>• 4-Seenbus Ö22</li> <li>• Fortnerstr R29</li> <li>• Busausweichstellen statt Einbahnstr Franz-Sperr-Weg A14</li> <li>• Kristallstr K1/R1 Radweg an Schwabenbächl statt an Kristallstr</li> <li>• Kein Km/h 60 an Karlsfelder Str A5</li> <li>• Focus auf zu viel Autos statt auf zu wenig Parkplätze</li> <li>• Lärmschutzwand an A99 statt Lärmschutzwald kurzfristig A1</li> <li>• Güterbahnverkehr im Durchgangsverkehr nicht durch München führen A2</li> <li>• Brücke über die Dülferstr F6</li> <li>• Am Blütenanger ist zu schmal für Radweg R16/K16. Ausweichen auf Trollblumenstr mit Fahrradstraße</li> <li>• Fußgängerbrücke an nördlicher Lassallestr über die Bahn F12a</li> </ul>
31.1.-14.2 V4.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mapillary Links ergänzt mit Bildern</li> <li>• Tram-Y-Nord als Q16a eingefügt</li> <li>• Detailkarten von Radschnellwegen eingefügt.</li> <li>• Ergänzungen zu S-Bahnverkehr</li> <li>• BMW-Buspendler</li> <li>• Autobahnabfahrt Schleißheimer Str</li> <li>• Neben RSV auch noch Radhauptwege definiert (R23 und R17), RSV Garching und Dachau der Vollständigkeit noch angefügt</li> <li>• Verkehrsmittelvergleich Kapitel 17 eingefügt</li> <li>• Radhighways - Radeln in der Höhe</li> </ul>
15.2.-15.3. V4.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzen aus Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim: Verkehrszahlen Autobahnausfahrt Hasenberg!, Radweg R25 nach Oberschleißheim detailliert</li> <li>• Bauvorhaben im Umkreis (Campus Oberschleißheim u.a.)</li> <li>• Autobahntunnel Allach Sanierung</li> <li>• A17 neue Verkehrszählpunkte</li> <li>• K14 Kritischer Bereich Aschenbrenner Str. Statt Bahnübergang Lerchenauer Str und K15 Bahnübergang Feldmochinger Str</li> <li>• F13 Fuß-Unterführung Bahnhof Fasanerie</li> <li>• Verlinkung Schulwege mit Maßnahmen</li> <li>• Einleitungssätze für die Kapitel</li> <li>• eMobilität Kap 16.2</li> <li>• Modalsplit Kap 16.3</li> </ul>

20.3. V5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R31 Nord-Süd Hauptverbindung Lerchenauer Feld - Borstei</li> <li>• Umbenennung Baugebiet Lerchenauer Str in Lerchenauer Feld</li> <li>• Tram 20 Verlängerung nach Dachau</li> <li>• Kritik am Bebauungsplan Ratold/Rahein</li> <li>• Aktualisierung Situation Bahnübergang Feldmochinger Str /Borsigstr</li> <li>• Neue Bauvorhaben Hirnerei, Botanikum</li> <li>• Klimaziele 80 % Modaler Split für Rad/Fuß/ÖPNV bis 2025</li> <li>• U26 in Lerchenauer Feld bzw. U2 bis Karlsfeld</li> <li>• Links ergänzt zu Trambahnplänen und Siedlungen</li> <li>• R1 Karlsfelder Str in der Ludwigsfelder Siedlung. Umleitung über Parkplatz.</li> <li>• Rufbus für Ö1 bis Ö3</li> </ul>
V1.0 24.4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung ERA und RAS06 Anforderungen an Radwege mit Mindestbreiten</li> <li>• Straßenquerschnitte</li> <li>• Links ergänzt</li> </ul>
V1.1 30.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modalsplitt je Stadtteil, Kap 16.1</li> <li>• Ergänzungen zum Lerchenauer Feld und rundherum neuere Verkehrsmengen</li> </ul>
V1.2 7.6.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzungen Varianten für Autobahnanschluss A99</li> </ul>

## Inhalt

1) Zusammenfassung .....	8
2) Einleitung.....	12
3) Ziele .....	13
4) Untersuchungsschwerpunkte .....	14
5) Vorstellung Stadtviertel.....	15
5.1 Ludwigsfeld-Siedlung.....	21
5.2 Schwarzhölzl .....	22
5.3 Feldmoching.....	23
5.4 Kaiserhölzl.....	24
5.5 Fasanerie & Lerchenauer-See .....	25
5.6 Lerchenau .....	26
5.7 Hasenbergl.....	27
5.8 Virginia Depot .....	28
6) Autoverkehr.....	29
6.1 Durchgangsverkehr Feldmoching .....	29
6.2 Verkehrszählung.....	30
6.3 Verkehrslärms.....	32
6.4 Ortsumgehung Oberschleißheim .....	34
6.5 Verlängerung der Schleißheimer Str / Autobahnabfahrt A99 .....	34
6.6 Autobahntunnel Allach A99.....	39
6.7 Parkraum .....	40
6.8 P & R Parkplatz.....	41
6.9 Geschwindigkeitsbeschränkung.....	42
6.10 Aufwertung Geschäftsstraße Feldmoching Zentrum .....	43
6.11 Kreisverkehr Pflaumstraße .....	44
6.12 Weitere Einbahnregelungen.....	46
6.13 Aufwertung Schleißheimer Straße .....	47
6.14 e-Auto Ladestellen .....	47
6.15 Bahnübergänge .....	48
7) Radverkehr .....	49
7.1 Gesetzliche Grundlagen Radwege.....	50
7.2 Rad-Highways der Zukunft.....	53
7.3 Situation Radverkehr in Feldmoching .....	55
7.4 Radschnellverbindungen (RSV / IR2).....	56

7.5 Radhauptverbindung.....	59
7.6 Rad-Ludwigsfeld.....	63
7.7 Rad-Schwarzhölzl .....	64
7.8 Rad-Feldmoching .....	66
7.9 Rad-Kaiserhölzl.....	75
7.10 Rad-Fasanerie/Lerchenauer See .....	77
7.11 Rad-Lerchenau .....	81
7.12 Rad-Hasenbergl.....	83
7.13 Rad-Virginia Depot .....	85
8) ÖPNV .....	87
8.1 ÖPNV Schwarzhölzl .....	92
8.2 ÖPNV Ludwigsfeld.....	93
8.3 ÖPNV Feldmoching.....	93
8.4 ÖPNV Kaiserhölzl.....	94
8.5 ÖPNV Fasanerie.....	95
8.6 ÖPNV Lerchenau .....	96
8.7 ÖPNV Hasenbergl.....	97
8.8 ÖPNV Virginia Depot .....	98
8.9 Neue Busverbindungen .....	99
8.10 Trambahnen.....	103
8.11 Seilbahn .....	105
8.12 S-Bahn Nordring.....	107
8.13 Regionalbahn .....	107
8.14 U-Bahn.....	108
8.15 Taxi .....	108
9) Fußgänger.....	109
9.1 Fußgänger Ludwigsfeld.....	111
9.2 Fußgänger Schwarzhölzl .....	112
9.3 Fußgänger Feldmoching .....	113
9.4 Fußgänger Kaiserhölzl .....	118
9.5 Fußgänger Lerchenau .....	119
9.6 Fußgänger Fasanerie & Lerchenauer See .....	120
9.7 Fußgänger Hasenbergl.....	121
9.8 Fußgänger Virginia Depot .....	121
10) Sharing.....	122
10.1 Carsharing.....	122

10.2 Bike Sharing .....	123
11) Kritische Verkehrsstellen .....	124
11.1 Karlsfelder Str zw. Kristallstr / Achatstr (K1) .....	125
11.2 Kristallstr zw. Karlsfelder Str. / Diamantstr. (K2) .....	125
11.3 Karlsfelder Str. zw. Schwarzhölzlstr / Grashofstr sowie Pflaumstr. (K3) .....	126
11.4 Kreuzung Feldmochinger Str / Pflaumstr (K4).....	126
11.5 Kreuzung Feldmochinger Str. / Josef Frankl-Str (K5).....	127
11.6 Kreuzung Lerchenauer Str / Josef-Frankl-Str (K6) .....	128
11.7 Kreuzung Paul-Preuß-Str / Josef-Frankl-Str / Walter Sedlmayr Pl (K7) .....	129
11.8 Unterführung Dülferstr (K8).....	130
11.9 Dülferstr (K9).....	130
11.10 Bahnübergang Lerchenstr (K10).....	131
11.11 Lerchenstr. zw. Bahnübergang / Robinienstr (K11).....	131
11.12 Ratoldstr. (K12) .....	131
11.13 Weitlstr zw. Riemerschmidstr / Ratoldstr. (K13).....	132
11.14 Aschenbrennerstr / Blodigstr (K14).....	132
11.15 Blütenanger (K16).....	133
11.16 Feldmochinger Str zw. Bahnübergang / Gutmannstr (K17).....	133
11.17 Kreuzung Lassallestr / Franz Fackler Str (K18) .....	134
12) Schulwegsicherheit .....	135
12.1 Feldmoching - Grundschule an der Lerchenauer Str.....	136
12.2 HasenbergI - Grundschule Paulcke Str & Theolottstr.....	137
12.3 HasenbergI-Süd - Grundschule Ittlingerstr & Eduard-Spranger-Str .....	137
12.4 Lerchenau - Grundschule Waldmeisterstr .....	138
12.5 Lerchenauer See - Grund/Mittelschule Toni Pfülf Str .....	138
12.6 Fasanerie - Grundschule Feldmochinger Str.....	139
12.7 Ludwigsfeld - Verbandsgrundschule München Karlsfeld .....	139
12.8 Weiterführende Schulen u Sonstige Schulen.....	140
13) Verkehrsunfälle.....	142
13.1 Unfallstatistik .....	142
13.2 Unfallschwerpunkte .....	142
13.3 Verkehrstote .....	143
14) Einkaufsinfrastruktur .....	145
15) Stadtentwicklungsmaßnahmen .....	146
15.1 Siedlungsgebiet Hochmutteringerstr (A2106) .....	147
15.2 Quartier an der Ratold- und Raheinstr (A2108).....	147

15.3	Projektgebiet Lerchenauer Feld (A1374 - #2138)	148
15.4	Nachverdichtung Ittlingerstr	149
15.5	Eggarten Siedlung	149
15.6	Nachverdichtung Ludwigsfeld	149
15.7	Bauvorhaben im Umkreis	150
16)	Umwelt- und Klimasituation	151
16.1	Beurteilung der Verkehrsarten	151
16.2	eMobilität	151
16.3	Klima-Ziele	152
17)	Verkehrsmittelvergleich	154
18)	Straßenkatalog	157
19)	Umsetzungsplan	163
20)	Quellenverzeichnis	165

## 1) Zusammenfassung

- Die Analyse umfasst die Verkehrssituation aus Sicht von Anwohner\*innen für den nördlichen 24. Stadtbezirk „Feldmoching-Hasenberg!“
- Sie beinhaltet den Durchgangs-Pendlerverkehr, Verkehrserzeugung durch Einkauf und Schulwege und bildet sowohl den Autoverkehr als auch Rad- und Fußverkehr, aber auch den öffentlichen Nahverkehr ab. Auch die E-Fahrzeuginfrastruktur und Carsharing Angebote werden bewertet.
- Unfallschwerpunkte und kritische, unübersichtliche oder gefährliche Stellen werden identifiziert.
- Ein umfangreicher Vorschlagskatalog zur Verbesserung der Situation insb. der Radfahrenden, zu Fuß gehenden als auch Pendler\*innen wird präsentiert.
- München braucht eine Verkehrswende – München muss sehr viele an Menschen vom Auto hin zu alternativen Verkehrsmittel bringen, um die herausfordernden Klimaziele zu erreichen und die räumliche Weiterentwicklung nicht zu gefährden.

## Untersuchungsfeld Siedlungsstruktur

### Ist-Analyse

- Historische Stadtentwicklung
  - Alte gewachsene Dorfkern wie Feldmoching versus Groß-Siedlungsprojekte Hasenberg! & Lerchenau
- Große Arbeitgeber / Pendler
  - BMW, MTU/MAN
- Einkaufsinfrastruktur
  - Bäcker, Apotheke, Supermarkt
  - Fehlende Infrastruktur in Fasanerie, Ludwigsfeld, Schwarzhölzl und Kaiserhölzl
- Geplante Bauvorhaben
  - 25 % mehr Einwohner durch SEM, Eggarten, Lerchenauer/Bergwachtsiedlung, Hochmuttinger, Ratold/Rahein und Ittlinger

### Vorschläge

- Neubaugebiete
  - Moderne Rad- und ÖPNV-Infrastruktur bei der Planung berücksichtigen
- Stark steigender Verkehrsbedarf
  - auf alten Dorfstraßen muss auf alternative Verkehrsmittel umgelenkt werden
- Anbindung neue Strecken
  - Rad-Fernverbindungen
  - Ausbau ÖPNV

Neue Radschnell- und Radhauptverbindungen



Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2

# Untersuchungsfeld Kritische Verkehrsstellen



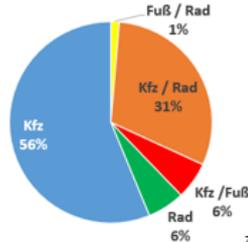
## Ist-Analyse

- Schulwegsicherheit
  - Erreichbarkeit der Sprengelschulen und weiterführenden Schulen mit Rad, zu Fuß und ÖPNV
- Kritische Verkehrsstellen
  - Für Rad- und Fußverkehr
  - Kritikpunkt - Bahnübergänge
- Unfallstatistik
  - Unfallschwerpunkte und Analyse besonders auf Rad & Fußverkehr
  - 370 Unfälle mit Personenschaden 2018 bis 2019 in denen häufig Rad fahrende oder zu Fuß gehende beteiligt waren (mit 2 Todesfällen und 20 Schwerverletzten)

## Vorschläge

- Priorisierung der notwendigen Verkehrsmaßnahmen
  - Radwegebau an Durchgangsstraßen
  - Sichere Fußgänger-Querhilfen

Unfälle mit Personenschaden im 24. Bezirk 2018-2019



Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

# Untersuchungsfeld Autoverkehr



## Ist-Analyse

- Aktueller Durchgangsverkehr
  - Von Autobahn nach Süden aber auch von Dachau nach Osten
- Verkehrsmengen & Verkehrszählungen
  - Durchgangsstraßen von 7.000 – 20.000 Kfz/Tag ohne Radweg
- Anteil Autos pro Haushalt: 0,8
- Parkraumanalyse
  - Besonders in den Großsiedlungen ohne Tiefgarage wie Hasenberg! knapp
- Bahnschranken
  - 35min pro h geschlossen – Verhindert Durchgangsverkehr nach Süden, aber erhöht Druck auf Dülferstr/Schleißheimer Str
- Verkehrslärm
  - Besonders von ausgehend von Autobahn u Bahn
- Prognose Verkehrswachstum
  - 25 % durch Wachstum und nochmal 25 % durch Umgehungsstraße Oberschleißheim
- eLade-Netz
  - 12 Ladestationen für 24.000 PKWs ausreichend?

## Vorschläge

- Ausbau Alternativen
  - Radverkehr, ÖPNV und Carsharing
- Parkraummanagement
  - Neue P&R-Anlage über Autobahnkreuz
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
  - Feldmoching Bahnhof
- Kreisverkehr & Einbahnstraßen
  - Unfallschwerpunkt Feldmochinger Str u Pflaumstr
- Aufwertung
  - Feldmoching Dorfkern



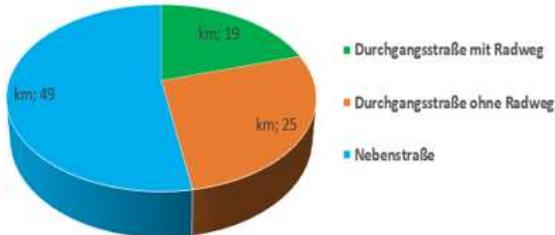
Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

# Untersuchungsfeld Radverkehr



## Ist-Analyse

- Situation Radwege
  - Oft schmale Radwege gemischt mit Fußgängern
- Durchgangsstraßen ohne Radwege
  - Nur 19 km Radwegenetz
  - Vor Feldmoching enden alle Radwege – im Dorfkern keine Radwege



## Vorschläge

- Rad-Schnell & -Fernverbindungen
  - Oberschleißheim und Dachau zum Harthof / BMW bzw. Innenstadt Richtung Karlsfeld MTU/MAN
- Ausbau Radwegenetz
  - Durchgängig an Haupt und Durchgangsstraßen
  - Verbreiterung bestehender Wege
  - Ausweisung Radfahrstraßen
  - Moderne Querungshilfen
  - Sicherung der Schulwegstrecken
  - Priorisierung Flächen für Rad/Fußverkehr versus Parkplätze oder Grünflächen
- Radabstellmöglichkeiten
  - Abstellanlagen mit Überdachungen an allen Bahnhöfen und wichtigen Gebäuden

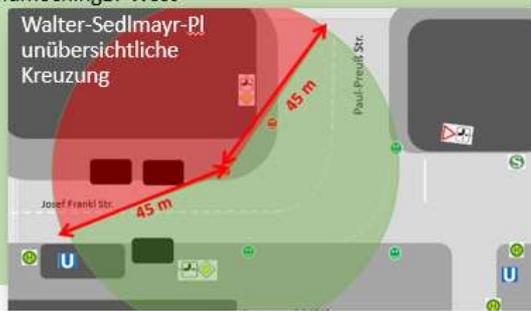
Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

# Untersuchungsfeld Fußverkehr



## Ist-Analyse

- Durchgangsstraßen ohne Fußwege
  - Herberg/Lerchenauer, Schwarzhölzl, Pappelallee, Ferchenbach/Kaiserhölzl, Lerchenstr...
- Situation Kreuzungen ohne Querungshilfe
  - Dülferstr, Lassallestr/Franz-Fackler, Ponkratz/Lerchen/Lerchenauer, FeldmochingBf-West



## Vorschläge

- Einrichtung Zebrastreifen & Ampeln
  - an kritischen Stellen
- Bau Fußwege
  - entlang Durchgangsstraßen
- Reduktion von Geschwindigkeit
  - an unübersichtlichen Kreuzungen
- Bahnunterführung für Fuß und Rad
  - Bei Neubauesiedlung Ratoldstr zwischen Feldmoching Bf und Bahnschranke Lerchenstr.
  - Fasanerie

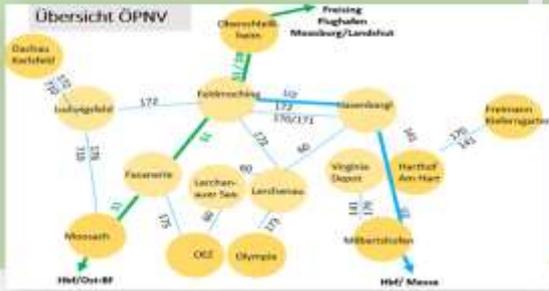
Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

# Untersuchungsfeld ÖPNV



## Ist-Analyse

- Taxistände
- Car- & Bikesharing Stationen
- Bestehende Bus, U- & S-Bahn
  - Taktung und Preise
  - Nicht erschlossene Siedlungsgebiete
  - Schulwege
  - ÖPNV-Netz



## Vorschläge

- Optimierung
  - Verbesserung Taktung und neue Buslinien
- Seilbahn versus Trambahn oder Regiotram
  - Mögliche Verbindungsrouten
- S-Bahn Nordring
- Ausbau Sharing-angebote



Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

## Methodik

### • Schwerpunktthemen wurden Dez 2020 je Stadtviertel untersucht

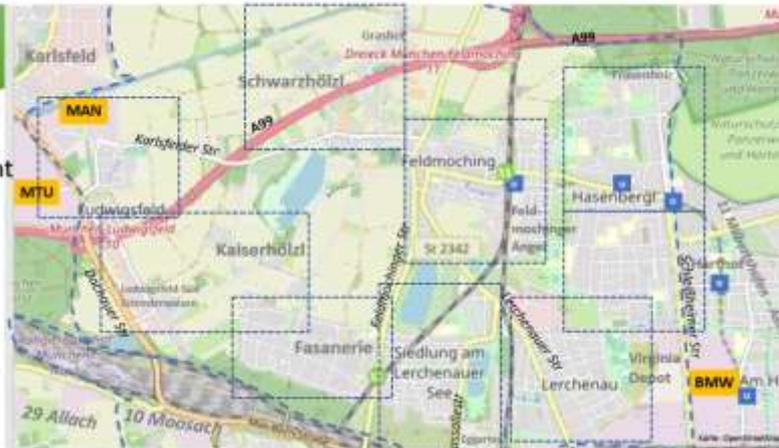
- Feldmoching
- Hasenberg und südl. Virginia Depot
- Fasanerie u Lerchenauer See
- Lerchenau
- Ludwigsfeld
- Kaiserhölzl
- Schwarzhölzl mit Regatta u Grashof

### • Referenzierung

- Die Kernforderungen für Erweiterungen und Verbesserungen wurden referenziert und durchnummeriert **R**-Radweg, **F**-Fußweg, **Ö**-ÖPNV, **K**-Kritische Verkehrsstelle, **A**-Autoverkehr

### • Straßenkatalog

- Hier werden alle Forderungen je Straßenabschnitt nochmal zusammengefasst und mit einer Karte sowie Bilder der Straße auf Mapillary verlinkt



Zusammenfassung Verkehrsanalyse BA24, Volker Oppermann, Entwurf Jan 2020

## 2) Einleitung

Der Münchner Norden und insbesondere der 24. Bezirk ist ein stark gewachsener Stadtteil. Von einem Dorfkern mit landwirtschaftlichen Flächen und dicht bebauten Hochausiedlungen der letzten Jahrzehnte hat er sich sehr verändert. Die Verkehrsinfrastruktur ist aber nicht mitgewachsen. Noch immer existieren hier beschränkte Bahnübergänge mit langen Wartezeiten, komplett fehlende Geh- und Radwege und ein ganzheitliches Konzept für alle Verkehrsteilnehmer, das auch die aktuelle Klimasituation berücksichtigt. Es gilt die Tradition der Dorfkultur, kleine Geschäfte die per Fuß erreichbar sind, zu erhalten. Senior\*innen brauchen eine fußwegige Infrastruktur. Auch Schulkinder sollen sicher in die Schule kommen. Ich selber habe drei Kinder - davon benutzen zwei das Fahrrad und einer die U-Bahn für den täglichen Schulweg. Es gibt viele Stellen im Bezirk die extrem gefährlich sind für unsere Kleinen. Dabei bin ich bereits selbst in gefährlichen Situationen gekommen, besonders, wenn ich meinen 10-jährigen Sohn ohne Radweg begleitet habe.

Meine Kinder müssen meistens mit ihren Warnwesten auf der Straße oder dem Fußweg fahren und früh lernen, für LKWs beim Abbiegen mitzudenken und gleichzeitig Rücksicht auf Fußgänger\*innen auf dem Gehweg zu nehmen. Ich wünsche mir einen sicheren Schulweg für meine Kinder und ich finde es auch wichtig, dass sie ihre Wege selbstständig zurücklegen können. Wir möchten unsere Kinder nicht so erziehen, dass sie jeden Morgen kutschiert werden.

Wenn meine Frau mit ihren Tageskindern eine Straße überquert, dann brauchen diese kleinen Kinder länger, als ein Erwachsener. Ist die Straße jedoch sehr unübersichtlich, so können an dieser Stelle langsamere Senior\*innen, Familien mit kleineren Kindern oder auch Menschen im Rollstuhl nicht mehr überqueren. Oder, sie setzen sich einem täglichen, erhöhten Risiko aus. Dies ist der Fall am Bahnhof Feldmoching vor unserem Haus in der Josef-Frankl-Straße. Das ist schlicht unsozial.

Es gibt gute Gründe, in denen eine Strecke mit dem eigenen Auto gefahren werden soll. Es braucht auch Lieferverkehr, Rettungsfahrzeuge und Busse, die zügig von A nach B kommen. Leider ist die Verkehrsentwicklung so, dass die Straßen nicht mit den Anforderungen des Verkehrsflusses wachsen können und gleichzeitig unser dörflicher Charakter z.B. in Feldmoching erhalten werden kann. Man kann ohne Ideologie sagen, dass jeder Einkauf, und jede unnötige Fahrt, die nicht mit dem Auto erledigt wird, ein Gewinn für den Verkehrsfluss der Straße ist. Das ist ein Grund, warum wir versuchen sollten die komfortablen Fußstrecken, die sicheren Strecken für Radler mit und oder ohne E-Antrieb, den ÖPNV mit seinen Angeboten und das Konzept des nachbarschaftlichen Autos zu fördern. Diese Mobilität muss sicherer, komfortabler und deren Strecken zahlreicher werden. Ein Auto verbraucht eben viel mehr Platz als zwei Fußgänger. Wir wissen sowohl durch Studien, dass die meisten Fahrten vermeidbar sind, weil sie unter drei Kilometern sind, als auch, dass viele Menschen gerne ohne Auto von A nach B kommen möchten. Es sich jedoch aus Sicherheitsgründen nicht trauen. Oder es aufgrund fehlender Angebote nicht möglich ist. Der Wille ist stark vorhanden. Wir können es uns in Zeiten von Klimawandel und weiteren Wachstum der Stadt nicht leisten dieses Potenzial nicht zu nutzen.

Auch der Autoverkehr nimmt immer mehr zu. Pendler\*innen die in die Arbeit wollen. Kinder, die in die Schule oder Kindergarten gebracht werden müssen, Freizeitaktivitäten etc. Die Welt verändert sich neben dem Auto gewinnt immer mehr das Fahrrad an Bedeutung, so werden Kinder häufig mit Fahrradanhängern oder Lastenräder in die Betreuung gebracht - schon alleine, weil kein Parkplatz zu finden ist.

Es werden zukünftig Parkplätze wegfallen und durch dichtere Bebauung der Parkdruck stärker werden.

Das Konzept ist als Antwort auf eine besonders gefährliche Situation für Kinder und ältere Menschen in der Straße des Erstellers entstanden und wurde mit Hilfe von Nachbar\*innen und Anwohner\*innen weiterentwickelt. Mit eingehender Beschäftigung haben wir erlebt, dass es leider keine einfache Lösung geben wird, sondern, dass besonders auch durch den Zuzug ein Konzept für den Stadtteil her muss.

Das Ziel des Konzeptes ist es, den Verkehrsfluss durch Autos auf den Straßen weiterhin sicherzustellen, indem trotz Zuzug die Straßen nicht überlastet werden. Außerdem muss es für Bürger in sozialen Berufen wie Erzieher\*innen, Polizist\*innen, Pfleger\*innen oder anderen Berufen ohne sehr hohes Einkommen möglich sein, in München ohne Auto zu leben und kostengünstig mit ÖPNV und Fahrrad unterwegs zu sein. Da die Belastung durch Mietkosten bereits so hoch ist und das Problem aktuell nicht großflächig gelöst werden kann, ist es umso wichtiger eine günstige Form der Mobilität anzubieten. Denn es gibt bereits Menschen in sozialen Berufen, die es sich nicht mehr leisten können, neben der hohen Miete zusätzlich ein Auto zu besitzen. Jedoch werden wir alle Älter. Wer soll uns später mal pflegen?

Grundsätzlich basiert die Analyse auf einer Schwachstellenanalyse. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden nicht vollständig auf Machbarkeit geprüft, da uns nicht bekannt ist, welche Flächen öffentlicher Raum ist und welche Privatgrund sind. Auch fehlen konkrete Zahlen wie lokale Verkehrsmessungsergebnisse und Fahrgastzahlen sowie Befragungen der Bewohner\*innen.

Auch die verschiedenen Interessen am öffentlichen Raum wie Fahrradverkehr, ÖPNV, Park- und Durchgangsverkehr, Fußverkehr, Klimaschutz u.a. müssen mit und gegeneinander abgewogen werden. Oft verhindern bauliche Gründe oder der Verkehrsdruck den Ausbau von Fahrradwegen und anderen sinnvollen Einrichtungen. Hier müssen neue Umsetzungsideen müssen gestartet werden. Siehe auch offene Punkte in Kapitel 18. Mit dieser Analyse möchte ich den Prozess in Gang setzen, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen diskutiert werden und Lösungen gefunden werden.

Derzeit sind 5 Baugebiete zur Nachverdichtung oder Neubau in Planung - Über 5.195 Wohnungen sollen gebaut werden. Das wird zur Folge haben, dass der Stadtbezirk um etwa 20 % wächst. Daneben wurden im SEM weitere 900 ha Flächen reserviert, um Potentiale für Wohnraum zu schaffen. Hier muss der öffentliche Nahverkehr Schritt halten - d.h. mindestens 20 % Aufstockung nur um dem Wachstum Schritt zu halten. Damit wurde dann aber noch nicht an einem Mobilitätswandel hin zu mehr ÖPNV und Radverkehr gearbeitet. Das muss dann noch on Top dazukommen - sprich mindestens 80 % leistungsfähigerer ÖPNV und Radverkehr bis 2030.

### 3) Ziele

- Lebensqualität Wohnen aufzuwerten
- Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr massiv erhöhen
- Fuß- und Radfahrer müssen gegenüber Kfz-Verkehr gleichwertige Partner werden
- Ausbau sinnvoller Radwegnetze
- Dem neuen Anspruch von eBikes und Lastenfahrrädern, und Kinderanhängern mit Straßen Rechnung tragen
- Ausbau Öffentlicher Nahverkehr insbesondere durch den massiven Zuzug in Feldmoching und der erreichten Grenze des Ausbaues des motorisierten Individualverkehrs
- Reduktion des parkenden Verkehrs durch Alternativen wie Carsharing, ÖPNV, Taxis und Fahrrad zu mindestens für die Zweit- und Drittfahrzeuge in der Familie
- München muss in den nächsten 10 Jahren klimaneutral werden und dafür brauchen wir Mobilitäts-Konzepte auch für unser Stadtviertel - Nach der Studie des Umweltbundesamtes

muss bis 2030 sich der Autoverkehr dafür halbieren. Zur Schließung der Lücke muss sich der Radverkehr verdoppeln und der ÖPNV fast verdreifachen, um die Klimaziele zu erreichen

#### 4) Untersuchungsschwerpunkte

- Kritische Verkehrspunkte
  - Gefährliche Bereiche & Engstellen mit Sofortmaßnahmen
  - Verkehrstote
- Fußgänger
  - Sofortmaßnahmen für Gehwege und Querungsmöglichkeiten
  - Schulwege
- Fahrrad
  - Ausbaunotwendigkeiten Fahrradwegnetz
  - Schnellradweg-Verbindungsstrecken
- ÖPNV
  - Schwachstellenanalyse – Wohngebiete ohne Anbindung
  - Regionale Anbindungsmöglichkeiten
  - Potentiale für Tram, RegioTram oder Seilbahn
- Parkender Verkehr
  - Parkraumanalyse
- Fließender Verkehr
  - Verkehrsdichten und Verkehrslärm
  - Optimierungen und Leitungen
- Alternativen
  - Carsharing
- Siedlungsstruktur
  - Historische Siedlungsentwicklung
  - Auswirkungen der Wohnungsbauvorhaben auf den Verkehr
  - Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe

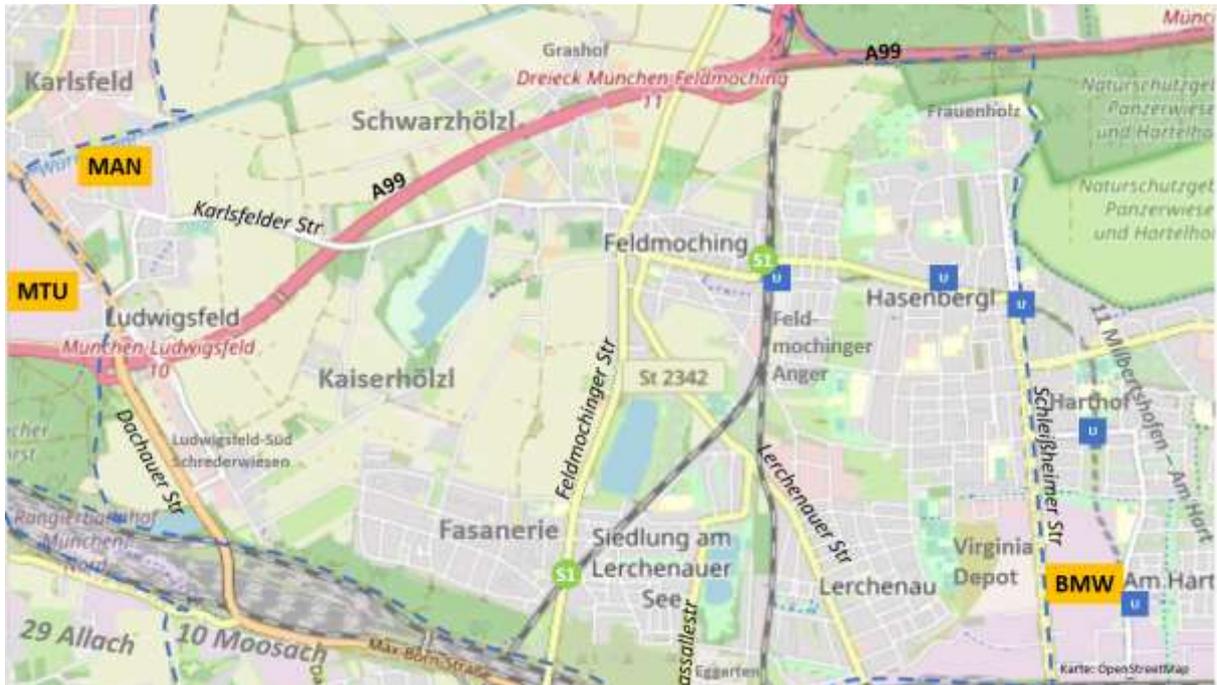
## 5) Vorstellung Stadtviertel

In der Übersicht sind die nördlichen Stadtbezirke aufgeführt. Im Folgenden konzentrieren wir uns auf den 24. Stadtbezirk Feldmoching/Hasenbergl.

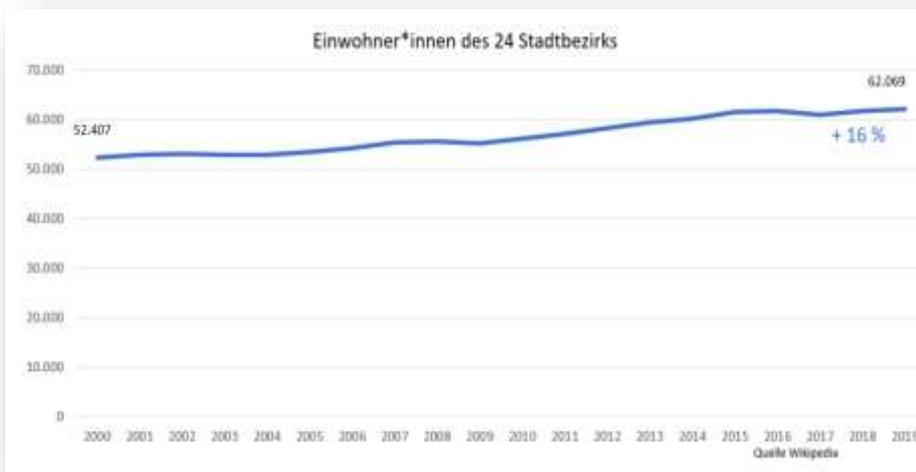
Die Konzeption könnte aber auch übertragen werden mit den lokalen Besonderheiten auf die weiteren nördlichen Stadtbezirke wie Allach, Moosach, Am Hart, Milbertshofen, Freimann und nördliches Schwabing. Besonders weil die Verknüpfung sehr eng ist insb. zum Stadtbezirk Am Hart. Nicht mehr zum 24. Bezirk gehören die Gebiete östlich der Schleißheimer Str - diese sind im 11. Bezirk. Allerdings bieten die U-Bahnstationen Am Hart und Harthof als auch das BMW-FIZ als großer Arbeitgeber der Region auch für den 24. Bezirk eine hohe Relevanz. Ähnlich ist auch Karlsfeld relevant sowie die MTU und MAN die teils in Allach im 29. Bezirk liegen. Interessant ist auch die Verknüpfung mit dem 12. Bezirk bezüglich Trambahnausbau, da vom neuen Wohnquartier Bayernkaserne eine Tram 24 Richtung Feldmoching geführt werden könnte. Mit Moosach und Milbertshofen gibt es auch enge Verkehrsverknüpfung, da hier der Verkehr Richtung Stadtmitte abgewickelt wird und die Trennung durch den DB-Nordring hier relevant ist.



Der 24. Stadtbezirk, der in dieser Analyse im Focus liegt, besteht aus den Teilen Feldmoching, Hasenberg, Lerchenau, Fasanerie und Ludwigsfeld.



Im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg wohnen 62.069 Menschen in 29.667 Haushalten, davon 5.568 Kinder 6-14 Jahre. In den letzten 20 Jahren ist der Stadtbezirk mit 16 % Bevölkerungszunahme stark gewachsen:



Fläche des Stadtbezirkes ist aufgeteilt:

- Gesamte Bezirksfläche: 2.893,78 ha d.h. es leben 21 Einwohner\*innen je ha
- 42,3 % sind Landwirtschaftliche Flächen,
- 20% sind Wald oder Wasser oder sind Sportanlagen
- Straßenverkehr nimmt 9,8 % der Fläche ein (266,47 ha)

Fahrzeuge (Stand 2017)

- Kraftfahrzeuge (Kfz) im Bezirk: 29.252 davon 24.176 Pkw, 1.524 LKW, 2.831 Krafträder,
- Je Einwohner\*in gibt es 0,48 Kfz bzw. 0,82 PKW je Haushalt d.h. fast jeder Haushalt hat ein Auto bzw. jeder zweite Mensch hat ein Auto. Das ist etwas weniger als im München-Durchschnitt. Hier gibt es pro Einwohner\*in 0,60 Kfz in der LHM.

## Historische Stadtentwicklung

Der Bezirk ist in den letzten 60 Jahren sehr stark gewachsen. Während der Dorfkern Feldmoching (aus den 1900er Jahren - vorher gibt es aber schon erste Siedlungen seit dem 6. Jahrhundert) und Fasanerie (aus den 1930er Jahren), Lerchenau und Kaiserhölzl (aus den 1930er Jahren) noch bestehen, gab es ab den 1960er Jahren ein starkes Wachstum. Die Siedlung Ludwigsfeld entstand nach dem Krieg auf der Fläche der KZ-Außenstelle Dachau.

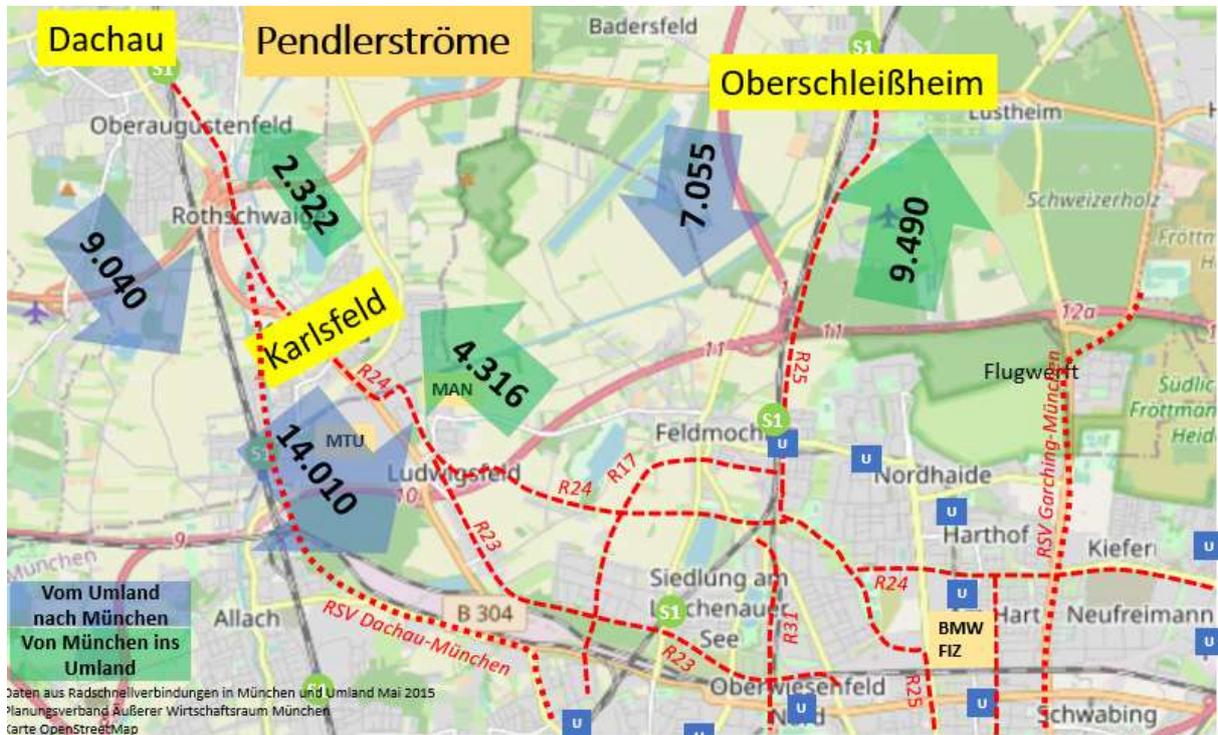
In den 1970er Jahren entstanden Hasenberg, östliches Feldmoching, sowie im Westen Feldmochings die Fläche an Karlsfelder Str, aber auch die großen Bebauungsflächen nördlich und westlich des Lerchenauer Sees, sowie die Gewerbeflächen in Karlsfeld und Ludwigsfeld.

In den 1990er Jahren bis in die Gegenwart kam dann die Autobahn (1979-1991) dazu, die Verlegung der B304 Dachauer Str (1995) sowie Ausbau im Südöstlichen Feldmoching und südwestlichen Hasenberg sowie Am Hart der Ausbau der BMW-FIZ-Flächen, als auch Nachverdichtungen. Das Problem der gewachsenen Bebauung zeigt allerdings, dass die Dorfkerne - besonders Fasanerie, Feldmoching und Ludwigsfeld nicht den heutigen Verkehr mehr aufnehmen können sowie die Bebauung damals nicht auf breite Verkehrsflächen optimiert wurde, um den heutigen Fahrradverkehr, LKW-Verkehr und Pkw-Verkehr nebeneinander unterstützen können.

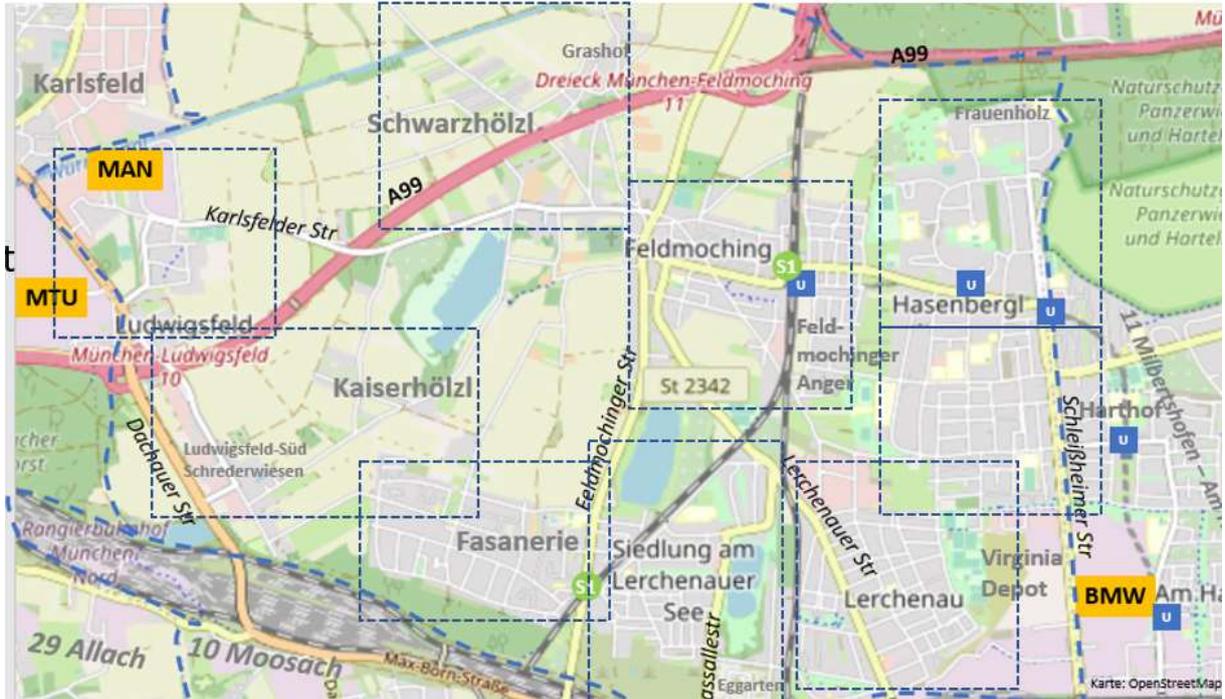


## Pendelströme

Besonders die Verbindung zwischen Dachau/Karlsfeld und Unter-/Oberschleißheim nach und von München ist für die Verkehrsbetrachtung des Stadtviertels Feldmoching & Hasenberg relevant. So kommen über Karlsfeld etwa 14.010 Pendler werktätlich nach München 4.316 Münchner arbeiten Richtung Karlsfeld. Von Oberschleißheim kommen 7.055 Pendler\*innen und nach Oberschleißheim pendeln 9.490. Hier würden besonders Radschnellwege eine Möglichkeit bieten den Autoverkehr zu reduzieren sowie die S-Bahnen zu entlasten.



Die Untersuchung geht im Folgenden dann auf die einzelnen Gebiete ein:



## 5.1 Ludwigsfeld-Siedlung



Der westliche Teil des Stadtbezirks ist direkt an Karlsfeld und Dachau angrenzend westlich der Autobahn und nur mit einer Buslinie an den Kern von Feldmoching angeschlossen.

2019 hat der Stadtrat für ein Strukturkonzept ausgesprochen die Siedlung Ludwigsfeld nach Osten und Süden zu erweitern und nachzuverdichten, so dass in der Siedlung zukünftig mehr Menschen wohnen können. Hier sind viele Arbeitsplätze durch MTU (8.935 Mitarbeiter in Deutschland) und MAN (9.078 Mitarbeiter am Standort), die Pendlerverkehr erzeugen.

Zusammenfassend zu der Verkehrssituation Ludwigsfeld

- Gute öffentliche Anbindung an Karlsfeld und Moosach und auch ein Bus nach Feldmoching. Eine öffentliche Anbindung an Fasanerie fehlt.
- Radwege sind nur auf der Dachauer Str und ein Teil Richtung Süden auf den Schrederwiesen sowie Richtung Feldmoching auf der Karlsrufer Str - aber hier beginnt der Radweg erst ab dem Sportplatz. Keinerlei Radwege im Ortskern in der Karlsrufer Str fehlt sogar der Fußweg. Der fehlende Radweg auf der Karlsrufer Str und Kristallstr wird als kritisch eingeschätzt.
- Durch die parkenden Fahrzeuge in der Kristallstr wird der Autoverkehr, als auch der Bus und Lkw-Verkehr stark beeinträchtigt. Starker Lkw-Verkehr durch die MAN-Teststrecke und die MAN Betriebsgebäude.

## 5.2 Schwarzhölzl



Die Schwarzhölzlsiedlung ist nördlich der Autobahn und völlig ohne ÖPNV-Anschluss und ländlich geprägt. Auch der westliche Teil Feldmochings ist lose bebaut. Nur ein Bus entlang der Karlsfelder Straße. In dem Schwarzhölzgebiet nördlich der Autobahn leben nach dem Nahverkehrsplan 2016 464 Menschen mit 201 Arbeitsplätzen, Die Grashofsiedlung und der südliche Teil der Autobahn werden von 498 Menschen bewohnt und 260 Arbeitsplätzen.

Ein weiterer Teil des Schwarzhölzls ist noch die Siedlung Regattaweg:



Dieser nördlichste Ortsteil mit etwa 27 Wohneinheiten ist 4 km von der nächsten öffentlichen Bushaltestelle (Schwarzhölzlstr/Karlsfelder Str) entfernt. Die Straße die dort hinführt hat weder einen Rad- noch einen Gehweg (Schwarzhölzlstr) Der Grundschulsprengel führt zur 4,9 km weit entfernten Grundschule an der Lerchenauer Str. Auch Einkaufsinfrastruktur ist hier nicht vorhanden.

Zusammenfassend der Verkehrssituation:

- Keinerlei ÖPNV im nördlichen Teil
- Keine Fuß- oder straßenbegleitende Radwege in den Siedlungen nördlich der Autobahn

## 5.3 Feldmoching



Der Kern von Feldmoching ist über S-Bahn und U-Bahn erreichbar. Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern. Der Feldmochinger Anger im Südosten Feldmochings ist durch Hochhäuser geprägt. Derzeit gibt es drei große Bebauungsgebiete für über neuen 3.110 Wohnungen. Im Feldmochinger Kern (Hochmuttingerstr, Lerchenauer Feld und Ratoldstr/Raheinstr.)

Zusammenfassung der Verkehrssituation Feldmoching:

- Guter ÖPNV-Anschluss durch U- & S-Bahn und viele Busse
- Starke Neubebauung, die auch eine angepasste ÖPNV-Anbindung nötig macht
- Radwege fehlen so gut wie überall - sie hören in meist an dem Ortsanfang auf.
- Massiver Autoverkehr durch kleine Straßen. Parkplatzschwierigkeiten vor allem im östlichen Feldmoching
- Fehlende Fußgängerüberwege

## 5.4 Kaiserhölzl



Ländlich geprägtes Gebiet um das Kaiserhölzl, Ludwigsfeld mit Gewerbe und nördliche Fasanerie. Das Kaiserhölzl ist nicht per Bus erreichbar. Auch führen keine Fahrradwege oder Straßen mit Gehweg dort hin. Im südlichen Ludwigsfeld leben 146 Menschen und 290 Arbeitsplätze sind dort gemeldet nach der Nahverkehrsstudie 2016, Kaiserhölzl beherbergt 175 Menschen mit 83 Arbeitsplätzen.

Zusammenfassung der Verkehrssituation Kaiserhölzl:

- Kein ÖPNV
- Keine Fuß oder Radwege in der Siedlung

## 5.5 Fasanerie & Lerchenauer-See



Fasanerie ist eher mit Einfamilienhäusern bebaut, während die Siedlung am Lerchenauer See mit Hochhäusern bebaut ist. Fasanerie ist mit S-Bahn (S1-Freising/Flughafen) erschlossen.

Südlich des Lerchenauer Sees soll in der 21 ha großen Eggarten-Siedlung ein Wohnareal von 1.750 bis 2.000 Wohnungen entstehen ([www.eggarten-siedlung.de](http://www.eggarten-siedlung.de)). Dieses Areal ist bislang noch nicht mit ÖPNV erschlossen.

Potentiale bietet die südlich vorbeifahrende Nordspange, auf der evtl ein S-Bahnverkehr eingerichtet werden könnte.

### Zusammenfassung Verkehrssituation

- Beschränkter Bahnübergang, der 35 min/h geschlossen ist und die Hauptverkehrsader lahmlegt
- Fehlende Fahrradwege insbesondere auf dem Blütenanger und Feldmochinger Str ist als kritisch zu betrachten
- ÖPNV-Anschluss nur mäßig, da zwar S-Bahn, aber keine Busverbindung nach Norden Feldmoching oder Westen nach Karlsfeld. Auch keine ÖPNV-Anbindung Richtung Lassallestr
- Kritische Kreuzung Lassallestr/Franz-Fackler-Str ohne Fußgängerüberquerung (Schulweg)

## 5.6 Lerchenau

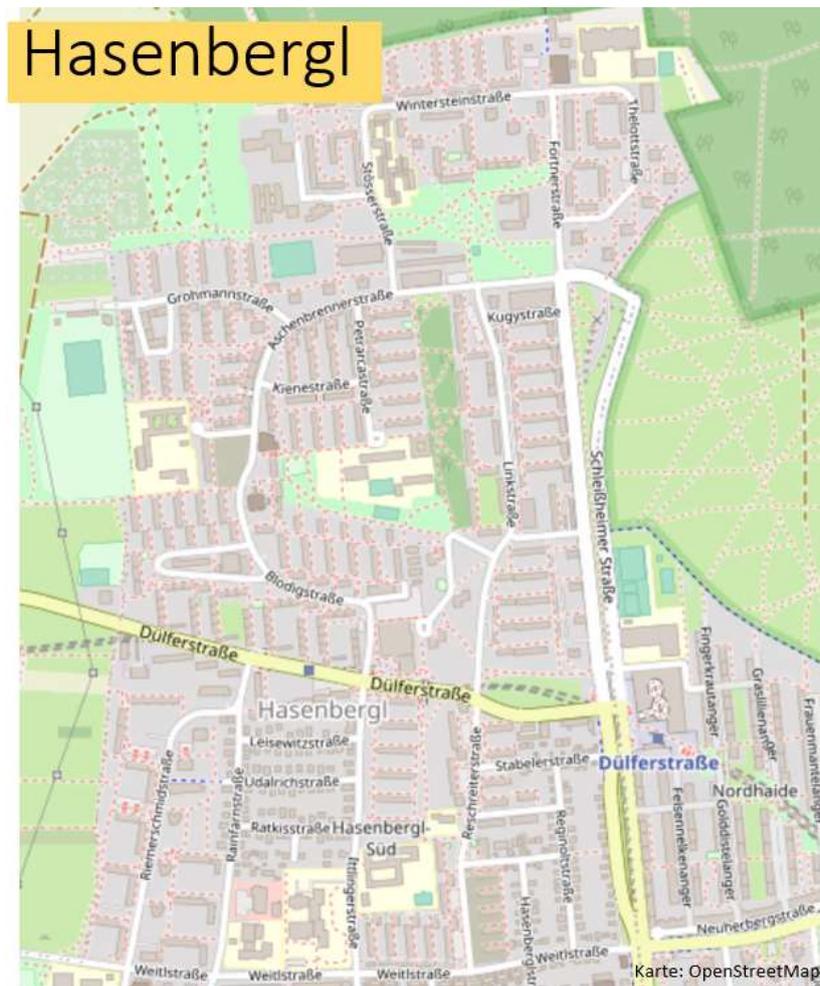


Gewerbegebiet in der nördlichen Lerchenau im Süden ein - Mehrfamilienhaussiedlung. Nach der TUM-Studie lebten 2018 in der Lerchenau 6.000 Menschen. 800 Menschen arbeiteten hier. Eine Projektion auf 2048 würde 7500 Menschen mit 1.050 Arbeitsplätzen ergeben.

Zusammenfassung Verkehrssituation Lerchenau:

- Mäßige ÖPNV-Erschließung
- Radwege nur auf der Lerchenauer Str
- Weder Fuß- noch Radwege in der Lerchenstr

## 5.7 Hasenbergl



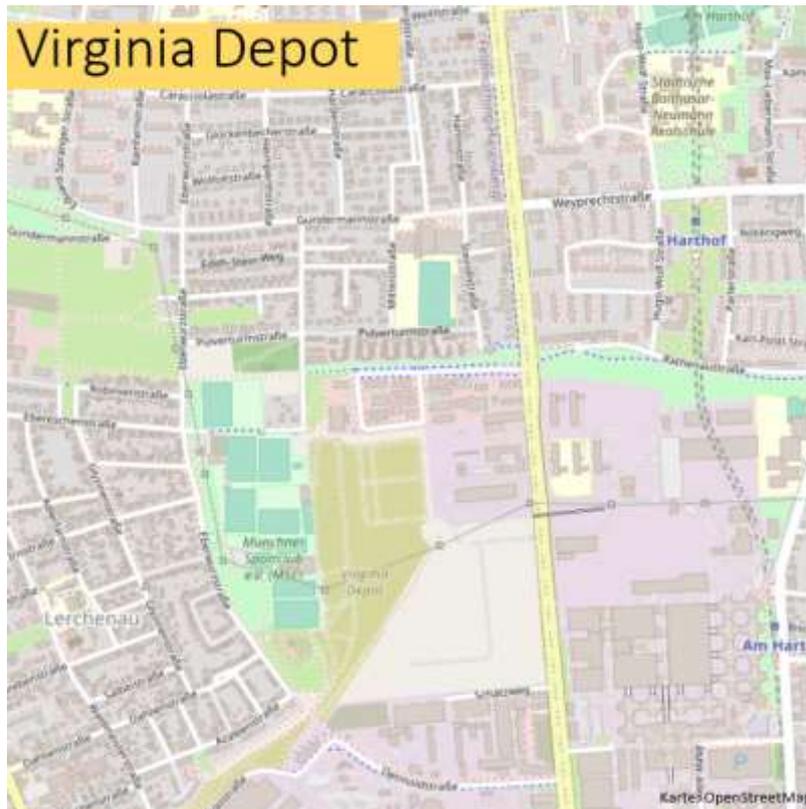
Das Hasenbergl ist vorwiegend 5-stöckigen Mehrfamilienhäusern bis zu Hochhäusern bebaut. Bei dem Bau wurden keine Tiefgaragen gebaut nur an der Oberfläche einige Parkplätze. Nur die neuen Wohnhäuser haben Tiefgaragen. Starker Parkdruck besteht durch die vielen Menschen die hier leben. Um den Parkdruck zu verringern wurden einige wenige mehrstöckige Parkgaragen gebaut. Diese können aber nicht die Menge an Autos aufnehmen, so dass die Autobesitzer auf „Laternenparken“ angewiesen sind.

Mit U-Bahn (U2) erschlossen. Die Erschließung mit Bussen sollte im Norden (Frauenholz) noch ergänzt werden.

Zusammenfassung Verkehrssituation Hasenbergl:

- Sehr viele Menschen wohnen hier ziemlich dicht. Hier wurden bei der Planung oft keine Radwege mitkonzipiert.
- Auch ist hier ein sehr hoher Parkdruck durch zu viel Autos, obwohl schon einige Anwohnerparkgaragen gebaut wurden.
- Gute ÖPNV-Anbindung mit Ausnahme des Frauenholzes an der Wintersteinstr.

## 5.8 Virginia Depot



Südliches Hasenberg! mit Mehrfamilien-Wohnbebauung und Industrie Südlich des Virginia Depot. Östlich schließen die BMW-Produktionsstätten an, die viel Pendelverkehr erzeugen. Nach der TUM Studie sind in dem Bereich östlich der Schleißheimer Str zwischen Weyprechtstr im Norden und Bahnlinie im Süden rund 22.000 Arbeitsplätzen (vor allem BMW-FIZ) und 1.500 Einwohner\*innen 2018 gemeldet. 15.000 weitere Arbeitsplätze sind für das FIZ gerade in Planung.

BMW hat eigene Pendelbusse

- Dostlerstr (Olympia-Zentrum) - Freimann
- Gärtnerstrasse (Georg-Brauchle-Ring) - Taunusstrasse (Frankfurter-Ring)
- Frankfurter-Ring - FIZ
- Garching - FIZ
- Unterschleißheim - FIZ
- Unterschleißheim - Feldmoching Bf
- Lemgostr (Lerchenau) - FIZ

Auf der westlichen Seite der Schleißheimer Str Virginia Depot bis Lerchenau knapp 2.900 Arbeitsplätze und 1550 Menschen die dort wohnen. Eine Projektion auf das Jahr 2048 würde im westlichen Teil 4.000 Arbeitsplätze mit 3.000 Bewohnern ergeben und östlich der Schleißheimer Str 40.000 Arbeitsplätze mit 10.500 Bewohner\*innen. Also würde der Mobilitätsdruck massiv steigen.

Zusammenfassung Verkehrssituation Virginia Depot:

- ÖPNV-Anbindung vor allem durch die U-Bahn im angrenzenden Stadtteil Am Hart
- Sehr viel Verkehr vor allem durch BMW aber auch andere Gewerbe

## 6) Autoverkehr

### 6.1 Durchgangsverkehr Feldmoching



Feldmoching hat einen starken Durchgangsverkehr. Besonders Pendler von Dachau und Oberschleißheim Richtung BMW und München Zentrum. Sowie Pendler vom Münchner Norden Richtung Karlsfeld zu MTU/MAN.

#### Westen- Karlsfelder Str:

- Karlsfeld/Dachau
- Richtung A8 / A99 Westen
- Großbetrieben MAN

#### Norden - Feldmochinger Str:

- Oberschleißheim und Unterschleißheim, Gewerbegebiete
- A92-Dingolfing /A99-Ost/A9-Nürnberg

#### Osten - Dülferstr - Am Hart

- Freimann, Ingolstädter Str,
- A9-Nürnberg, A99 Ost,
- Schwabing
- BMW
- Nadelöhr: Walter-Sedlmayr-Platz und Unterführung

#### Süden:

- Stadtzentrum Mittlerer Ring
- Nadelöhr: Bahnübergang Lerchenauer bzw. Feldmochinger Str (35 min pro Stunde geschlossenen Bahnschranken)

## 6.2 Verkehrszählung

Die Menge der Fahrzeuge die die ausgewählten Hauptstraßen nutzen zeigen auf wo Probleme bestehen. Auch wichtig sind die Verkehrsmengen parallel zur Ist-Aufnahme des Straßenzustandes (z.B. Fuß/Radwege) zur Beurteilung ob Fahrradwege notwendig sind oder ob Maßnahmen zur Verkehrslenkung oder Tempolimits eingeführt werden müssen.



Quelle Verkehrsmengenkarte Stadt München. Durchschnittlich werktäglicher Verkehr (DTV) in 1.000 Kfz/24h und beide Fahrrichtungen, (Anmerkung zum Schwerverkehr: Kraftfahrzeuge > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht)

	DTV Kfz 24/h	Davon Lkw > 3,5 t
<b>A99 Feldmochinger Kreuz</b>	103.000 - 139.000 Kfz	13.300 - 19.300 Lkw
<b>Dachauer Str / Ludwigsfeld</b>	46.000 - 52.000 Kfz	2.400 - 3.600 Lkw
<b>Schleißheimer Str</b>		
• Nord	11.000 Kfz	500 Lkw
• Dülferstr	18.000 Kfz	800 Lkw
• Neuherbergstr	23.000 Kfz	1.300 Lkw
• Weyprechtstr / Harthof	22.000 Kfz	1.100 Lkw
• Virginia Depot / Am Hart	32.000 Kfz	2.000 Lkw
<b>Feldmochinger Str</b>		
• Feldmoching-Nord / Pflaumstr -Autobahn	13.000 Kfz	600 Lkw
• Feldmoching-Dorf / Josef-Frankl-Str	19.000 Kfz	300 Lkw
• Feldmoching-Süd / Georg-Zech-Allee	14.000 Kfz	400 Lkw
• Fasanerie Bf	11.000 Kfz	400 Lkw
<b>Lassallestr</b>		
• Nord / Franz-Fackler-Str	8.000 Kfz	500 Lkw
• Eggarten/Himmelschlüsselstr	12.000 Kfz	700 Lkw
<b>Lerchenauer Str</b>		
• Feldmoching Schule / Josef-Frankl-Str	4.000 Kfz	300 Lkw
• Feldmoching Süd / Georg-Zech-Allee	7.000 Kfz	500 Lkw
• Lerchenau-Bahnübergang / Franz Fackler Str	10.000 Kfz	700 Lkw

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lerchenau - Robiniestr</li> <li>• Lerchenau-Süd / Wilhelmine-Reichard-Str</li> </ul>	13.000 Kfz 20.000 Kfz	800 Lkw 900 Lkw
<b>Dülferstr</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feldmoching</li> <li>• Hasenberg</li> </ul>	10.000 Kfz 10.000 Kfz	200 Lkw 300 Lkw
<b>Herbergstr</b>	7.000 Kfz	k.A.
<b>Josef-Frankl-Str</b>	7.000 Kfz	400 Lkw
<b>Franz-Fackler-Str</b>	4.000 Kfz	200 Lkw
<b>Himmelschlüsselstr</b>	4.000 Kfz	100 Lkw
<b>Lerchenstr</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lerchenau</li> <li>• zw. Lerchenau und Ratoldstr</li> <li>• zw. Bahnübergang und Herbergstr</li> </ul>	11.500 Kfz 9.000 Kfz 2.000 - 2.500 Kfz	k.A.
<b>Ratoldstr</b>	7.000 Kfz	k.A.
<b>Ponkratzstr</b>	1.500 Kfz	k.A.
<b>Georg-Zech-Allee</b>	4.000 Kfz	K.A.

**A17** Weitere Verkehrszählungen wären nötig für weitere Beurteilungen:

- Dülferstr zwischen Georg-Winkler-Str und Paul-Preuß-Str
- Karlsfelder Str zwischen Schwarzhölzlstr und Grashofstr sowie zwischen Dachauer Str und Kristallstr
- Kristallstr
- Am Blütenanger
- Blodigstr
- Ittlingerstr

## 6.3 Verkehrslärms

Beim Straßenlärm fällt insbesondere der Kern von Feldmoching überdurchschnittlich auf, der durch die nördliche A99 stark belastet ist. Besonders die Neubaugebiete Hochmuttinger Str, aber auch die Bebauung nördlich der Pflaum und Herbergstr sind hiervon betroffen. Auch die Bahnstrecken sind hier vom Lärm stark belastet.



Straßenlärmkartierung - (Basisquelle BayernAtlas und Eisenbahnbundesamt)

### Maßnahmen

- **A1** - Lärmschutz im Norden Feldmochings zur Autobahn (Wald anpflanzen zwischen A99 und Hochmuttinger Str). Der Wald ist bereits mit ca 27 ha im Flächennutzungsplan der LHM auf bestehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen eingetragen. Nachdem die Fläche vermutlich in Privatbesitz ist, ist das nur durch Kooperation mit dem Besitzer möglich.



Nachdem der Wald aber erst einige Jahre benötigt, um in die Höhe zu wachsen und die Autobahn hier erhöht angelegt ist, sollten mit der Bebauung „Hochmuttinger Str“ auch Lärmschutzwände an der Autobahn gebaut werden.

## Lärmkartierung der Bahnstrecken

Die Bahnstrecken werden wie folgt genutzt (Zugfahrten pro Jahr):

- Feldmoching-Bahnhof: S-Bahn und Regionalverkehr: 76.101, Güterverkehr 13.431, Sonstige Züge: 876,
- Nordspange: Güterverkehr 16.099, Sonstige 2.000
- Westlicher Güterbahnhof: Güterverkehr: 26.549, Sonstige: 6.800

Der Aktionskreis contra Bahnlärm München Nord e.V. (A.c.B.) - kritisiert besonders die fehlende Lärmschutzmaßnahmen an der Feldmochinger Kurve (Schittgablerstr), da hier viel Güterverkehr insbesondere auch durch den Brennerbasistunnel zu erwarten ist.

### Maßnahmen:

- **A2** - Lärmschutzwände entlang Bebauung S1 und der Feldmochinger Kurve entlang der Bestandsbebauung und Neubausiedlungen an Ratoldstr und Raheinstr. Für die geplante Eggartensiedlung sollte auch gleich im Süden eine Lärmschutzwand errichtet werden. Es sollten auch Alternativen untersucht werden, den Durchgangsgüterverkehr nicht durch die Stadt, sondern um München herum laufen zu lassen. Besonders wenn der S-Bahnverkehr mit der S-Bahn-Nordspange erhöht wird, kommt er in Konkurrenz mit dem Güterverkehr.

## 6.4 Ortsumgehung Oberschleißheim

Die bereits in Planung (s. Verkehrsministerium) befindliche westliche Ortsumgehung Oberschleißheim FS550-07 wird den Verkehr in der Feldmochinger Str nochmal stark erhöhen, da es dann eine direktere Verbindung von der Autobahnabfahrt Oberschleißheim zur Feldmochinger Str gibt.

In der DTV-Prognose werden bis 2025 knapp 17.000 Kfz für die nördliche Feldmochinger Str (heute 13.000 Kfz/Tag) erwartet. Das sind 30 % mehr Verkehr durch Feldmoching. Mit einer direkten Autobahnabfahrt in Oberschleißheim wird es vermutlich ein Mehrfaches davon sein, da ja erfahrungsgemäß Ortsumgehungen mehr Verkehr anziehen.

## 6.5 Verlängerung der Schleißheimer Str / Autobahnabfahrt A99

Die Schleißheimer Str sollte im Norden in einen Tunnel führen und dann nach Westen eine Autobahnauf- und eine Abfahrt zur/von A99 gebaut werden. Diese von BMW bevorzugte Variante wurde stark diskutiert (siehe Waldreport 2019, TZ BMW-Verkehrsplan 2020, LA24 2016) hat aber gravierende Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete.

### Naturschutzfachlicher Hintergrund

Die betroffene Fläche ist streng geschützt als:

- Europäisches Schutzgebiet: **Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH)** DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ Hier gilt ein Verschlechterungsverbot. Da auch besonders FFH-Arten gefährdet wären, ist die Autobahnabfahrt durch den europäischen Schutz nicht darstellbar
- **Naturschutzgebiet** Panzerwiese und Hartelholz NSG-00611.01
- **Landschaftsschutzgebiet** „Hartelholz“, Stadt München LSG-00596.01 sowie LSG „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“ LSG-00436.01, im Westen beim Autobahnkreuz noch LSG Schwarzhölzl LSG-00120.13
- **Bannwald** (Hartelholz, Frauenholz, Korbinianiholz wurden 1985 als Bannwald ausgewiesen) BannwaldV München Nord
- Etwas Südlich der Abfahrtskulisse ist noch der wertvolle **geschützte Landschaftsbestandteil** Saatkrähenkolonie Hasenberg!



Durch den Autobahnbau A92/A99 sind in den letzten 50 Jahren bereits 100 ha Wald im Korbiniani- & Hartelholz vernichtet worden. In den letzten Resten besteht noch ein kleines Naturwaldreservat Fasanerie (2020 auch als Naturwald geschützt nach Art 12a BayWaldG, s. BayernAtlas-Naturwald). Das wertvolle Naturwaldreservat Fasanerie - das 2020 auch als Naturwald geschützt wurde, beherbergt eine für Bayern extrem seltene Fülle von Urwaldreliktarten. Hier wurden 6 Urwaldreliktarten nachgewiesen u.a.: *Corticeus fasciatus*, *Euryusa coarctata*, *Abraeus parvulus*, *Osmoderma eremita*, *Xylita livida*. Einige der wenigen Fundorte für Bayern, die sich auch in die angrenzenden Waldgebiete ausbreiten. Jeder weitere Einschnitt in das Ökosystem z.B. durch Straßenbau ist nicht zu vertreten. (s. Greenpeace-München Naturwaldreservate). Auch eine Tunnelvariante benötigt eine Verbreiterung der Autobahn für Einfädel- und Ausfahrtsspuren und somit einige Hektar Waldverlust. Außerdem muss der Tunnel, die Unterführung unter der Autobahn sowie der Anschluss an die Autobahn sowie der Anschluss an die Schleißheimer Straße gebaut werden. Für die Bauzeit muss der Wald gerodet bzw. die wertvolle Heide auf der Panzerwiese aufgerissen werden. Hiermit werden nationale und europäische Schutzkategorien und Werte verletzt (Verschlechterungsverbot). Dies führt zur weiteren Verinselung der Biotope und Gefährdung streng geschützter Arten.

- Ca 1,6 km für Auf-/Abfahrt; Wald - geschützt als FFH, angrenzend an Naturwald Fasanerie. Im Norden junger Eichen-Mischwald, nah an Naturwald. Hohes Risiko der Gefährdung von Urwaldreliktarten des nahen Naturwaldes sowie wärmeliebende gefährdete Arten durch sehr wertvolle Waldwiesen. Im Süden mittelalter Nadel- und Laubmischwald mit einzelnen Starkbäumen. Auch hier vermutlich mit Urwaldreliktarten. Geschützt als europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und Landschaftsschutzgebiet LSG-00436.01 im Norden sowie südlich der Autobahn LSG-00596.01, evtl auch im Westen noch LSG-00120.13
- Der Tunnel mit 2 Fahrspuren mit je ca 1 km sowie Tunnelausfahrt mit einigen Metern. Durch LSG-00596.01, europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und NSG-00611.01

geschützt. Im nördlichen Teil ist Laubmischwald und im Süden ca 300 Meter Strecke wertvollste Heidefläche. Zwar wird es oberhalb des Tunnels wieder Renaturierungsmaßnahmen geben, aber die ursprüngliche Natur ist erstmal weg.

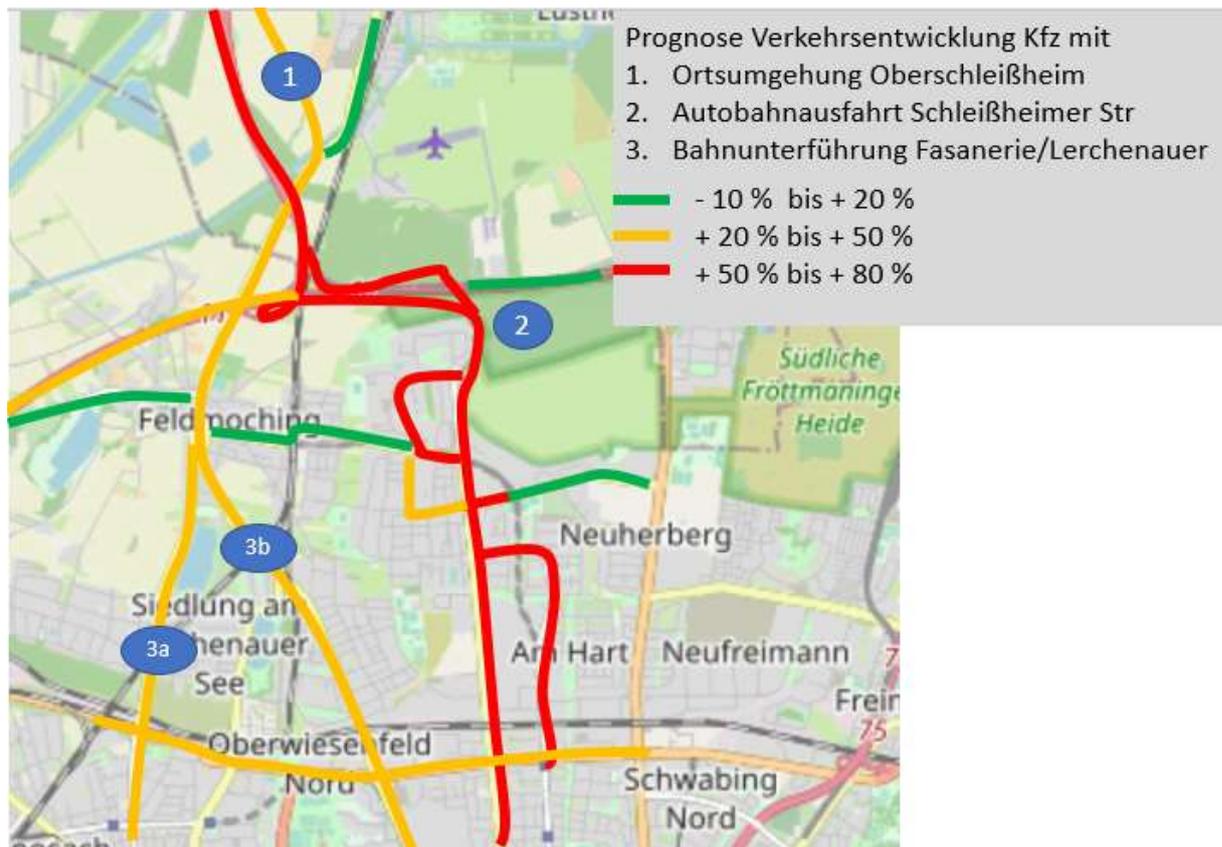
- Während der Baumaßnahmen werden wohl größere Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Ich schätze, dass hierfür mindestens 5,6 ha Wald nördlich der Autobahn und mindestens 6,0 ha Wald südlich der Autobahn sowie 1 ha Heidefläche zu mindestens zeitweise betroffen sein wird. Dieser Wald ist für das Hasenberggl ein sehr wichtiger Naherholungsbereich, durch die Zerschneidung fällt dieser Bereich weg. Auch ist mit mehr Lärm zu rechnen, insbesondere da der Wald zwischen Autobahn und Hasenberggl verringert wird. Heute ist er an seiner schmalsten Breite nur 200 m breit. Er ist ein sehr wichtiger Lärmschutz für das Nördliche Hasenberggl/Frauenholz gegen die extrem laute Autobahn.

### **Verkehrslenkungseffekt**

Durch die Autobahnab-/zufahrt wird mehr Lärm und Verkehr erzeugt. Bislang hat fast jedes Umgehungsstraßenprojekt zu mehr Autoverkehr, Lärm und Emission geführt. Unklar wird auch sein inwieweit die Fuß- und Radwegbrücke als wichtige Verbindung Hasenberggl-Oberschleißheim erhalten bleibt.

Der Verkehr von Norden, Richtung Schleißheimer Str / BMW könnte statt heute entweder über Neuherberg/Ingolstädter Str oder über Oberschleißheim/Feldmoching/Dülferstr dann direkt über die Schleißheimer Str abgewickelt werden. Der zu erwartende vermehrte Autoverkehr wäre aber massiv. Der Verkehr auf der Schleißheimer Str und der angrenzenden Straßen wird stark ansteigen. Die Schleißheimer Str wird diesem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen sein. Schon jetzt gibt es dort viele Verkehrsunfälle und der Lärm und die Luftqualität ist hier nicht angenehm.

Prognose Autoverkehr mit Autobahnabfahrt Schleißheimer Str (in Verbindung mit Ortsumgehung Oberschleißheim und Durchgängigkeit der Bahnübergänge):



Im Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim werden sogar zusätzliche 18.300 Kfz/24 für die Autobahnausfahrt angegeben. Bislang hat die Schleißheimer Str Nord nur 11.000 Kfz/24 und ab Dülferstr 18.000 Kfz/24 d.h. im nördlichen Teil wird der Verkehr sogar mehr als verdoppelt.

Für dieses Szenario sollten alternative Verkehrsmittel attraktiv angeboten werden - wie eine attraktive S-Bahn mit Anschluss an den Nordring, P&R Autobahnkreuz Feldmoching, Regiotram und Tramverbindungen in den Norden sowie Radschnellverbindungen von Unter-/Oberschleißheim zum FIZ, um das Pendleraufkommen in klimafreundliche Bahnen zu bringen. Es kann nicht sein das zu Zeiten der notwendigen Autoverkehrsreduktionsziele von 50 % zur Erreichung der Klimapolitik hier noch weiterer Autoverkehr geschaffen und gefördert wird.

Von der Grün-Roten Rathausregierung wurde das Projekt Autobahnausfahrt Schleißheimer Str konsequenter Weise 2020 auf Eis gelegt. Leider wurde die Planung nach Berichten der AZ 4.2020 wieder aufgenommen. - auch mit mehreren Varianten entweder westlich über die Panzerwiese oder mit einem Megatunnel vom FIZ über Feldmoching zum Kreuz-Feldmoching. Dieses scheint in der aktuellen Politik kontraproduktiv zu einem Ausbau einer guten ÖPNV und Radinfrastruktur vom Münchner Norden nach Schleißheim.

Im April werden verschiedene Routen veröffentlicht (AZ 12.4.21)



### Bewertungsmatrix

	A99a Schleißheimer	A99b Panzerwiese	A99c Neuherbergstr	A99d Hasenbergl	A99e Grünzug	A99f Rathenau	A99g Ingolstädter
Verstößt gegen europäisches und deutsches Naturschutzrecht	Sehr stark	Sehr stark	Sehr stark	--	Klärung nötig	--	--
Stärkere Baumrodung und Verlust Freizeitwert	Sehr stark	Sehr stark	Sehr stark	Stark	Sehr Stark	Stark	teilweise
Kosten bzw. Tunnellänge ohne Ab/Auffahrt	1 km	2 km	2 km	2 km	4 km	2 km	1,5 km
Schwierigkeit Bauphase	BAB Untertunneln	--	Verkehr Neuherbergstr	Dichte Wohnbebauung, Bahnüberquerung, BAB-Kreuz	U-Bahnquerung Bahnüberquerung, BAB-Kreuz	U-Bahnquerung	Verkehr Ingolstädter Str
Behindert Alternativen zumindest bei Bau	--	--	Radtangente Neuherbergstr	RSV Oberschleißheim/FIZ, Seilbahn, P&R BAB-Kreuz, S-DB-Nordring	RSV Oberschleißheim, Seilbahn, P&R BAB-Kreuz, S-DB-Nordring, Y-Nord-Tram	Rad-Tangente Bayernkaserne, Y-Nord-Tram	RSV Ingolstädter – Garching/Schleißheim
Erhöhung Verkehr	Münchner Norden sowie speziell Schleißheimer Str	Münchner Norden sowie speziell Schleißheimer Str	Münchner Norden sowie speziell Schleißheimer Str	Münchner Norden sowie speziell Schleißheimer Str. Je nach Ausgestaltung Herbergstr	Münchner Norden sowie speziell je nach Ausgestaltung Dülferstr, Weiltstr, Lerchenstr	Münchner Norden	Münchner Norden

## 6.6 Autobahntunnel Allach A99

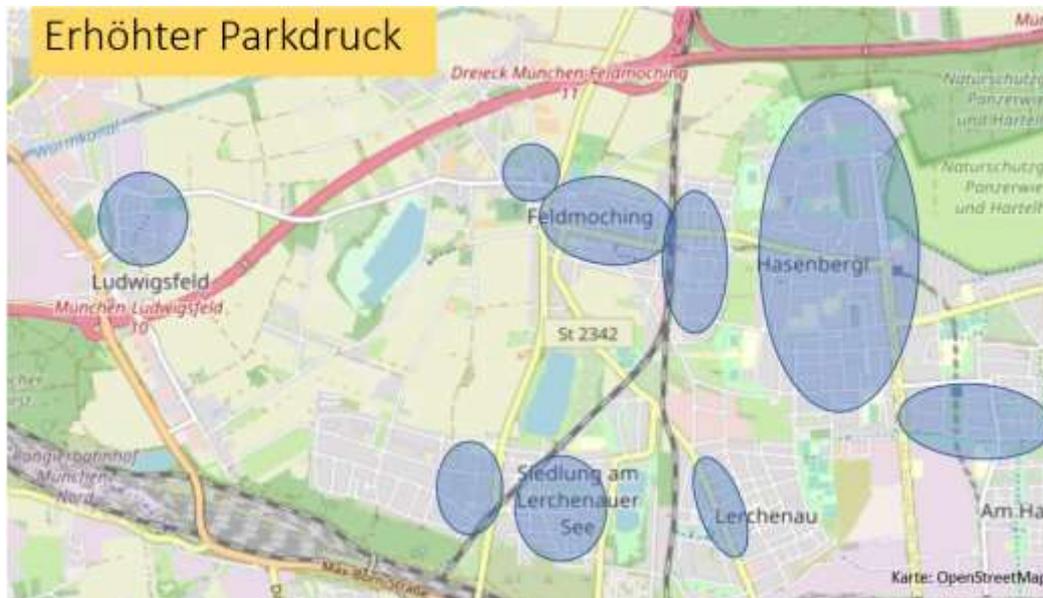
Der Autobahnring München A99 ist nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern ist fast durchgängig an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Mit Verkehrsmengen werktäglich 132.100 Kfz/24h DTV ist der Autobahnring (am Tunnel Allach) eine der stärksten belasteten Straßen Bayerns. Im Berufsverkehr gibt es heute schon bis zu 10 km Staus. Der Abschnitt Dreieck München Allach bis Dreieck München Feldmoching wurde in den Jahren 1992 bis 1998 für den Verkehr mit 6 Fahrstreifen freigegeben. Der 8 streifige Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 mit vordringlichem Bedarf mit Engpassbeseitigung eingestuft. Geplant ist vorerst die Seitenstreifenfreigabe auf 6,8 km. Der Allacher Tunnel soll dann umfassend saniert werden. Auch eine dritte Röhre ist angedacht. Die Sanierung und damit Sperrung einer Tunnelröhre soll von 2022 bis 2030 dauern. Da das gesamte Verkehrsvolumen dann auf je 2 Fahrbahnen pro Fahrtrichtung ohne Seitenstreifen verengt würde wird mit massiven Staus während der Bauzeit gerechnet. Autofahrer\*innen werden den Bereich auch durch die Siedlungen umfahren. Betroffen werden Ausweichrouten durch Hasenberg, Feldmoching, Ludwigsfeld, Fasanerie, Allach, Karlsfeld, Dachau und Oberschleißheim. Durch die Erneuerung der Brücke am Autobahndreiecks Feldmoching 2017 bis 2020 konnte dieser Ausweichverkehr bereits beobachtet werden.

Das heißt für eine Verkehrskonzeption im Münchner Norden muss beachtet werden, dass hier während der 8 Jahre Sanierungszeit des Allacher Tunnels die erhöhten Verkehrsströme durch die Ortschaften laufen.

## 6.7 Parkraum

Nach der Parkraumkarte 2017 ist der Kern von Feldmoching sowie das nördliche Hasenberggl ein Untersuchungsgebiet für neue Parklizenzbereiche in München vorgesehen.

Wenn man die Stadtviertel untersucht sieht man schnell folgende Gebiete in denen ein erhöhter Parkdruck durch zu viele Fahrzeuge besteht:



Besonders rund um die U-/S-Bahnen den Einzugsbereichen von MTU, MAN und BMW als auch die Gebiete mit dichter Wohnbebauung wie Hasenberggl, Feldmochinger Anger und Lerchenauer See sind besonders belastet. Besonders große Parkplatznot ist im Hasenberggl. Durch die fehlenden Tiefgaragen der in den 70er gebauten Siedlung fehlen an allen Enden Parkplätze. Auch einige Anwohnerparkhäuser haben das Problem nicht grundsätzlich behoben. Hier wurden auch schon Untersuchungen für ein Parklizenzbereich durchgeführt, allerdings ist das nur dann von Erfolg gekrönt, wenn es viele Fremdparker (wie Besucher und Pendler) gibt. Aber der Anteil der Pendler, die in das Hasenberggl pendeln ist gering. Hier hilft ein Anwohner-Parklizenzbewirtschaftung nicht. Die einzige Möglichkeit - wenn nicht noch mehr Tiefgaragen gebaut werden können - ist der Umstieg auf das Fahrrad und ÖPNV zu fördern. Es müssen weniger Autos werden. Alternative ist auch Umstieg auf Carsharing statt eigenem Pkw. 1 Carsharingfahrzeug spart bis zu 20 eigene Fahrzeuge.

Besonders begehrte Parkplätze, z.B. vor Ladenzeilen, Schulen und großen Wohnanlagen könnten durch Parkuhren bewirtschaftet werden bzw. Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen werden. Das führt dazu das Lieferanten und Kurzzeitparker auch einen Parkplatz finden.

### **Fußweg-Parker**

In vielen Gebieten wird auch gerne auf dem Gehweg geparkt was Fußgänger gefährdet. Diese Straßen sollten betrachtet werden

Wenn genügend Raum für Fußgänger (mind. 200 cm) und Radweg vorhanden ist dann könnte mit dem Zusatzschild hier parken erlaubt werden. Ansonsten müssen die Autos auf der Straße parken (laut StVO). Ist auf der Straße zu wenig Verkehrsraum, dass der Autoverkehr fließen kann, sollten Parkverbote ausgeschildert werden.

In der Feldmochinger Str wurde im Herbst 2020 ein wechselseitiges Parkverbot ausgeschildert, nachdem die Gehwegparker Strafzettel erhalten haben und daraufhin auf der Straße geparkt hatten - was wiederum den Durchgangsverkehr stark beeinträchtigt hatte. Im Lokalanzeiger 24 gab es auf 2 Artikel über 100 Kommentare - teils sehr wütend darüber, dass ihnen der Parkplatz genommen wurde. Die Reaktionen zeigen auch die Brisanz des Parkdruckes und dass die Maßnahmen den Bürgern erklärt werden müssen.

## 6.8 P & R Parkplatz

Die kleinen P & R Parkplätze in Feldmoching mit 156 Plätzen und Oberschleißheim mit 30 Plätzen sind bereits ausgelastet. Außerdem liegen sie nicht am Ortsrand, sondern es muss erst in den Ort - und somit in die Nadelöhre hineingefahren werden.

### **Maßnahme A3**

Eine Idee der Grünen ist am Autobahnkreuz Feldmoching ein großes Park & Ride Parkhaus in das Autobahnkreuz zu bauen oder auch oberhalb der Autobahn mit mehreren Zufahrten. Die Autobahnkreuzfläche ist eh schon stark bebaut bzw. verinselt. Dieses P&R-Parkhaus würde viele Autopendler durch Feldmoching und HasenbergI vermeiden. Direkte Einfahrten von 3 Richtungen (Nord-A92, West/Ost-A99) wären denkbar.

Dieses Parkhaus könnte dann mit einer S-Bahnstation der S1, die durch das Autobahnkreuz führt, an den ÖPNV angeschlossen werden. Hierzu wäre eine neue Station zwischen Feldmoching und Oberschleißheim notwendig (die laut Planung etwas nördlicher für das neue Industriegebiet Oberschleißheim-Süd angedacht wäre.)

Weitere Anschlüsse wären denkbar

- Seilbahn entlang der Hochspannungsleitung zum Harthof (BMW-FIZ)
- Trambahn über Feldmoching-Bf zum Euroindustrialgelände über Harthof
- S-Bahn über Feldmoching-Bf und Feldmochinger Kurve zum S-Bahn-Nordring
- Radl-Schnellweg (R24) über Feldmoching-Bf zum Harthof
- Fahrradleihstation

Wichtig jedoch ist, dass die Baumaßnahmen nicht das wertvolle Naturwaldreservat „Fasanerie“ beeinträchtigen, das im Nordosten direkt an das Autobahnkreuzes anschließt.

## 6.9 Geschwindigkeitsbeschränkung

Regelungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen (nach RSt 06 lt. VEP-Oberschleißheim)

- Zone 30: nur geringer Durchgangsverkehr (Verkehrsstärke bis 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24h)
- Spielstraße: nur sehr geringer Durchgangsverkehr (Verkehrsstärke bis 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h)

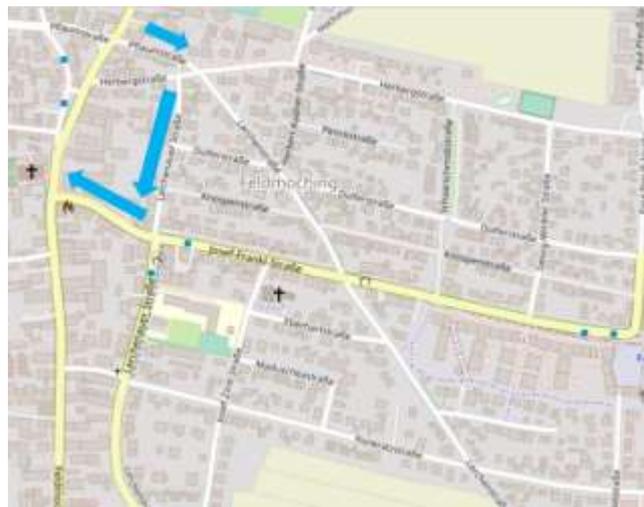
Hier sollten aktuelle Fahrzeugmessungen mal in der Herbergstr (Zone 30 im westlichen Teil 2019: 7.000 Kfz/24h) sowie in der Dülferstr Ecke Schaarschmidtstr (Spielstraße) durchgeführt werden. Hier sind vermutlich weitere Verkehrsberuhigende Maßnahmen oder Einbahnregelungen durchzuführen, um die Durchgangsverkehrsbelastung zu reduzieren.

**Geschwindigkeit in Feldmoching auf 30 Km/h (nicht als Zone 30) reduzieren**



- **A6** - Josef-Frankl-Str zwischen Schaarschmidtstr und Walter-Sedlmayr-Platz
- **A7** - Paul-Preuß-Str (Süd)
- **A8** - Dülferstr zwischen Paul-Preuß-Str und Ratoldstr
- **A9** - Karlsfelder Str zwischen Schwarzhölzlstr und Pflaumstr
- **A10** - Pflaumstr

## 6.10 Aufwertung Geschäftsstraße Feldmoching Zentrum



**A11** - Aufwertung der Josef-Frankl-Str  
Geschäftsstraße als Feldmochinger Zentrum  
zwischen Feldmochinger Str und Lerchenauer  
Str.

Straße	Mögliche Verkehrsführung
<b>Josef-Frankl-Str</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnregelung nach Westen</li> <li>• Beidseitig Radweg</li> <li>• Besser angeordnete Parkbuchten</li> <li>• Aufwertung der Straße für Fußverkehr</li> </ul>
<b>Pflaumstr</b> (von Feldmochinger-Str bis Lerchenauer-Str)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnregelung nach Osten</li> <li>• Beidseitiger Radweg</li> <li>• Hier fährt auch der 172 Bus von Dachau kommend (Verlegung Bushalt Grashofstr in die Pflaumstr)</li> </ul>
<b>Herbergstr</b> (Teil Hochmuttinger Str – Feldmochinger-Str)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur Vermeidung des Umfahrens und da kein Fuß/Radl-Weg vorhanden</li> <li>• Ausweisung zur Spielstraße</li> </ul>
<b>Lerchenauer Str</b> (zwischen Herbergstr und Josef-Frankl-Str)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnregelung Richtung Süden</li> <li>• Hier fährt auch der 172 Bus von Dachau kommend</li> </ul>
<b>Lerchenstr</b> (zwischen Herberstr und Dülferstr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Gehweg da die Lerchenstr für den Verkehr von West nach Ost zunehmen wird</li> </ul>

## 6.11 Kreisverkehr Pflaumstraße

**A12** - Die Kreuzung Pflaumstr / Feldmochinger Str ist sehr eng und unübersichtlich. Es bestehen derzeit keine Fahrradwege und hier ist ein hohes Verkehrsaufkommen. Derzeit ist die Bebauung so eng das eine Zweirichtungsfahrbahn parallel zu Radwegen nur schwer umsetzbar ist.

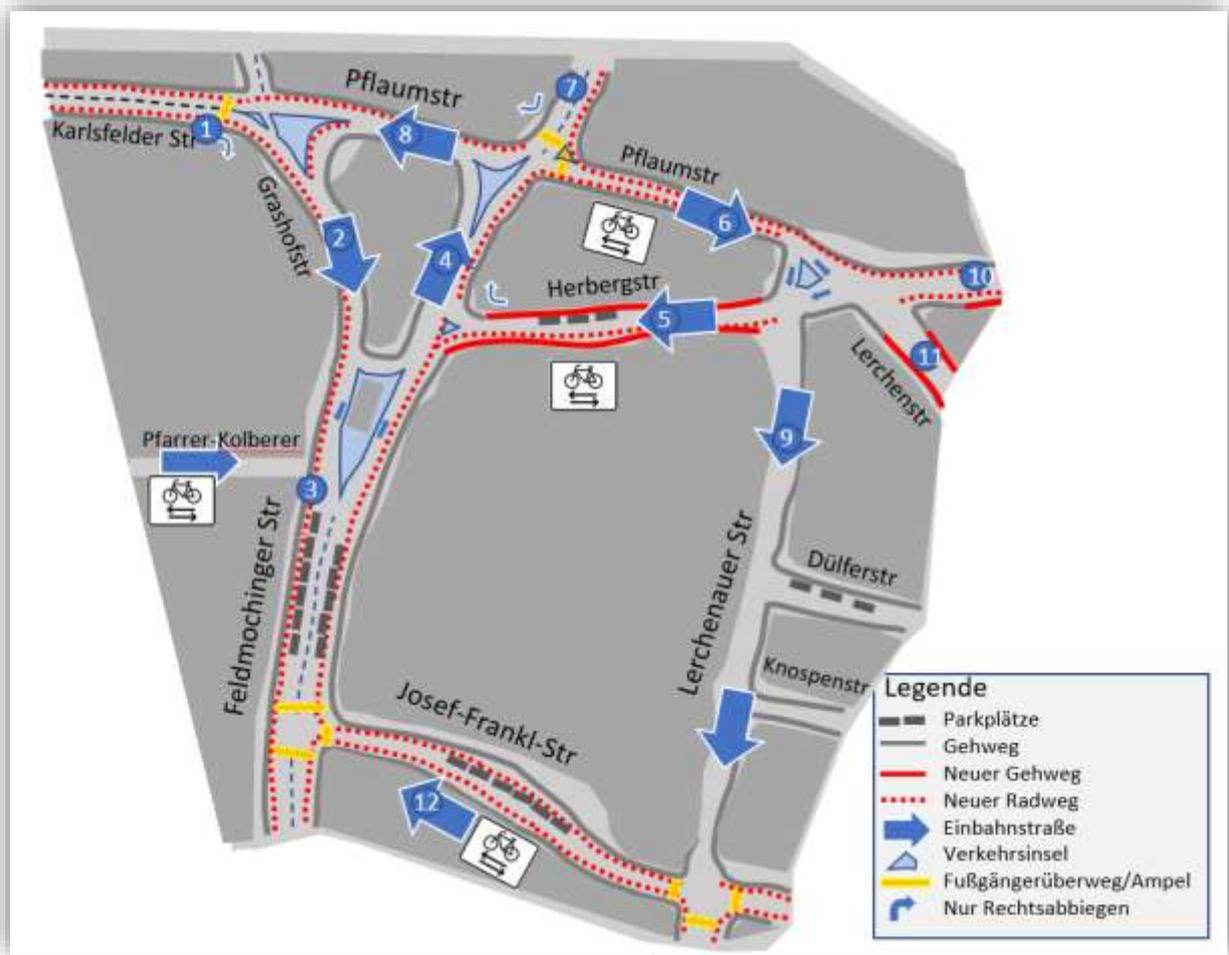
Eine Möglichkeit um die Gefahrenstelle rund um die Engstelle Pflaumstr / Feldmochinger Str zu lösen ist eine Art Kreisverkehr mit Einbahnregelung. Hierdurch kann ein begleitender Radweg geschaffen werden und trotzdem der Verkehrsfluss gewährleistet werden. Mit einer begleitenden Maßnahme von Lichtzeichenanlagen zur Fußgängerquerung könnte hier sowohl für die Fußgänger\*innen, Radfahrenden sowie für den Kfz-Verkehr eine Kompromisslösung geschaffen werden. In Kombination zur Aufwertung der Josef-Frankl-Geschäftsstr könnte hier mit einer sinnvollen Einbahnregelung der Verkehrsfluss geregelt werden. Klar sind hier kleine Umwege nicht zu vermeiden, aber anders lässt sich die Gesamtsituation nicht entschärfen.

Beim Kreisverkehr Pflaumstr / Grashofstr / Feldmochinger Str müsste noch die Vorfahrtsregelung entschieden werden. Hier gibt es mehrere Optionen

- Vorfahrt im Kreisverkehr?
- Rechts-Vor-Links?
- Gemischt

Wichtig ist, dass der Radverkehr hier sicher möglich ist durch Einfärbung der Straße, abgesicherte Radstreifen und Vorfahrt an den Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs.

## Skizze Feldmochinger Str / Pflaumstr / Josef-Frankl-Str



Straße	Mögliche Verkehrsführung
1-Karlsfelder Str	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mit Rechtsabbiegegebot in Grashofstr</li> <li>• Fußgängerüberweg - Fußgängerampel auf Anforderung</li> <li>• Radweg</li> </ul>
2-Grashofstr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus nördlicher Siedlung mit Rechts oder Gerade-Ausfahrten mit Vorfahrt gewähren</li> <li>• Einbahnstraße ab Pflaumstr</li> <li>• Einkurvung auf bisherigen Grasflächen von Pflaumstr (zu klären, ob Privatbesitz oder öffentlicher Grund)</li> <li>• Radweg &amp; Bushaltestelle</li> <li>• Zu klären ist die Vorfahrtsberechtigung nach der Einkurvung: Vorschlag Kreisverkehr hat Vorfahrt</li> </ul>
3- Feldmochinger Str	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg</li> <li>• Wendemöglichkeit Grashofstr/Feldmochinger Str nördlich Kriegerdenkmal (zu klären ob Privat oder öffentlicher Grund). Vorschlag Vorfahrt für die Wender. Die nördlich fahrenden müssen warten.</li> <li>• Parkbuchten auf beiden Seiten</li> </ul>
4-Feldmochinger Str	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße ab Kriegerdenkmal bis Pflaumstr</li> <li>• Radweg</li> <li>• Vorschlag Linksabbieger müssen Vorfahrt gewähren für die, die aus Norden in die Pflaumstr rechts abbiegen (da hier die Ampel ist und sonst 2x hintereinander gewartet werden müsste).</li> </ul>
5- Herbergstr (westlich Lerchenauer Str)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße Richtung Westen</li> <li>• Radfahrer Frei Richtung Osten mit abgetrennten Radstreifen</li> <li>• Gehwege in beiden Richtungen</li> <li>• Einzelne Parkbuchten, wenn noch Platz</li> </ul>
6-Pflaumstr östlich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerüberweg - Zebrastreifen an Kreuzung Feldmochinger Str</li> <li>• Einbahnregelung Richtung Osten</li> <li>• Radfahrer Frei Richtung Westen mit abgetrenntem Radweg</li> </ul>
7-Feldmochinger Str nördlich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerampel</li> <li>• Rechtsabbiegegebot in Pflaumstr Richtung Westen</li> </ul>
8-Pflaumstr westlich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnregelung Richtung Westen.</li> <li>• Vorfahrt vor Grashofstr von Norden kommend.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg</li> </ul>
9-Lerchenauer Str Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnregelung Richtung Süden zwischen Herbergstr und Josef-Frankl-Str</li> <li>• Ausbau so dass auch Busse fahren können Bus 172 Dachau - Feldmoching-Bf</li> <li>• Wenn Platz ist Parkbuchten</li> </ul>
10- Herbergstr östlich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beidseitige Rad-/Gehwege</li> <li>• Beobachtung ob es zu großen Verkehrsflüssen über die Herbergstr kommt</li> <li>•</li> </ul>
11- Lerchenstr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehrsabfluss Richtung Westen wird vermutlich über die Lerchenstr abgefangen</li> <li>• Hier müssten die Gehwege durchgängig eingerichtet werden</li> <li>• Beobachtung ob Verkehrsabfluss über die Dülferstr und damit durch die verkehrsberuhigte Zone erfolgt. Sonst müssten hier Einbahnstraßen eingerichtet werden.</li> </ul>
12-Josef-Frankl-Str Geschäftsstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße Richtung Westen.</li> <li>• Beidseitige Radwege. Radfahrer Frei in beide Richtungen</li> <li>• Parkbuchten</li> </ul>

## 6.12 Weitere Einbahnregelungen

### A13 - Westliche Dülferstr:

- Zum Verhindern, dass die Dülferstr zum Schleichweg verwendet wird. Insbesondere der verkehrsberuhigte Bereich Dülferstr an der Schaarschmidtstr wird für den Durchgangsverkehr genutzt. Hier könnte der Bereich Dülferstr zwischen Lerchenstr und Schaarschmidtstr mit Einbahnregelung nur in westliche Richtung befahren werden.
- Auch würde die Dülferstr von Georg-Winkler-Str bis Paul-Preuß-Str nur in östlicher Richtung als Einbahnstr ausgezeichnet werden. Dieses würde auch die Fußgängerüberquerung an westlicher Paul-Preuß-Str über die Dülferstr erleichtern. Die schnell fahrenden Fahrzeuge aus der Unterführung an der abknickenden Vorfahrt oft nicht richtig einzuschätzen sind.

### A14 - Franz-Sperr-Weg / Hans-Bockler-Str

- Schon heute fährt der Bus Richtung Süden über die Hans-Bockler-Str und Richtung Norden über Franz-Sperr-Weg. Hier könnten Einbahnstraßen eingerichtet werden, um den Gegenverkehr zum Bus zu vermeiden. Dies wurde schon im BA24 behandelt. Hier wird empfohlen Ausweichstellen für den Bus einzurichten statt Einbahnregelung.

## 6.13 Aufwertung Schleißheimer Straße

### A15

Reduktion der Schleißheimer Straße auf je 1 Fahrspur für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Auf der 2. Fahrspur entweder nur Bus- und Taxi-Verkehr ansonsten Rückbau in eine attraktive Geschäfts-, Cafe- und Ladenzone. Hierdurch wird die Geschwindigkeit herabgesetzt und die Attraktivität als Durchgangsstraße herabgesetzt. Parkraumbewirtschaftung vor den Läden.

## 6.14 e-Auto Ladestellen

Für einen flächendeckenden Ausbau von Elektromobilität ist die Basis eine ausreichende Infrastruktur von Ladesäulen.



Für Elektro-Fahrzeuge gibt es viel zu wenig Ladestationen im Untersuchungsgebiet. 12 Ladestationen gibt es laut Ladenetz und Google Maps an denen meist zwei bis vier Fahrzeugen gleichzeitig Strom tanken können. Im Vergleich der Stadtteil hat über 24.000 Pkw kommen über 600 Pkw auf eine Ladesäule.

**A16** - Maßnahme: Ausbau des Ladenetzes im Münchner Norden

## 6.15 Bahnübergänge

### Bahnübergänge mit Schranken haben einige Nachteile

- Unterbrechung des Verkehrsflusses und Stauungen
- Im Bereich der S1 verbunden mit Güterverkehr und Regionalverkehr sind oft lange Schrankenschließungen notwendig (innerhalb 60 min ist 35 min die Schranke geschlossen)
- An den Schranken warten nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der Linienbus, Radfahrende und zu Fußgehende.
- Rettungsdienste müssen warten - Halbschranken-Durchfahrt Lerchenauer Str möglich.
- Des Weiteren verlocken geschlossene Schranken z.B. am Bahnhof Fasanerie Fußgehende noch schnell bei geschlossenen Schranken die Gleise zu queren, um den Zug zu erreichen.
- Störungen an den Schranken haben meist immense Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der S-Bahnen

Der Vorteil allerdings ist, dass es Durchgangsverkehr abschreckt. Die Untertunnelung zieht ganz sicher auch mehr Verkehr an - Alleine für die Feldmochinger Str kann mit 30 % - 50 % mehr Kfz-Verkehr gerechnet werden.

### Bahnübergänge

- Lerchenauer Str: 7.000 Fahrzeuge pro 24h und Bus steht im Stau bei geschlossener Bahnschranke
- Fasanerie - Feldmochinger Str: 11.000 Fahrzeuge pro 24h und Bus steht im Stau bei geschlossener Bahnschranke
- Wilhelmine Reichard Str (Lerchenau)
- Lerchenstr (Feldmoching)
- Hochmuttinger Str (Feldweg)
- Berberitzenstr (nur Fuß/Rad, unbeschränkt)



### A18 Lerchenauer Str

- Mittelfristig Bahnunterführung, besonders mit Neubaugebiet
- Vorabmaßnahme Rad-Fußgängerunterführung oder Brücke zur Verlängerung Lassallestr

### A19 Feldmochinger Str

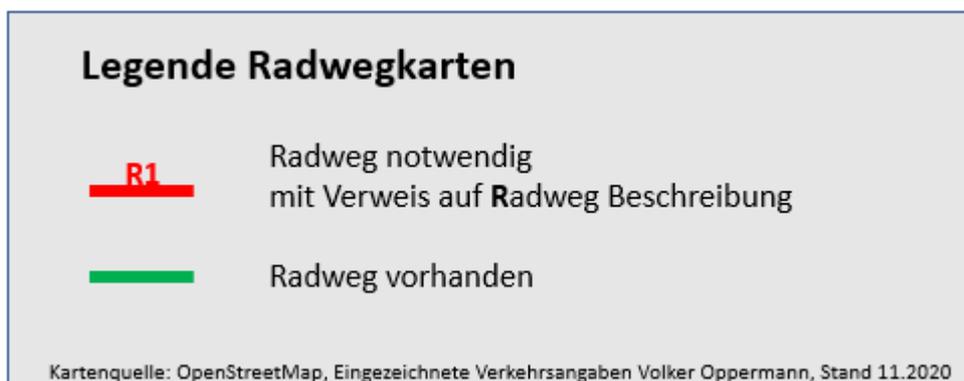
- Priorität Bahnunterführung  
laut dem Verein Fasanerie-Aktiv plant die LHM seit 30 Jahren eine Straßenunterführung und es liegt seit 2009 eine Machbarkeitsstudie der LHM vor. 2016 gab es mehrere Workshops dazu. Nach Beschluss Bauausschuss 2019 soll die Feldmochinger Str in die Borsigstr westlich der Bahn verlängert werden und dann unter der Bahn durchführen. Auch soll die alte Feldmochinger Str umgebaut werden und auch eine Radwegführung erhalten. Baubeginn 2024. Baudauer 5 - 6 Jahre.
- Fußgängerunterführung an S-Bahn, an alter Feldmochinger Str (F13)

## 7) Radverkehr

Ziel ist Attraktivität erhöhen für den Radverkehr um mehr Menschen auf das Rad zu bekommen um auch andere Verkehrsmittel - insb. den Autoverkehr zu verringern. Es geht nicht vorwiegend darum das Radfahren „schöner“ zu machen, sondern dass fast alle Alltagsgeschäfte, sei es Kinder in den Kindergarten zu fahren, zur Arbeit pendeln, Lieferdienste durchführen und Einkäufe erledigen, mit dem Fahrrad durchzuführen, um zu vermeiden das noch mehr Autos die Straßen und Parkplätze verstopfen. Wichtig ist, dass das Radwegenetz durchgängig wird und keine mehr Lücken aufweist.

Wie kann die Attraktivität erhöht werden:

- Sichere Radwege (sicher für Fußgänger\*innen durch getrennte Bereiche, sicher für Radfahrer\*innen durch Abstand von parkenden Fahrzeugen sowie gut einsehbare Kreuzungsbereiche)
- Schnelle Radverbindungen - auch mit Induktionsschleifen zur Grünlichtanforderung wie am Radweg Harthof - Milbertshofen
- Breite Radwege - zum sicheren Überholen auch unter Berücksichtigung das Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger breiter als bisherige Fahrräder sind. Und der Trend geht zu solchen Rädern. Aber auch durch die weitere Verbreitung von Pedelecs kommt es zu einer immer größeren Anzahl von Leuten die zwischen 20 und 25 km/h unterwegs sind, während die übrigen Radfahrer\*innen fast um die Hälfte langsamer sind, was zu häufigen Überholmanövern führt. Fahrräder sind häufig 65 - 70 cm breit und Anhänger 70 - 80 cm. Bisherige Radwege mit 150 cm Breite lassen kein sicheres Überholen zu.
- Überdachte Radstände in ausreichender Menge an allen U und S-Bahnhöfen sowie an Einkaufszentren, Schulen und großen Wohnanlagen. Der Focus sollte hier auf die Überdachung gelegt werden, denn wenn man/frau täglich das Fahrrad nutzen will, aber auch Pedelecs zum Einsatz kommen, ist eine Überdachung kein Luxus.
- An neugebauten Radschnellverbindungen sind auch Überdachungen der Radwege sehr sinnvoll, um auch bei Regen oder bei Schnee ein trockenes und sicheres Radfahren zu ermöglichen



## 7.1 Gesetzliche Grundlagen Radwege

Für Fahrradfahrer\*Innen gibt es verschiedene Möglichkeiten Radwege auszuweisen:



**Radwege** - Zeichen 237 (baulich angelegte Radwege) Benutzungspflichtig nach StVO wenn mindestens 150 cm breit, möglichst jedoch 200 cm. Mit dem Münchner Radentscheid sollen Radwege an Hauptstraßen 230 cm breit sein. 230 cm lassen auch das Überholen von Lastenrädern und Fahrradanhängern zu. Nach ERA ist das Regelmaß 200 cm aber mindestens 160 cm. Zur Fahrbahn sollte ein Sicherheitstrennstreifen von 50 bis 75 cm bestehen. Zu parkenden Autos sollte ein Abstand von 75 cm gewahrt bleiben.

Im Bestand gibt es aber noch Radwege in den Städten von 80 cm bzw an Engstellen mit 60 cm Durchfahrtsbreite. Linksseitige Radwege müssen mind. 200 cm breit sein, möglichst aber 240 cm

**Radfahrstreifen** (auf Fahrbahn Mindestbreite 185 cm)

Geschützte Radfahrstreifen baulich abgetrennter Radstreifen mit Leitplanken, Pflanzkübel etc.

**Zweirichtungsradwege** (Zusatzzeichen 1000-31): Mindestbreite 200 cm, möglichst 300 cm. Grundsätzlich sind Zweirichtungsradwege an einer Fahrbahnseite kritisch, denn bei Ein- und Ausfahrten und Kreuzungen rechnen die Verkehrsteilnehmer nicht mit Radfahrenden aus der Gegenrichtung. Auch der Wechsel der Radwegseite führt zu Unfallgefahren.



**Getrennte Rad- und Gehwege** (Zeichen 241): Mindestbreite 160 cm für Radfahrweg



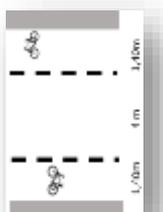
**Gemeinsame Geh- und Radwege** (Zeichen 240): Mindestbreite 250 cm; Radfahrende haben höhere Sorgfaltspflichten und müssen Fußgehende Vorrang lassen.



**Gehweg mit Zusatzschild Radfahrer frei:** Nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt, keine Benutzungspflicht



**Fahrradstraße** (Zeichen 244) mit dem Zusatzschild Kfz frei auch für Kraftfahrzeuge befahrbar (allerdings mit Tempo 30). Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, solange sie den Gegenverkehr nicht gefährden. Überholen von Radfahrern nur mit 1,5 m Abstand erlaubt (wie grundsätzlich mit der neuen StVO. Ohne Verkehrszeichen oder Bauliche Maßnahmen gelten an Kreuzungen „rechts vor links“



**Schutzstreifen:** Gestrichelte Markierung auf der Fahrbahn mit Sinnbild „Fahrräder“ um die Fahrbahn optisch zu verengen. Diese Schutzstreifen müssen eine Mindestbreite von 140 cm haben. Nach ERA und RAST 1,50 m (In beengten Ausnahmefällen 1,25 m). Zu parkenden Autos ist ein Sicherheitsraum von 0,25 bis 0,50 m einzuhalten, bei Schrägparkern sogar 0,75 m. Auf der Kernfahrbahnbreite müssen sich 2 Pkw's gefahrlos begegnen können (d.h. Mindeststraßenbreite 6,80 m). Für Radfahrer besteht keine Benutzungspflicht. Auf den Schutzstreifen besteht ein absolutes Halteverbot.

Grundsätzlich ist ein getrennter Rad- und Fußweg wichtig für die Verkehrssicherheit von Fußgängern. Für Fahrradfahrer sollte - zum Überholen oder auch für breite Fahrräder (Anhänger/Lastenrad) ein möglichst breiter Radweg ausgezeichnet werden.

### Radweg in Korrelation zur Geschwindigkeit und zur Verkehrsdichte

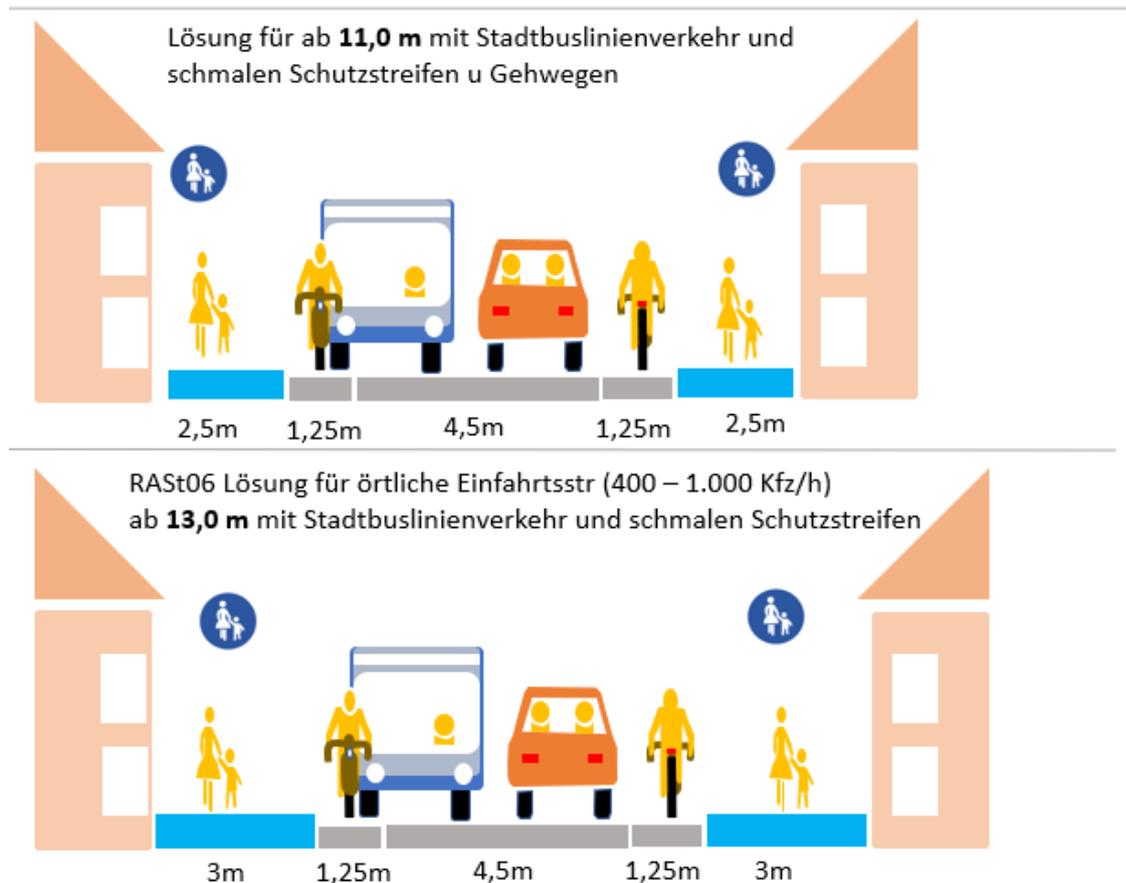
Vorgaben das in einer Zone 30 kein Radweg möglich wäre sind nur auf die Radwegbenutzungspflicht bezogen. Radwege können auch in Zone 30 für die Verkehrssicherheit sinnvoll sein.

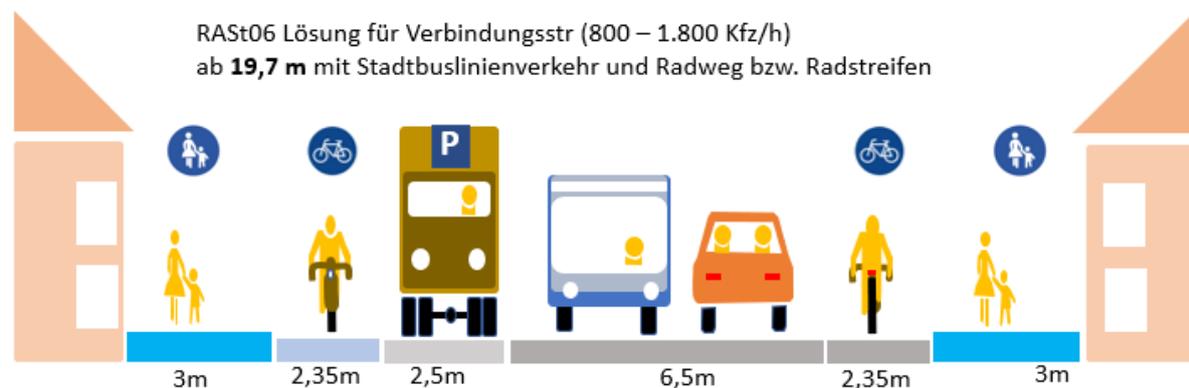
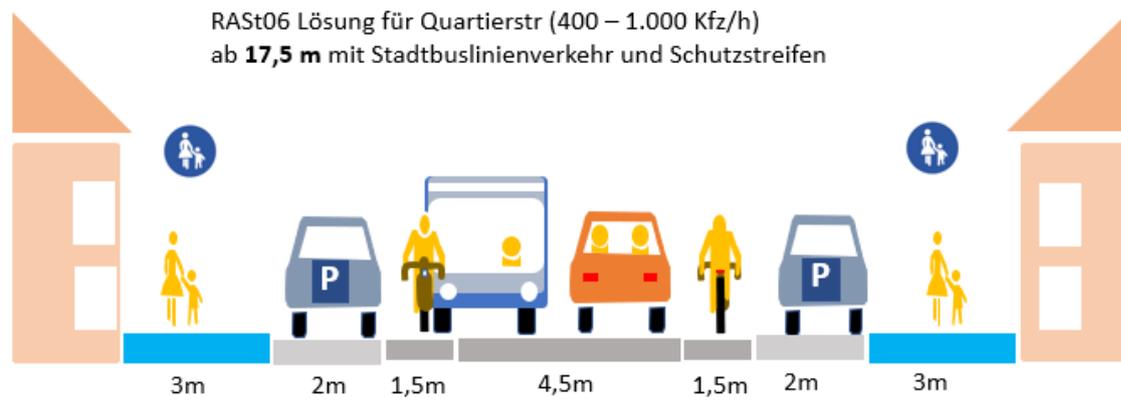
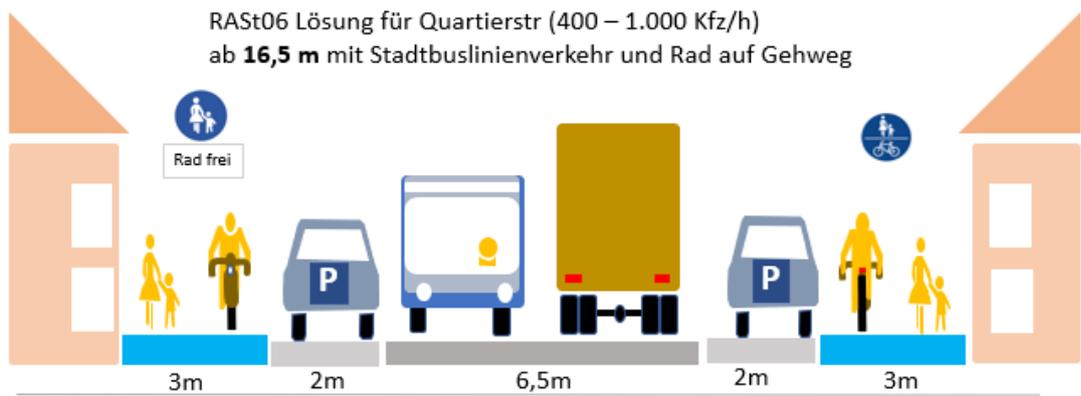
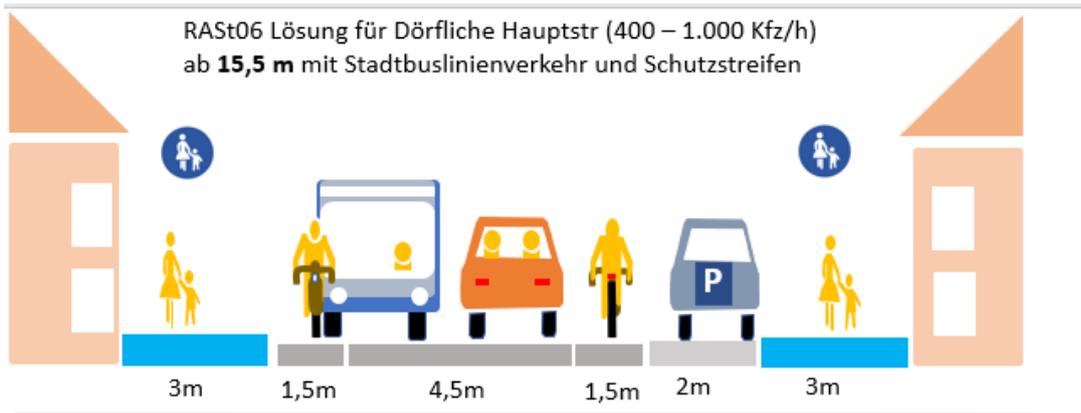
Fahrradschutzstreifen: Diese können in Straßen eingerichtet werden mit mittlerem Verkehr mit weniger als 900 Kfz/h und max. 50 km/h bzw. weniger als 1.600 Kfz/h und einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h (lt. EPA). In Tempo-30-Zonen sind Schutzstreifen nicht möglich (Außer in Einbahnstraßen, wenn für Radfahrer beide Richtungen erlaubt sind.)

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlage (ERA 2010) kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsmenge von 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h bei 50 Km/h im Mischbetrieb auf der Fahrbahn ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur abgewickelt werden. Bei einer Maximalgeschwindigkeit von 30 Km/h liegt der Maximalwert bei 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24h

Notwendigkeit einer Radweginfrastruktur daraus folgend deshalb zumindest: Pflaumstr (R4), Feldmochinger Str (R5, R7, R18), Lerchenauer Str (R8), Dülferstr (R13). Sowie Geschwindigkeitsreduktion auf Josef-Frankl-Str (R6), Paul-Preuß-Str (10)

### Straßenquerschnitte zur Fahrradführung nach RASt06 je nach Straßenbreite:

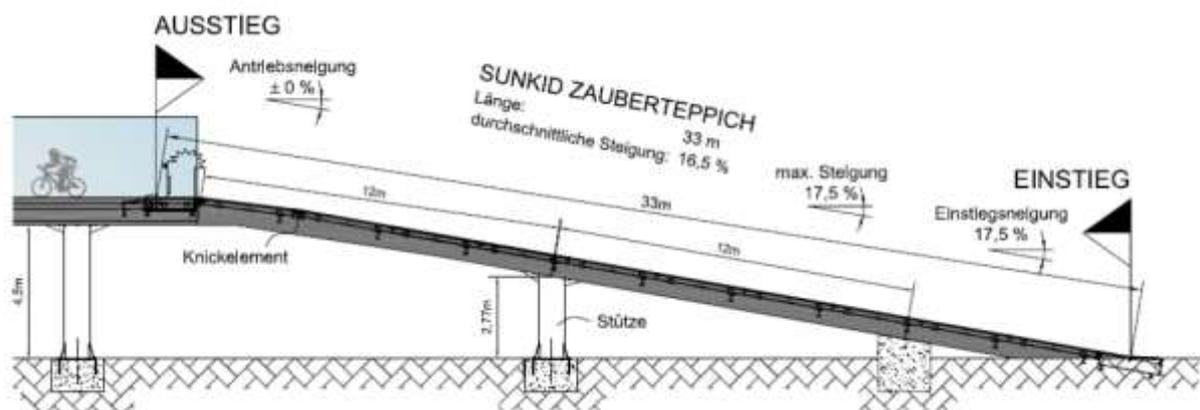
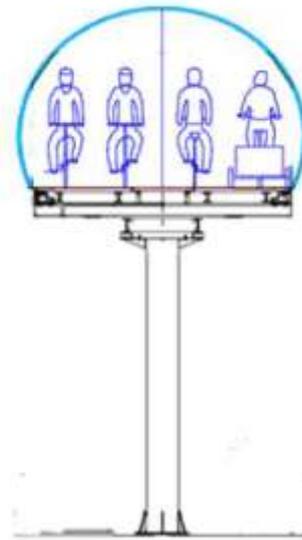




## 7.2 Rad-Highways der Zukunft

Eine interessante Idee von dufter biken ist, dass Radwege hochgestellt werden. Kreuzungsfreie Radautobahnen für weite Entfernungen. Die Zufahrt würde über ca 30 m lange Rampen mit 17 %iger Steigung funktionieren. Mit einem Zauberteppich - ähnlich einer Rolltreppe - geht es nach oben bzw. wieder nach unten (absteigen und Fahrrad einhängen nicht radeln.).

Oben geht eine Röhre mit jeweils 2 Richtungsfahrspuren (zum sicheren Überholen) oder 2 separate Röhren über einer Durchfahrthöhe von 4,50 m oberhalb der Straße entlang. Kreuzungsfrei und ohne Fußgängerverkehr können hier gut 30 km/h gefahren werden. Je nach Sicherheitskonzept gibt es alle ca. 300 m eine Fluchttreppe. Die Fahrt ist attraktiv, da sie vom Wetter unabhängig ist - Weder Schnee noch Regen beeinträchtigen die Fahrt.



Visualisierung: dufter/formstadt

Eine konkrete Planstudie des Herstellers Sunkid/Bruckschlögl, der Erfahrung besitzt mit eingehausten und aufgeständerten Wegen könnte beauftragt werden. Zudem besitzt der Hersteller Expertise für Rampen als Zubringer für die Highways und die Bedachung mit Solarzellen. Hier macht Radfahren wieder richtig Spaß und ist innovativ.

## R30 Radschnellverbindung - Radhighway Karlsfeld - Unterföhring



Angedacht ist hier eine Radschnellverbindung in überdachter Form. In aufgestellten Radröhren kreuzungsfrei über dem Frankfurter Ringes entlangfahren.

### 7.3 Situation Radverkehr in Feldmoching



Die Situation für Radfahrer\*innen in Feldmoching ist sehr kritisch - Alle bestehenden durchgehenden Radwege hören an der Grenze der Bebauung in Feldmoching auf und die Fahrradfahrer\*innen müssen sich auf den stark frequentierten Straßen behaupten.

Im 24. Stadtbezirk sind von 93 Straßenkilometern (ohne Sackgassen, Anliegerstraßen und Feldwege) etwa die Hälfte Durchgangsstraßen (Hauptstraßen, Vorfahrtsstraßen, Straßen mit Busverkehr sowie Verbindungsstraßen). An über der Hälfte der Durchgangsstraßen sind keine Fahrradwege (25 km) vorhanden. Im ganzen Stadtbezirk gibt es nur 19 km Fahrradwege entlang von Straßen.



Bei den Radwegen kommt es sehr auf die Gestaltung an. Radwege können auch kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit sein, wenn sie falsch umgesetzt werden. Gerade Kreuzungsbereiche sind kritisch. Im Kreuzungsbereich müssen Radfahrer gut sichtbar sein und nicht durch parkende Autos verdeckt sein. Auch auf Abstand zu parkenden Autos muss geachtet werden - die Gefahr von unbedachten Autotüröffnungen muss minimiert werden. Gute Bauliche Radwegführungen findet man bei Munichways so z.B. Dreiviertelinseln.

## 7.4 Radschnellverbindungen (RSV / IR2)

Nach der Potentialanalyse des Planungsverbandes München gibt es 9.490 Menschen die von Oberschleißheim nach München pendeln und 7.055 Münchner die nach Oberschleißheim pendeln, Nach Karlsfeld pendeln 4.316 und von Karlsfeld 14.010 Menschen nach München (Daten aus 2013). Um vom Auto wegzukommen sind Alternativen wünschenswert. Das Fahrrad ist für Entfernungen bis zu ca 5 km das optimale Verkehrsmittel. Aber auch Strecken von 10 km und mehr lassen sich gut machen, wenn die Infrastruktur für den Radverkehr gut ist. Zu einer guten Infrastruktur gehören breite Radwege, die das Überholen zulassen, aber auch Vorfahrt im Kreuzungsbereich kleiner Nebenstraßen, Radwegampeln - möglichst mit Induktionsschleife. Radschnellwege sollten mindestens 4 m für den Zweirichtungsverkehr breit sein und getrennt vom Fußgängerverkehr sein.

Derzeit wird eine Radschnellverbindung konkret geplant: von München nach Garching mit Anschluss an Unter- und Oberschleißheim, mit einer Trasse entlang der Ingolstädter Str und Leopoldstr. Des Weiteren gibt es schon einen konkreten Routenvorschlag von Moosach über den Karlsfelder Bf nach Dachau. Durch den 24. Bezirk könnten aber noch weitere Radschnellverbindungen gebaut werden z.B. Oberschleißheim - Frankfurter Ring über Feldmoching (R25) und Dachau über Am Hart zur Bayernkaserne (R24) als West-Ost-Tangente. Mit weiteren Radhauptverbindungen Feldmoching-Moosach (R17) und Karlsfeld - Oberwiesenfeld (R23) würde das Fernnetz für das Rad abgerundet.



## R24 Radschnellweg Karlsfeld - Bayernkaserne

Bislang ist eine tangentielle Verbindung noch nicht in der Planung, aber mit Fertigstellung der Bebauung an der Bayernkaserne, sowie die Bauvorhaben in Feldmoching/Lerchenauer Str sowie Nachverdichtung Ludwigsfeld sowie die SEM Feldmoching wird die Verbindung sehr wichtig. Die Strecke sollte auch parallel zu dem Tramausbau (Regiotram / Y-Tram / Tram 24). Betrachtet werden. Hier sollte es keine Konkurrenz geben, sondern als Ergänzung angedacht werden.

- Karlsfeld kann mit einem Radschnellweg West-Ost durch Feldmoching verbunden werden
- Karlsfeld, Ludwigsfeld, Autobahnüberweg zum Kaiserhölzl über die Felder zur Georg Zech Allee, zwischen Sportplatz und Neubaugebiet Lerchenauer Str, über die Drudhardstr zum Bahnübergang Lerchenstr, Malvenweg, am ABIX vorbei, über die Gundermannstr, übers Feld über die Eberwurzstr, dann östlich entlang der Augustin-Rösch-Str, über die Schleißeheimer Str und dann an dem bestehenden Radschnellweg Rathenastr bis zur Bayernkaserne bzw. dann Richtung Süden auf den bestehenden Radschnellweg nach Am Hart.
- Varianten wären möglich bei Ludwigsfeld über den neuen Radweg am Schwabenbächl entlang oder entlang der Dachauer Str.



## R25 Radschnellweg Oberschleißheim - Frankfurter Ring

Diese Verbindung ist bereits angedacht im Radschnellverbindungsnetz allerdings wurde die noch nicht konkretisiert. Durch die Bebauung Ratold/Raheinstr müsste sie jetzt eingeplant werden. Konkrete Planungen gibt es aber bei der Gemeinde Oberschleißheim insbesondere entlang der S1 Trasse von Oberschleißheim Richtung Norden bis nach Freising, sowie eine Tangentiale Dachau - Garching. Folgender Vorschlag wäre die Verbindung von Oberschleißheim Richtung Süden:

- Ein Radschnellweg von Oberschleißheim - Raheinstr, Ratoldstr, Rambertweg dann südlich dem Feld entlang, über die Weitlstr, am ABIX, über die Gundermannstr, dann übers Feld und östlich der Eberwurzstr, am Virginia Depot, entlang der Detmoldstr und in die Schleißheimer Str südlich abzuweichen - verbindet somit mehrere Stadteile des Münchner Nordens mit Oberschleißheim.
- Statt Rambertweg kann auch weiter westlich der Ratoldstr und entlang Malvenweg der Weg geführt werden.
- Virtuelle Streckenführung Mapillary
  - Detmoldstr - Eberwurzstr - Malvenstr [link](#)
  - Ratoldstr [link](#)
  - Rambertweg - Raheinstr - Autobahn [link](#)



Bei dem Radwegausbau nördlich der Autobahn (3) - bis Jägerstraße in Oberschleißheim ist zu beachten, dass das östlich bestehende FFH-Gebiet 7735-371 teilweise in Radweg hineinragt. Radwegausbaumaßnahmen sollten hier zwischen Bahnlinie und FFH-Gebiet durchgeführt werden, um Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Nach dem Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim soll der Radweg für die ganzjährige Nutzung mit Beleuchtung, Winterwartung und allwettertaugliche Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn ausgerüstet werden. Der jetzige Kiesweg zwischen Oberschleißheim-Jägerstraße und Feldmoching-Raheinstr muss ausgebaut werden.

## 7.5 Radhauptverbindung

Neben Radschnellwegen mit genormten Ausbauzielen bestehen Möglichkeit weitere Haupt-Fernverbindungen für Radfahrer\*innen attraktiv zu gestalten. Diese orientieren sich am bestehenden Straßennetz. Hier müssten Radwege ausgebaut bzw. Straßen als Fahrradstraßen ertüchtigt werden.

### R17 Pappelallee

Die Pappelallee ist ohne Fußweg nördlich der Fasanerie. Viel Autoverkehr ist nicht. Hier würde sich eine Fahrradstraße (Kfz frei) anbieten die Fahrradstraße könnte von der Trollblumenstr bis zur Hammerschmiedstr gehen, oder über das Feld in der Höhe Ponkratztstr (falls hier eine Durchfahrt zwischen Feldmochinger Str u Gottesackerweg möglich wäre.) Alternativ dazu auch die Einbahnstraße in der Hammerschmiedstr zwischen Gottesackerweg und Feldmochinger Str in beiden Richtungen für Radfahrer zu öffnen.



## R23 Radhauptweg Karlsfeld - Olympia

Radhauptweg von

- Kristallstr,
- Auf den Schrederwiesen (hier muss der Radweg noch ausgebaut werden), Auf den Schrederwiesen hört der Radweg bzw. die Radbenutzung des Fußweges an der Kreuzung Schropfenwiesenstr auf. Hier sollte der Radweg weitergeführt werden.
- beim Campingplatz entlang den Schienen
- auf die Trollblumenstr - diese sollte als Fahrradstraße (Kfz frei) ausgewiesen werden
- entlang der Borsigstr (auch Fahrradstraße zum Ausweisen)
- zum Bahnhof Fasanerie - hier die Bahnquerung,
- Linus-Funke-Weg (Einbahnstraße aber Radfahrer frei),
- Reinachstr (Nebenstraße)
- Grieserstr (Nebenstraße)
- Lassallestr (Radweg besteht)
- Wilhelmine Reichard Str - hier einen Radweg entlangführen
- Schittgablerstr (Radweg besteht)
- Lerchenauer bis Olympia/BMW-Am Riesenfeld (Radweg besteht)
- alternativ auch Richtung Waldmeisterstr/Lemgostr in den geplanten Radschnellweg 25 anknüpfen

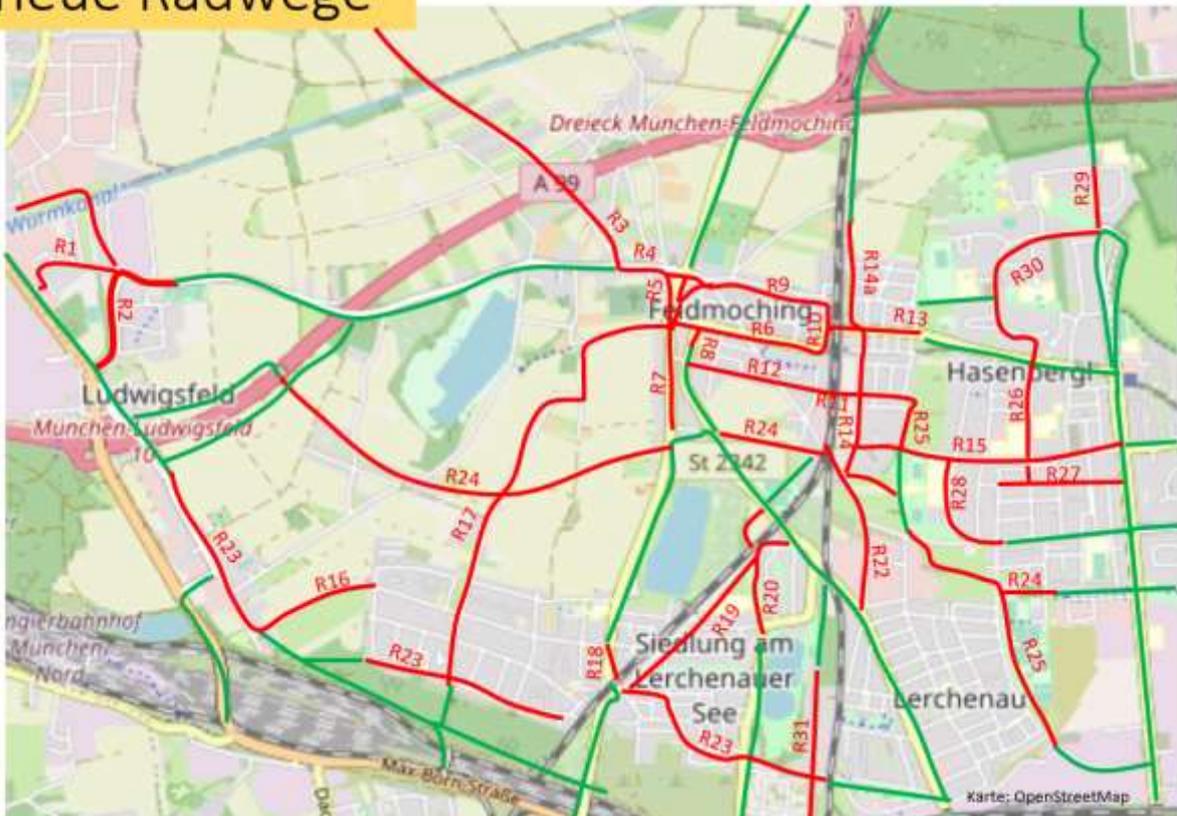


## Radhauptweg 31 Lerchenauer Feld - Borstei

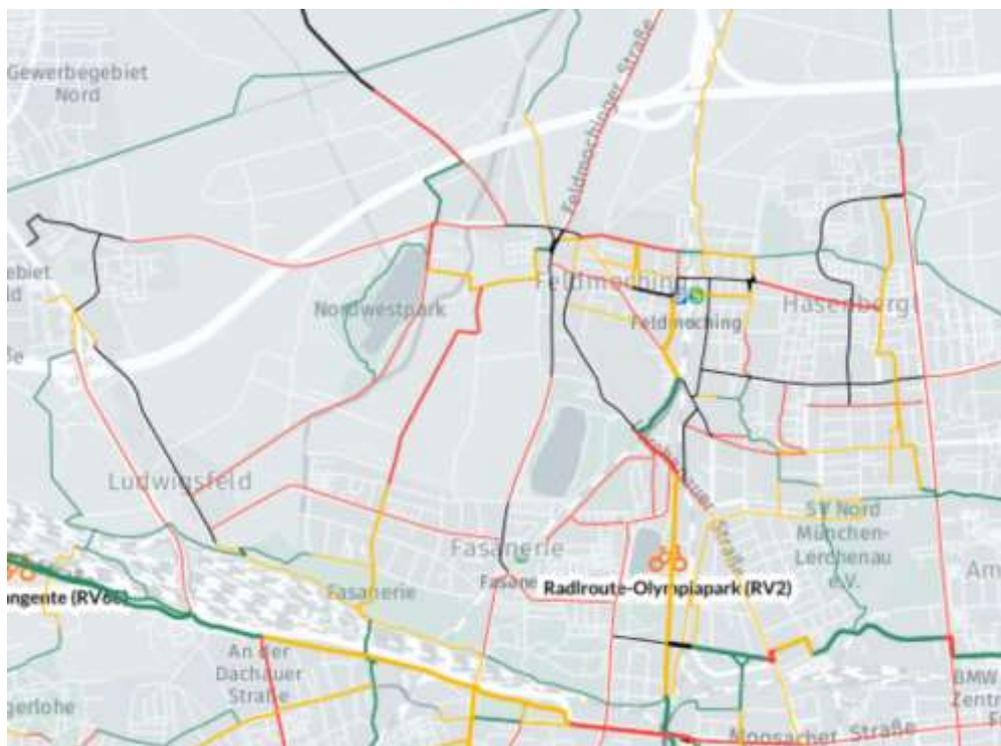


Schon seit vielen Jahre ist geplant die ehemalige S-Bahn zum Olympiabahnhof mit einem gut ausgebauten Radweg in der Nord-Süd-Richtung wiederzubeleben. (SZ 17.3.2021) Besonders interessant ist auch die Nutzung der Bahnüberführung über die Triebstr. Mit dem Ausbau des Lerchenauer Feldes in Feldmoching findet diese mögliche Route eine weitere gute Verbindungsmöglichkeit. Insbesondere da die Lassallestr oder die Lerchenauer Str in der Radwegführung nicht ideal ist.

## neue Radwege



Des Weiteren wurden Radrouten von [MunichWays](#) bewertet:  
(Schwarz: Sehr stressig, Rot: Stressig, Gelb: Durchschnittlich, Grün gemächlich)



Das zeigt auch an den bestehenden Radwegen ist ein Verbesserungsbedarf, der optimiert werden muss. In der Folge die Bewertung der einzelnen Stadtteile, um den Lückenschluss im Netz zu schließen:

## 7.6 Rad-Ludwigsfeld



### R1 Karlsfelder Str

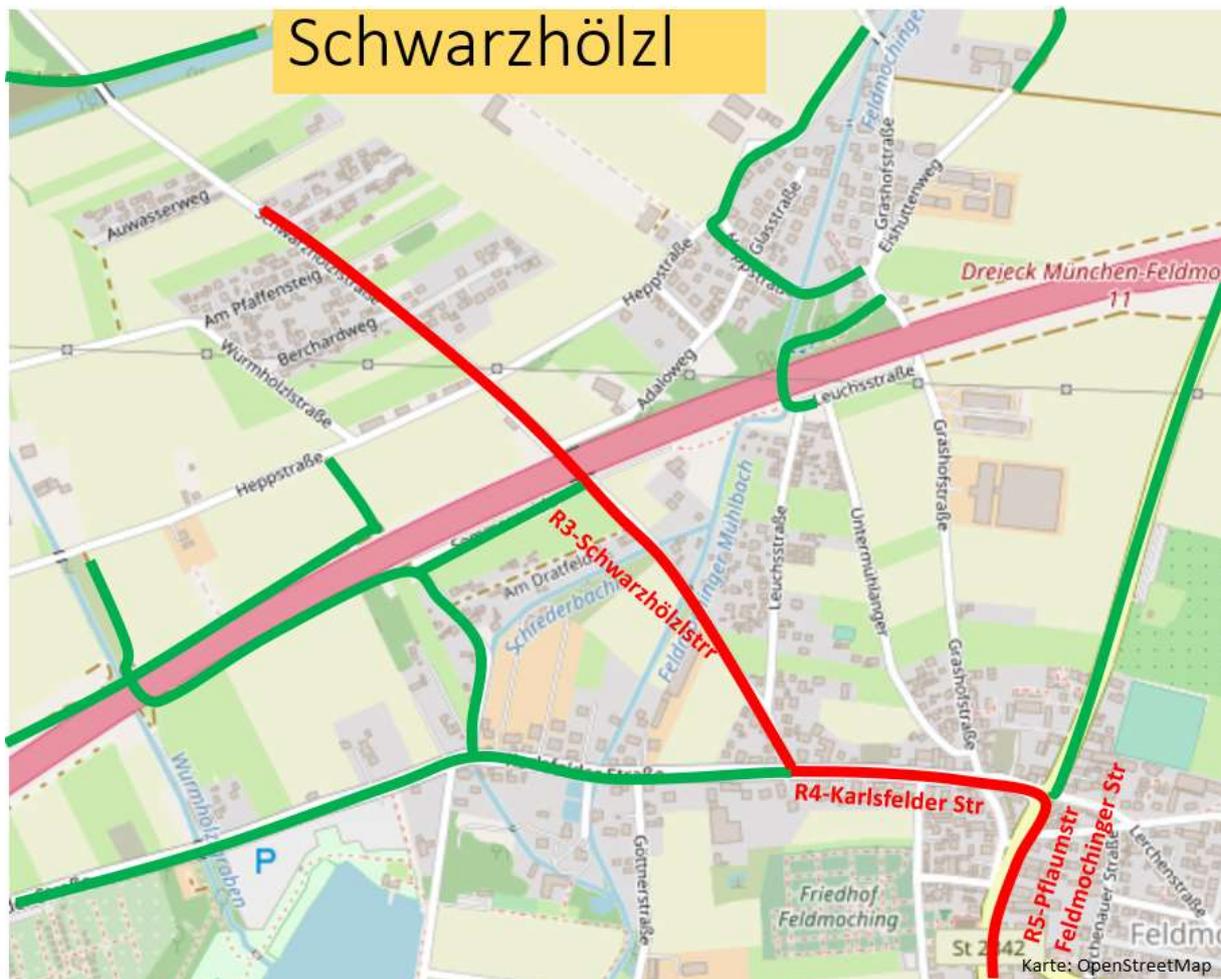
Radweg durch Karlsfelder Str West zwischen Dachauer Str und Sportplatz an der Karlsfelder Str besteht weder Fußweg noch Radweg. Hier sollte ein gemeinsamer Fuß-Radweg - Zumindest aber ein Schutzstreifen geschaffen werden da hier auch viel Durchgangsverkehr und Busse sowie LKW (MAN-Testgelände) besteht. Derzeit ist im BA auch in Planung die Karlsfelder Str westlich des Schwabenbächl über den südlich anschließenden Parkplatz zur Dachauer Str zu führen. Bei dieser Umleitung könnte ein Fuß- und Radweg umgesetzt werden.

### R2 Kristallstr

Auf der Kristallstr besteht kein Radweg, Durch parkende Autos ist die Straße recht schmal so dass auch der Gegenverkehr warten muss.

Geplant ist aktuell einen Radweg entlang Schwabenbächl westlich der Kristallstr einzurichten. (derzeit läuft Machbarkeitsstudie incl Brücke über Würmkanal). Dieses könnte auch eine attraktive Umleitung des Radverkehrs von Karlsfelder Str zur Dachauer Str Richtung Karlsfeld als auch Richtung Süden sein.

## 7.7 Rad-Schwarzhölzl



### R3 - Schwarzhölzlstr

Die Schwarzhölzlstr hat keinen Radweg, auch oberhalb der Autobahn fehlt der Fußweg. Hier ist dringend auch eine Lösung für Radfahrende geboten. Immerhin wohnen hier 464 Einwohner. Möglich auch Ausweisung von einer Fahrradstraße (Kfz frei). Es sollte auch der Anschluss an die Siedlung Regattaweg gedacht werden die über die Schwarzhölzlstr und deren Verlängerung Kuppelfeldstr erreichbar ist. In der Engstelle Siedlung Schwarzhölzl könnte auch eine Fahrradstraße (da Zone 30) eingerichtet werden.

Hier eine Möglichkeit für die Ausweisung eines Radweges im nördlichen Teil bei viel Ausflugsverkehr sinnvoll wäre auch eine Erweiterung der Straße mit Geh und Radverkehr denkbar, allerdings würde hier weitere Landschaft versiegelt.

R3 Schwarzhölzlstr Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Feldmoching Ort	10 m	Fahrradstraße	Teils einseitig
zw. Feldmoching u Siedlung	6,5 - 8 m	Fahrradstraße	nein
Siedlung	6,5 - 11,5 m	Fahrradstraße	Teils einseitig
Feld / Regattaweg	5 m	Fahrradstraße	nein

#### R4 - Karlsfelder Str

Der Radweg auf der Karlsfelder Str hört an der Ecke Schwarzhölzlstr auf. Hier ist dringend erforderlich das der Radweg weiter bis zur Pflaumstr weitergeführt wird.

Nachdem das Tempo zudem in dem kurzen östlichen Stück auch auf 30 reduziert werden sollte könnte auch ein Fahrradschutzstreifen auf der Straße ausgewiesen werden.

<b>R4 Karlsfelder Str Teil:</b>	<b>Breite</b>	<b>Lösung Rad</b>	<b>Parken Zukunft</b>
zw. Grashofstr und Schwarzhölzlstr	12 - 13 m	Schutzstreifen je 1,25 m bis 1,5 m	Teils einseitig

## 7.8 Rad-Feldmoching



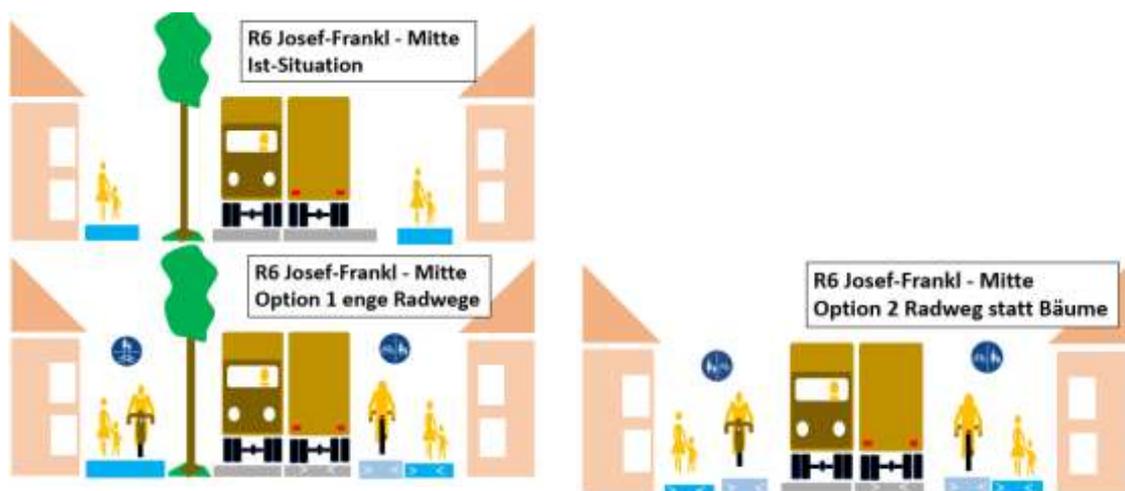
## R5 Pflaumstr /Feldmochinger

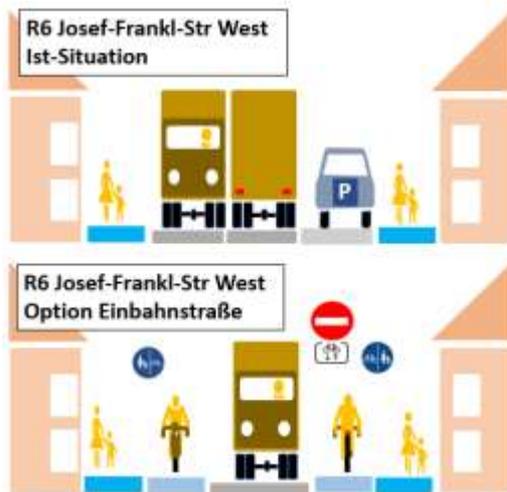
Auf der westlichen Pflaumstr besteht kein Radweg auch der Radweg von Norden Feldmochinger Str hört an der Ampel Pflaumstr auf. Richtung Süden fehlt hier der Radweg auf der Feldmochinger Str völlig. Dringend notwendig, da Schulweg und gefährlich für Radfahrer, da 13.000 bis 19.000 Kfz/24, davon 600 LKW. Wichtig ist hier auch in den Kreuzungsbereichen den Radweg farblich zu markieren.

R5 Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Grashofstr Süd	9 - 10 m	Einbahnregelung mit Radstreifen 2,30 m	Teils einseitig
Feldmochinger Str zw. Pflaumstr / Herbergstr	10,50 - 11 m	Einbahnregelung mit Radstreifen 2,30 m	nein
Pflaumstr West	12 m	Einbahnregelung mit Radstreifen 2,30 m	nein

## R6 Josef-Frankl-Str

Auch auf der Josef-Frankl-Str fehlt ein Radweg westlich Schaarschmidtstr. Bei einem Verkehrsaufkommen von 7.000 Kfz/24h davon 400 LKW und Busse. Auch sollte durchgängig Tempo 30 eingerichtet werden.





Alternativ ist auch eine Radwegführung auf der Straße mit Schutzstreifen anzudenken, in den Teilbereichen wo die Fahrbahn zu eng für einen separaten Radweg ist - Voraussetzung ist hier aber Tempo 30.

R6 Josef-Frankl-Str Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Ortmitte	10,5 - 17,5 m	Einbahnregelung mit 2x Radstreifen 2,30 m	Teils einseitig
Lerchenauer Str bis Zebrastreifen	14,0 - 14,5 m	Gehweg erweitern auf 3 m, Rad frei	nein
Zebrastreifen bis Bahnhof	23,5 - 27 m	Gehweg nördl. erweitern auf 3 m, Rad frei	beidseitig

## R7 Feldmochinger Str

Der Abschnitt von Pflaumstr bis Georg-Zech-Allee ist ohne Radstreifen. Bei einem Verkehrsaufkommen von 14.000 bis 19.000 Kfz und 400 LKW in 24h. Hier könnte der Fußweg verbreitert werden und mit Radfahrern gemeinsam benutzt werden oder ein Schutzstreifen eingerichtet werden.



R7 Feldmochinger Str Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Feldmochinger Str zw. Pflaumstr / Herbergstr	10,5 - 11 m	Einbahnregelung mit Radstreifen 2,3 m	nein
Ortsmitte / Kirche	19 - 21 m	Schutzstreifen 1,5 m	ein- bzw. beidseitig
zw. Josef-Frankl-Str und Otto-Leixl-Str	13,5 m	Schutzstreifen 1,5 m	nein
Otto-Leixl-Str - Georg-Zech-Allee	15,5 m	Schutzstreifen 1,5 m	einseitig

## R8 Lerchenauer Str

Der einigermaßen nutzbare Radweg (teilweise gemischter Fuß/Radweg) hört an der Bergwachtstr auf. Zwar geht der gemischte Radweg Richtung Norden noch bis zur Schule, aber hier teilweise viel zu eng für eine ausreichende Sicherheit. Richtung Süden beginnt der Radweg erst an der Ponkratzstr. Hier müssen die Fußwege in beiden Richtungen verbreitert werden, um auch Radfahren zu ermöglichen - evtl müssten hier auch paar Bäume weichen. Gerade da hier viele Schüler unterwegs sind. Optimaler wären getrennte Fuß-Radwege. Auf dem Feld zwischen Georg-Zech-Allee und Bergwachtstr auch gut darstellbar.

Im BA wird gerade diskutiert den gemeinsamen Rad-Fußweg zwischen Ponkratzstr und Josef-Frankl-Str aufzulösen und nur Fußweg auszuweisen. Die Radfahrer - besonders zur angrenzenden Grundschule würden dann auf die Straße verlagert. Hier sollte ein separater Radweg gebaut werden. Antrag B24: 3-11

R8 Lerchenauer Str Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Ponkratzstr / Josef-Frankl-Str	16 m	Östlich: separater Radweg 1,6 m Westlich: Schutzstreifen 1,5 m	nein
Bergwachtstr /Ponkratz	14,5 - 15,5 m	Gehweg erweitern, Rad frei	nein

## R9 Herbergstr

Auf der Herbergstr (Zone 30) könnte auch ein Radweg eingerichtet werden - insbesondere da die neue Siedlung Hochmuttinger Str mit geplanten 1.400 Menschen mehr Verkehr erzeugen könnte. Besonders Ausweicher von der Josef-Frankl-Str nutzen die Herbergstr. Der Verkehr wird aber durch die Bebauung sicher steigen. Schon jetzt fahren durch die Herbergstr (die im westlichen Teil nicht mal einen Gehweg hat) ca 7.000 Kfz /24h.



Entweder separater Radweg, Fahrradschutzstreifen, Fahrradstraße oder verkehrsberuhigter Bereich mit baulichen Maßnahmen besonders am Spielplatz. Evtl verkehrsberuhigter Kreisverkehr Herbergstr/Hochmuttinger Str.

<b>R9 Herbergstr Teil:</b>	<b>Breite</b>	<b>Lösung Rad</b>	<b>Parken Zukunft</b>
Spielplatz	9,5 m	Fahrradstraße verkehrsberuhigt	Einseitig
Schaarschmidtstr - Hochmuttinger Str	18,5 m	Gehweg erweitern, Rad frei	Teils beidseitig
Hochmuttinger Str - Pflaumstr	12 m	Fahrradstraße verkehrsberuhigt	einseitig
Pflaumstr - Feldmochinger Str	9,5 m	Einbahnregelung, Rad frei	einseitig

## R10 Paul-Preuß-Str

Die Straße ist durch 3 abknickende Vorfahrten und parkende Autos sehr unübersichtlich und für Radfahrer gefährlich. Hier sollte auch ein Radweg auf der westlichen Seite geschaffen werden durch eine Fußwegverbreiterung bzw. Verringerung der parkenden Fahrzeuge. Durchgängig sollte auch Tempo 30 eingeführt werden auch auf dem südlichen Teil.



Laut Bebauungsplan würde sogar ein Radweg an der östlichen Paul-Preuß-Str entlanglaufen. Mit dem Neubau des Hotels wurde dem BA ein Radweg zugesagt. Allerdings ist das Hotel mittlerweile fertiggestellt incl Gehweg - ohne Radweg.

Zur Situation der Fahrradfahrer beschreibt eine Leserin im LA24 ihre Erfahrungen in der Paul-Preuß-Str sowie auch zum Radln auf dem Fußweg mangels Radweg.



R10 Paul-Preuß-Str Teil:	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
<b>Nord</b>	12 m	Fahrradstraße verkehrsberuhigt	beidseitig
<b>Süd</b>	12 m (im Bebauungsplan 18 m)	Schutzstreifen 1,5 m	Nein

## R11 - Unterführung Ponkratzstr - Rambertweg



Durch die Neubausiedlung Lerchenauer Str mit neuer Schule sowie 1.600 Wohnungen sowie 900 Wohnungen an der östlichen Bahnseite steigt der Fuß- und Radfahrer\*innen Verkehr. Da der Bahnübergang Lerchenstr für Rad-Fußmenschen nicht geeignet ist, die Unterführung Dülferstr. auch ungeeignet ist, wäre eine Radunterführung sehr wichtig um die Gebiete mit einander zu verbinden. Besonders wenn jetzt die Bebauung Ratoldstr startet, könnte eine Unterführung gleich mitgebaut werden. Alternativ zu einer Unterführung (die von vielen Leuten eher gemieden werden) könnte auch eine Brücke über die Bahn gebaut werden. Auch könnte eine Brücke evtl günstiger sein.

## R12 Ponkratzstr

Eine Fahrradstraße (mit Kfz frei) würde sich für die Ponkratzstr anbieten in Feldmoching eine gute West-Ost-Verbindung anzubinden. Auch weil die Bebauung Lerchenstr hier mehr Verkehr erzeugen würde. Eine Ampel in der Ecke Lerchenstr und Lerchenauer Str wäre hier vermutlich auch unvermeidlich.

R12 Ponkratzstr	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Ponkratzstr	12 m	Fahrradstraße verkehrsberuhigt	beidseitig

### R13 Dülferstr

Der Radweg hört, vom Hasenberggl kommend, an der Bebauung Feldmoching auf. Der Radweg sollte bis zur Raheinstr weitergeführt werden. Durch die Unterführung lässt sich der Radweg leider mangels Platzgründen nicht durchführen. Die Dülferstr ist mit 10.000 Kfz/24h sehr befahren und aus Sicherheitsgründen ist hier ein Schutz für Radfahrende notwendig.

R13 Dülferstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Westlich Paul-Preuß	10 m	Teils Einbahnregelung, verkehrsberuhigt	einseitig
Paul-Preuß-Str - Raheinstr (Bahnunterführung)	6 - 8 m	Keine	nein
Raheinstr - Johann-Emmer-str	11,5 - 12 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m - Rad frei	nein
Johann-Emmer-Str bis Hasenberggl-Siedlung	19 m	Radweg erweitern auf 2 m (mit Bordstein als Abgrenzung zum parkenden Verkehr)	beidseitig

### R14 Ratold / R14a Raheinstr

Bei der Bebauung Ratold / Raheinstr mit 900 Wohnungen für 2.070 Menschen sollte gleich ein guter Radweg auf der westlichen Seite der Straße mit eingeplant werden. Dieser kann auch als Radschnellweg (R25) von Oberschleißheim Feldmoching über Lerchenau bis Schleißheimer/Frankfurter durchgezogen werden. Über die Dülferstr ist eine Brücke für Radfahrende entlang der Schienen geplant.



Ratold - Nord (westlich wird bebaut)

R14/R14a Rahein / Ratold Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Raheinstr nördlich Hochmuttinger Str nach Oberschleißheim	4 m Feldweg	RSV	nein
Hochmuttinger Str - Hochlandstr	5,5 m	RSV (Anlieger frei)	nein
Hochlandstr - Dülferstr	Ist: 5,5 - 10 m neu: 9,8 - 12,5 m	RSV parallel zur Straße in Neubaugebiet	einseitig
Ratoldstr: Dülferstr - Rampertweg	Ist: 10 m, (Bebauungsplan 15 m), neu: 15 m	RSV parallel zur Straße in Neubaugebiet, Im neuen Bebauungsplan: Schutzstreifen 1,5 m	nein
Rampertweg - Lerchenstr	Ist: 15 m, neu: 19,5 m	RSV parallel zur Straße in Neubaugebiet, Im neuen Bebauungsplan: Schutzstreifen 1,5 m	beidseitig

## R15 Weitlstr

Die Weitlstr ist besonders von der Buslinie 170 und 171 sowie mit PKW-Verkehr stark befahren. Sie ist so schmal das die Bussen im Gegenverkehr nicht aneinander vorbeikommen. Der Gehweg ist meist breit genug. Aber ein separater Radweg - evtl durch Verbreiterung in die Grünfläche ist notwendig, besonders zwischen Riemerschmidstr und Ratoldstr. Auch ist die Straße ein Schulweg zu den Schulen an der Eduard-Spranger-Str.



Im östlichen Teil wäre die Freigabe für Radfahrer in der Einbahnstraße von der Schleißheimer Str Richtung Reschreiterstr wünschenswert

R15 Weitlstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Feldmoching	15 m	Schutzstreifen 1,5m	einseitig
Feld	14,5 m	Trasse um 1 m erweitern, Schutzstreifen 1,5 m	einseitig
Sozialzentrum	18 m	Schutzstreifen 1,5 m	beidseitig
Reschreiterstr	13 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei	beidseitig
Einbahnstr	12 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei (beide Richtungen)	beidseitig

## R24 Radschnellweg Karlsfeld - Bayernkaserne

Karlsfeld kann mit einem Radschnellweg West-Ost durch Feldmoching verbunden werden

Karlsfeld, Ludwigsfeld, Autobahnüberweg zum Kaiserhölzl über die Felder zur Georg Zech Allee, zwischen Sportplatz und Neubaugebiet Lerchenauer Str, über die Drudhardstr zum Bahnübergang Lerchenstr, Malvenweg, am ABIX vorbei, über die Gundermannstr, übers Feld über die Eberwurzstr, dann östlich entlang der Augustin-Rösch-Str, über die Schleißheimer Str und dann an dem bestehenden Radschnellweg Rathenastr bis zur Bayernkaserne bzw. dann Richtung Süden auf den bestehenden Radschnellweg nach Am Hart.

## R25 Radschnellweg Oberschleißheim - Frankfurter Ring

Ein Radschnellweg von Oberschleißheim - Raheinstr, Ratoldstr, Rambertweg dann südlich dem Feld entlang, über die Weitlstr, am ABIX, über die Gundermannstr, dann übers Feld und östlich der Eberwurzstr, am Virginia Depot, entlang der Detmoldstr und in die Schleißheimer Str südlich abzweigen - verbindet somit mehrere Stadteile des Münchner Nordens mit Oberschleißheim.

Statt Rambertweg kann auch weiter westlich der Ratoldstr und entlang Malvenweg der Weg geführt werden.

## 7.9 Rad-Kaiserhölzl



### R16 - Blütenanger

Der Blütenanger ist ohne Radweg, hier fahren Busse.

R16 Blütenanger Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Fasanerie Siedlung	9 m	Keine	Teils einseitig
Feld	7,5 m	Trasse erweitern für Rad/Gehweg	nein

### R17 Pappelallee

Die Pappelallee ist ohne Fußweg nördlich der Fasanerie. Viel Autoverkehr ist nicht. Hier würde sich eine Fahrradstraße (Kfz frei) anbieten die Fahrradstraße könnte von der Trollblumenstr bis zur Hammerschmiedstr gehen, oder über das Feld in der Höhe Ponkratzstr (falls hier eine Durchfahrt zwischen Feldmochinger Str u Gottesackerweg möglich wäre.) Alternativ dazu auch die Einbahnstraße in der Hammerschmiedstr zwischen Gottesackerweg und Feldmochinger Str in beiden Richtungen für Radfahrer zu öffnen.

## R23 Radhauptverbindung Karlsfeld - Olympia

Radhauptweg von

- Kristallstr,
- Auf den Schrederwiesen (hier muss der Radweg noch ausgebaut werden), Auf den Schrederwiesen hört der Radweg bzw. die Radbenutzung des Fußweges an der Kreuzung Schropfenwiesenstr auf. Hier sollte der Radweg weitergeführt werden.

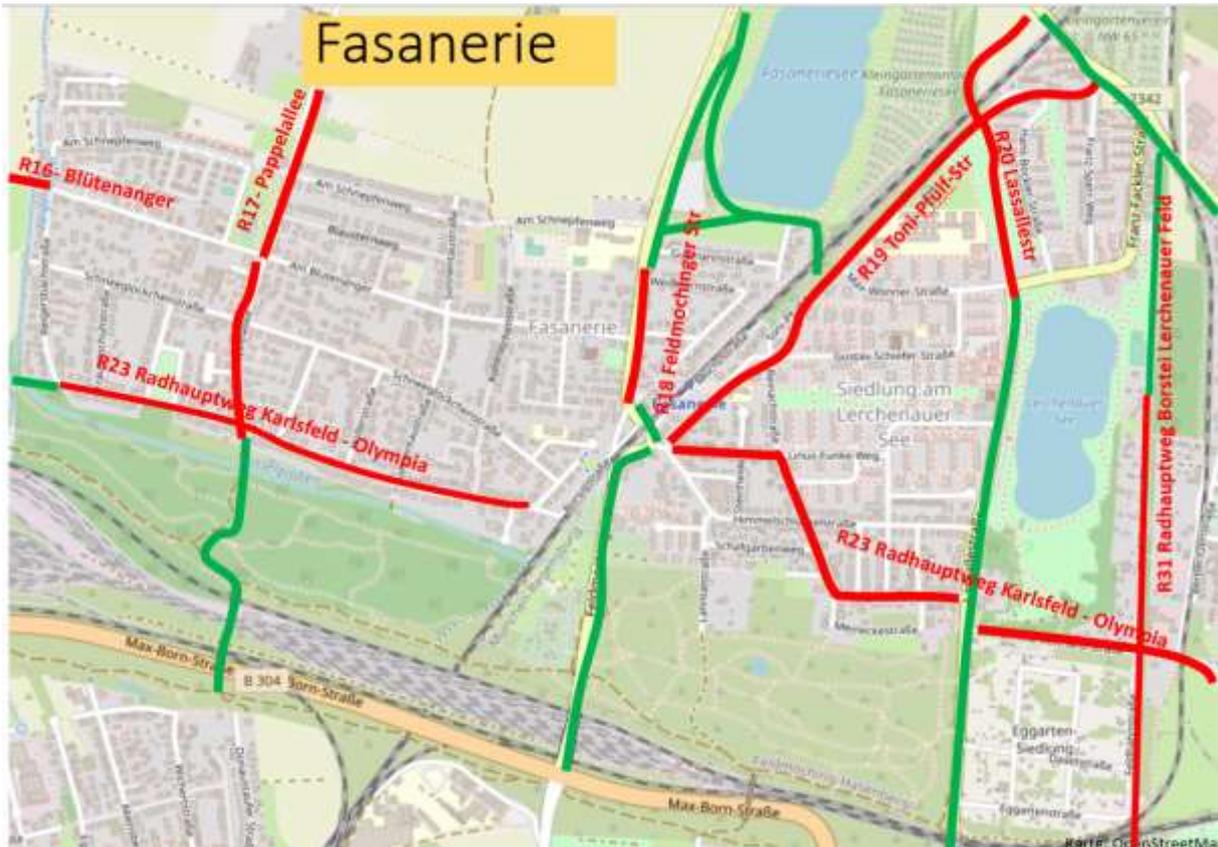


- beim Campingplatz entlang den Schienen
- auf die Trollblumenstr - diese sollte als Fahrradstraße (Kfz frei) ausgewiesen werden
- entlang der Borsigstr (auch Fahrradstraße zum Ausweisen)
- zum Bahnhof Fasanerie - hier die Bahnquerung,
- Linus-Funke-Weg (Einbahnstraße aber Radfahrer frei),
- Reinachstr (Nebenstraße)
- Grieserstr (Nebenstraße)
- Lassallestr (Radweg besteht)
- Wilhelmine Reichard Str - hier einen Radweg entlangführen
- Schittgablerstr (Radweg besteht)
- Lerchenauer bis Olympia/BMW-Am Riesenfeld (Radweg besteht)
- alternativ auch Richtung Waldmeisterstr/Lemgostr in den geplanten Radschnellweg 25 anknüpfen

## R24 Radschnellweg Karlsfeld - Bayernkaserne

Karlsfeld, Ludwigsfeld (übers Feld) Autobahnüberweg zum Kaiserhölzl über die Felder zur Georg Zech Allee, zwischen Sportplatz und Neubaugebiet Lerchenauer Str, über die Drudhardstr zum Bahnübergang Lerchenstr, Malvenweg, am ABIX vorbei, über die Gundermannstr, übers Feld über die Eberwurzstr, dann östlich entlang der Augustin-Rösch-Str, über die Schleißheimer Str und dann an dem bestehenden Radschnellweg Rathenastr bis zur Bayernkaserne bzw. dann Richtung Süden auf den bestehenden Radschnellweg nach Am Hart.

## 7.10 Rad-Fasanerie/Lerchenauer See



### R16 - Blütenanger

Der Blütenanger (Straße mit Vorfahrtsberechtigung, Zone 30) ist ohne Radweg, hier fahren Busse. Schulweg-Radweg ist notwendig. Der Gehweg ist zu schmal für Radbenutzung. Hier müssten die parkenden Autos weichen um Radweg einzurichten. Insgesamt ist die Straße innerhalb der Siedlung leider aber zu schmal, um Rad und Fußwege beidseitig einzurichten.



R16 Blütenanger Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Fasanerie Siedlung	9 m	Keine	Teils einseitig
Feld	7,5 m	Trasse erweitern für Rad/Gehweg	nein

## R17 Pappelallee

Die Pappelallee ist ohne Fußweg nördlich der Fasanerie. Viel Autoverkehr ist nicht. Hier würde sich eine Fahrradstraße (Kfz frei) anbieten die Fahrradstraße könnte von der Trollblumenstr bis zur Hammerschmiedstr gehen, oder über das Feld in der Höhe Ponkratzstr (falls hier eine Durchfahrt zwischen Feldmochinger Str und Gottesackerweg möglich wäre.)

Alternativ dazu auch die Einbahnstraße in der Hammerschmiedstr zwischen Gottesackerweg und Feldmochinger Str in beiden Richtungen für Radfahrer zu öffnen.

## R18 Feldmochinger Str

Die Feldmochinger Str hat im Ortskern von der Fasanerie keinen Radweg. Hier ist dringend ein Radweg notwendig. Im Norden der Feldmochinger und südlich der Bahn gibt es bereits Radwege bzw. gemeinsamer Fuß-Radwege. Auch Schulweg. Derzeit nutzen viele Radfahrende den Gehweg und gefährden so Fußgehende. Hier müsste der Fußweg verbreitert werden oder auf die Bäume verzichtet werden. Tempo 30 hilft hier leider nicht ausreichend zur Verkehrssicherheit. Falls die Bahnschranke in der Zukunft durch eine Unterführung ersetzt wird zieht das enorm viel Durchgangsverkehr an und die Straße wird noch kritischer für die Verkehrssicherheit. Mit der Bahnunterführung soll auch die alte Feldmochinger Str mit Radweg ausgestattet werden.



R18 Feldmochinger Str Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Fasanerie Siedlung	12,5 - 13 m	Geh verbreitern auf 2,5 m Rad frei	nein

### R19 Toni-Pfülf Str

Östlich der S-Bahn entlang der Toni-Pfülf Str und der Verlängerung der Niederalteicher Str sollte ein Radweg geschaffen werden - Schulweg für die Mittel & Grundschule Toni Pfülf Str. Die Toni Pfülf-Str (Zone 30) wird oft von parkenden LKWs für Radfahrer unübersichtlich. Radweg an der östlichen Fußwegseite für beide Richtungen frei machen. Ggfls. Fußweg verbreitern.



R19 Toni-Pfülf-Str Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Nord	14 m	Gehweg Rad frei	beidseitig
Schule	12 m	Ost: Gehweg frei West: Schutzstreifen 1,5 m	einseitig

### R20 Lassallestr

Die (gedachte) Verlängerung der Lassallestr zwischen Franz-Fackler-Str und Toni-Pfülf-Str - in der Grünfläche westlich der Hans-Bockler-Str ließe sich ein Radweg durchführen (Schulweg) da auch Frank Fackler Str oder der Franz-Sperr-Weg für Radfahrer\*innen weniger geeignet ist. Möglich ist auch in der Verlängerung der Lassallestr eine Brücke über die Bahn für Rad- und Fußgänger anzulegen und die dann über das Lerchenauer Feld zur Lerchenauer Str zu führen.

## R23 Radhauptweg Karlsfeld - Olympia

Radhauptweg von

- Kristallstr,
- Auf den Schrederwiesen (hier muss der Radweg noch ausgebaut werden), Auf den Schrederwiesen hört der Radweg bzw. die Radbenutzung des Fußweges an der Kreuzung Schropfenwiesenstr auf. Hier sollte der Radweg weitergeführt werden. Ein separat geführter Radweg wäre sicherer. Hier müsste dazu allerdings Baumbestand weichen.
- beim Campingplatz entlang der Schienen
- auf die Trollblumenstr - diese sollte als Fahrradstraße (Kfz frei) ausgewiesen werden
- entlang der Borsigstr (auch Fahrradstraße zum Ausweisen) (nur bis die Bahnunterführung gebaut wird. Mit Bahnunterführung läuft die Feldmochinger Str durch die Borsigstr. Eine Radunterführung an der alten Feldmochinger Str ist geplant.
- zum Bahnhof Fasanerie - hier die Bahnquerung,
- Linus-Funke-Weg (Einbahnstraße aber Radfahrer frei),
- Reinachstr (Nebenstraße)
- Grieserstr (Nebenstraße)
- Lassallestr (Radweg besteht)
- Wilhelmine Reichard Str - hier einen Radweg entlangführen

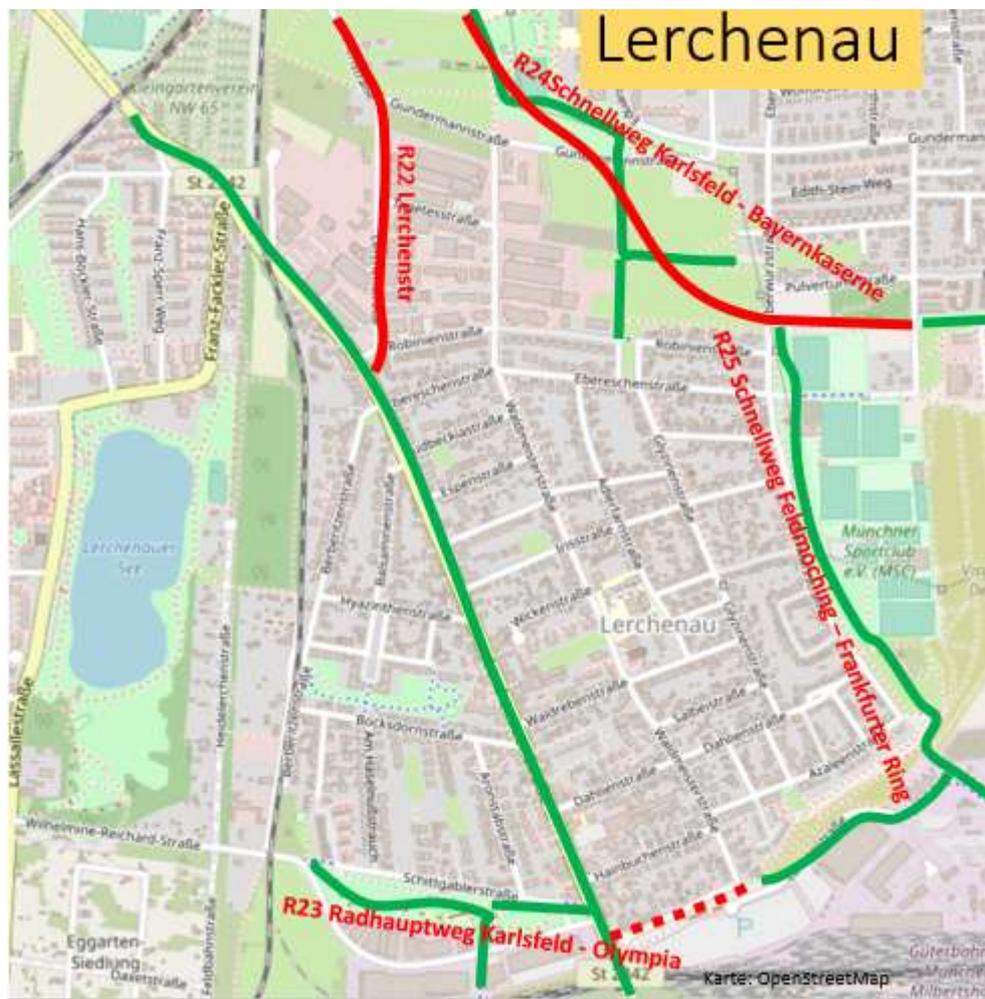


- Schittgablerstr (Radweg besteht)
- Lerchenauer bis Olympia/BMW-Am Riesenfeld (Radweg besteht)
- alternativ auch Richtung Waldmeisterstr/Lemgostr in den geplanten Radschnellweg 25 anknüpfen

## R31 Radhauptweg Lerchenauer Feld - Olympia - Borstei

- Neubausiedlung Lerchenauer Feld
- Lerchenauer Str – Ausbau Radweg und Straßenquerung bzw Alternative bei Fertigstellung Bahnüberquerung nördliche Lassallestr
- Heidlerchenstr (Fuß/Radweg bzw beruhigte Anwohnerstraße) Anschluss an Siedlung Lerchenauer See
- Eggarten – Neubausiedlung (Ausbau Feldbahnstr zur Fahrradstr)
- Bestehende Fuß/Radunterführung unter DB-Nordring
- Bestehende stillgelegte Bahnüberführung Triebstraße
- Nutzung stillgelegte Bahnschienen zum Olympiabahnhof
- Bestehende Rad/Fußüberführung über Georg-Brauchle-Ring
- Borstei / Dachauer-Str

## 7.11 Rad-Lerchenau



### R21 Lerchenstr

Die Lerchenstr hat weder Fuß- noch Radweg zwischen Bahnübergang und Targetesstr. Und ist in diesem Bereich sehr kurvig unübersichtlich. Hier und südlich bis zur Lerchenauer Str ist ein Radweg dringend erforderlich. Insb. da auch viel LKW-Verkehr (Wertstoffhof und Industriegebiet) auf der Straße unterwegs ist.

R21 Lerchenstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Feld	6 m	Trasse erweitern um Geh- & Radweg	nein
Gewerbegebiet	15 m	Schutzstreifen 1,5 m	Teils einseitig

### **R23 Radhauptweg Karlsfeld - Olympia**

Radhauptweg von

- Kristallstr,
- Auf den Schrederwiesen (hier muss der Radweg noch ausgebaut werden), Auf den Schrederwiesen hört der Radweg bzw. die Radbenutzung des Fußweges an der Kreuzung Schropfenwiesenstr auf. Hier sollte der Radweg weitergeführt werden.
- beim Campingplatz entlang den Schienen
- auf die Trollblumenstr - diese sollte als Fahrradstraße (Kfz frei) ausgewiesen werden
- entlang der Borsigstr (auch Fahrradstraße zum Ausweisen)
- zum Bahnhof Fasanerie - hier die Bahnquerung,
- Linus-Funke-Weg (Einbahnstraße aber Radfahrer frei)
- Reinachstr (Nebenstraße)
- Grieserstr (Nebenstraße)
- Lassallestr (Radweg besteht)
- Wilhelmine Reichard Str - hier einen Radweg entlangführen
- Schittgablerstr (Radweg besteht)
- Lerchenauer bis Olympia/BMW-Am Riesenfeld (Radweg besteht)
- alternativ auch Richtung Waldmeisterstr/Lemgostr in den geplanten Radschnellweg 25 anknüpfen - Überführung der Lerchenauer Str

### **R24 Radschnellweg Karlsfeld - Bayernkaserne**

- Karlsfeld kann mit einem Radschnellweg West-Ost durch Feldmoching verbunden werden
- Karlsfeld, Ludwigsfeld, Autobahnüberweg zum Kaiserhölzl über die Felder zur Georg Zech Allee, zwischen Sportplatz und Neubaugebiet Lerchenauer Str, über die Drudhardstr zum Bahnübergang Lerchenstr, Malvenweg, am ABIX vorbei, über die Gundermannstr, übers Feld über die Eberwurzstr, dann östlich entlang der Augustin-Rösch-Str, über die Schleißheimer Str und dann an dem bestehenden Radschnellweg Rathenastr bis zur Bayernkaserne bzw. dann Richtung Süden auf den bestehenden Radschnellweg nach Am Hart.

### **R25 Radschnellweg Oberschleißheim - Frankfurter Ring**

- Ein Radschnellweg von Oberschleißheim - Raheinstr, Ratoldstr, Rambertweg dann südlich dem Feld entlang, über die Weitlstr, am ABIX, über die Gundermannstr, dann übers Feld und östlich der Eberwurzstr, am Virginia Depot, entlang der Detmoldstr und in die Schleißheimer Str südlich abzweigen - verbindet somit mehrere Stadteile des Münchner Nordens mit Oberschleißheim.
- Statt Rambertweg kann auch weiter westlich der Ratoldstr und entlang Malvenweg der Weg geführt werden.

## 7.12 Rad-Hasenberg



### R15 Weitlstr

Die Weitlstr ist besonders von der Buslinie 170 und 171 sowie mit PKW-Verkehr stark befahren. Sie ist so schmal das die Bussen im Gegenverkehr nicht aneinander vorbeikommen. Der Gehweg ist meist breit genug, aber sollte noch ergänzt werden zwischen Riemerschmidstr und Ratoldstr. Auch ist die Straße ein Schulweg zu den Schulen an der Eduard-Spranger-Str.

Im östlichen Teil wäre die Freigabe für Radfahrer in der Einbahnstraße von der Schleißheimer Str Richtung Reschreiterstr wünschenswert

### R30 Aschenbrennerstr / Blodigstr

Die stark beparkte und befahrene - auch Buslinie 60 - Aschenbrennerstr und Blodigstr sollte mit einem Fahrradweg ausgestattet werden auch als Schulweg für die Erich-Kästner Realschule und die Grundschule an der Paulckestr genutzt. Gerade im Hasenberggl wird viel Autofahren. Hier muss das Fahrrad einen höheren Stellenwert erlangen. Hierzu gehören sichere Radwege



R30 Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Aschenbrenner Str Nord	17 m	Schutzstreifen 1,5 m	einseitig
Aschenbrenner Str West / Stanigplatz	14 m	Schutzstreifen 1,5 m	nein
Blodigstr	17 m	Schutzstreifen 1,5 m	einseitig

### R26 Ittlingerstr

Als Nord-Süd-Verbindung wird hier ein Radweg an der Ittlingerstr benötigt. Die Ittlingerstr soll von der Bebauung nachverdichtet werden. Auch aus Schulweg zur Grundschule an der Ittlingerstr ist hier zukünftig ein Radweg notwendig. Auch wenn hier eine Zone30 ist kann ein Radweg gebaut werden - auch wenn er nicht offiziell benutzungspflichtig sein mag. - siehe auch Lokalanzeiger 24

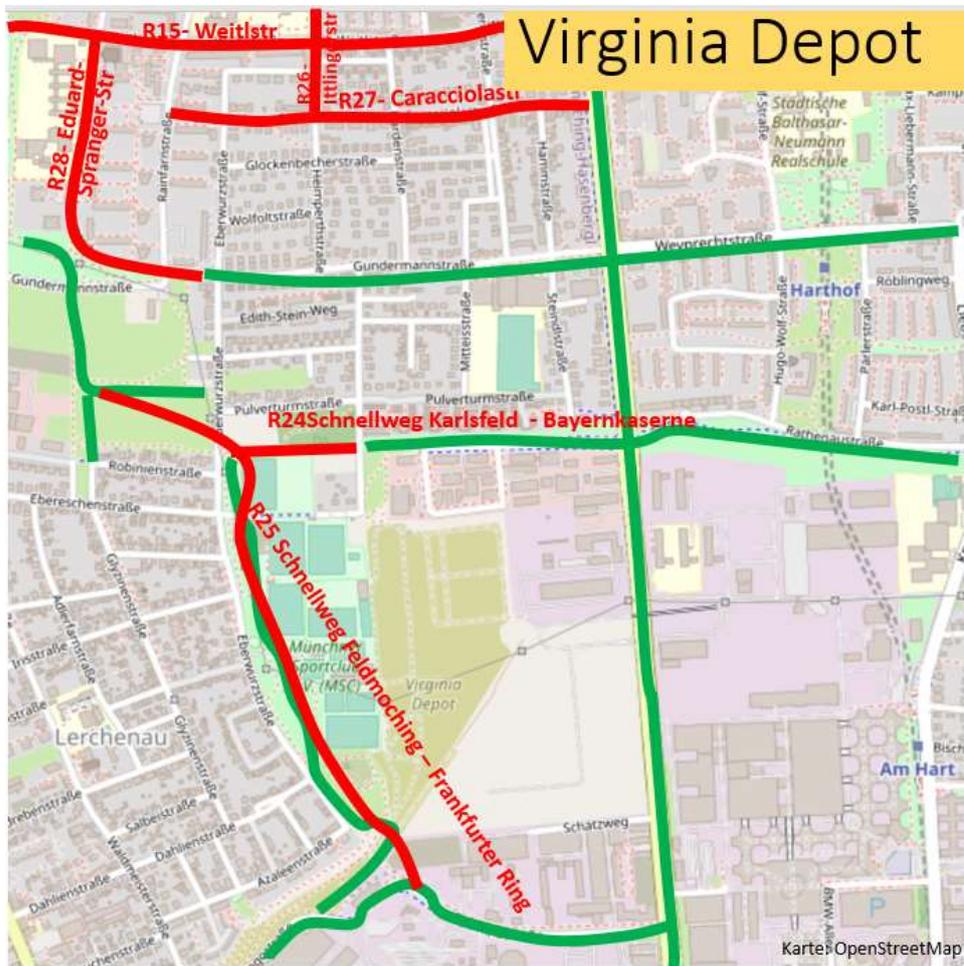
R26 Ittlingerstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Nord	11,5 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei	nein
Schule	13,5 m	Gehweg erweitern auf 3 m, Rad frei	Teils einseitig

### R29 Fortner Str

Die Verbindung Schleißheimer Str zur Autobahnbrücke nach Oberschleißheim sollte auch als Radweg (z.B. Fahrradstraße) ausgewiesen werden. Vorfahrt für die Fortnerstr über die Theolottstr. Die Querparkplätze müssten zur Sicherheit als Längsparkplätze umgewandelt werden. Auch notwendig als Schulweg zur Grundschule an der Theolottstr.

R29 Fortnerstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Fortnerstr	22 m	Schutzstreifen 1,5 m oder Fahrradstraße	Beidseitig längsparken

## 7.13 Rad-Virginia Depot



### R15 Weitstr

Die Weitstr ist besonders von der Buslinie 170 und 171 sowie mit PKW-Verkehr stark befahren. Sie ist so schmal das die Bussen im Gegenverkehr nicht aneinander vorbeikommen. Der Gehweg ist meist breit genug, aber sollte noch ergänzt werden zwischen Riemerschmidstr und Ratoldstr. Auch ist die Straße ein Schulweg zu den Schulen an der Eduard-Spranger-Str und Grundschule an der Ittlingerstr

Im östlichen Teil wäre die Freigabe für Radfahrer in der Einbahnstraße von der Schleißheimer Str Richtung Reschreiterstr wünschenswert

R15 Weitstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Feldmoching	15 m	Schutzstreifen 1,5m	einseitig
Feld	14,5 m	Trasse um 1 m erweitern, Schutzstreifen 1,5 m	einseitig
Sozialzentrum	18 m	Schutzstreifen 1,5 m	beidseitig
Reschreiterstr	13 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei	beidseitig
Einbahnstr	12 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei (beide Richtungen)	beidseitig

#### R24 Radschnellweg Karlsfeld - Bayernkaserne

- Karlsfeld kann mit einem Radschnellweg West-Ost durch Feldmoching verbunden werden
- Karlsfeld, Ludwigsfeld, Autobahnüberweg zum Kaiserhölzl über die Felder zur Georg Zech Allee, zwischen Sportplatz und Neubaugebiet Lerchenauer Str, über die Drudhardstr zum Bahnübergang Lerchenstr, Malvenweg, am ABIX vorbei, über die Gundermannstr, übers Feld über die Eberwurzstr, dann östlich entlang der Augustin-Rösch-Str, über die Schleißheimer Str und dann an dem bestehenden Radschnellweg Rathenastr bis zur Bayernkaserne bzw. dann Richtung Süden auf den bestehenden Radschnellweg nach Am Hart.

#### R25 Radschnellweg Oberschleißheim - Frankfurter Ring

- Ein Radschnellweg von Oberschleißheim - Raheinstr, Ratoldstr, Rambertweg dann südlich dem Feld entlang, über die Weitlstr, am ABIX, über die Gundermannstr, dann übers Feld und östlich der Eberwurzstr, am Virginia Depot, entlang der Detmoldstr und in die Schleißheimer Str südlich abzweigen - verbindet somit mehrere Stadteile des Münchner Nordens mit Oberschleißheim.
- Statt Rambertweg kann auch weiter westlich der Ratoldstr und entlang Malvenweg der Weg geführt werden.

#### R26 Ittlingerstr

Als Nord-Süd-Verbindung wird hier ein Radweg an der Ittlingerstr benötigt. Auch als Schulweg zur Grundschule an der Ittlingerstr notwendig

R26 Ittlingerstr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Nord	11,5 m	Gehweg erweitern auf 2,5 m Rad frei	nein
Schule	13,5 m	Gehweg erweitern auf 3 m, Rad frei	Teils einseitig

#### R27 Caracciolastr

Als Querverbindung im Südlichen Hasenberg und als Schulweg notwendiger Radweg

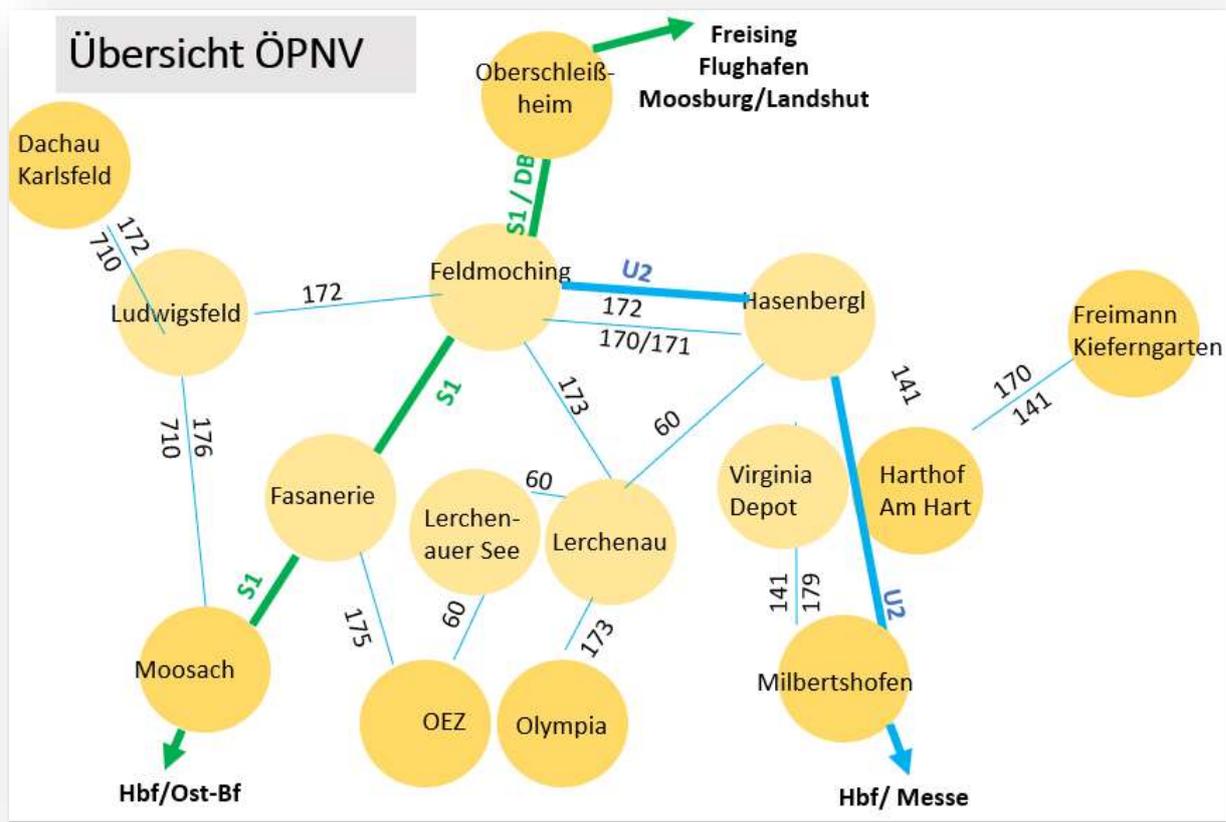
R27 Caracciolastr Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Caracciola	14,5 m	Gehweg erweitern auf 3 m Rad frei	beidseitig

#### R28 Eduard-Spranger-Str

Für einen sicheren Schulweg für die Schulen an der Eduard-Spranger-Str wird hier ein Radweg benötigt

R28 Teil	Breite	Lösung Rad	Parken Zukunft
Eduard-Spranger-Str	15 m	Schutzstreifen 1,5 m	beidseitig

## 8) ÖPNV



Obwohl es im 24. Bezirk eine U-Bahn (U2) sowie eine S-Bahn (S1-Flughafen/Freising) gibt besteht durch den Zuzug und Umstieg vom Auto auf Bahn eine starke Unterversorgung. Auch ist die S1 sehr unzuverlässig und wird deshalb ungern genutzt (Verspätungen vor allem wegen Defekten an Bahnübergängen). Öfters fällt die S-Bahn aus. Richtung Norden/Oberschleißheim gibt es hier keinen alternativen Busverkehr. Taxi fällt aus, da hier zu wenig Taxis stehen.

### Tarifzonen

Der 24. Stadtbezirk liegt komplett in der MVV-Tarifzone M. Auch der Anschluss nach Karlsfeld ist mit der Tarifzone M gesichert. Für Oberschleißheim jedoch benötigt man schon die Tarifzone 1. Auf der anderen Seite kann man mit der Tarifzone 1 bis zum Frankfurter Ring mit der U2 fahren oder nach Moosach mit der S1 fahren (Moosach, Karlsfeld, Fasanerie, Feldmoching, Hasenbergl, Dülferstr, Harthof, Am Hart und Frankfurter Ring liegen im Dualen Bereich von Zone M und Zone 1).

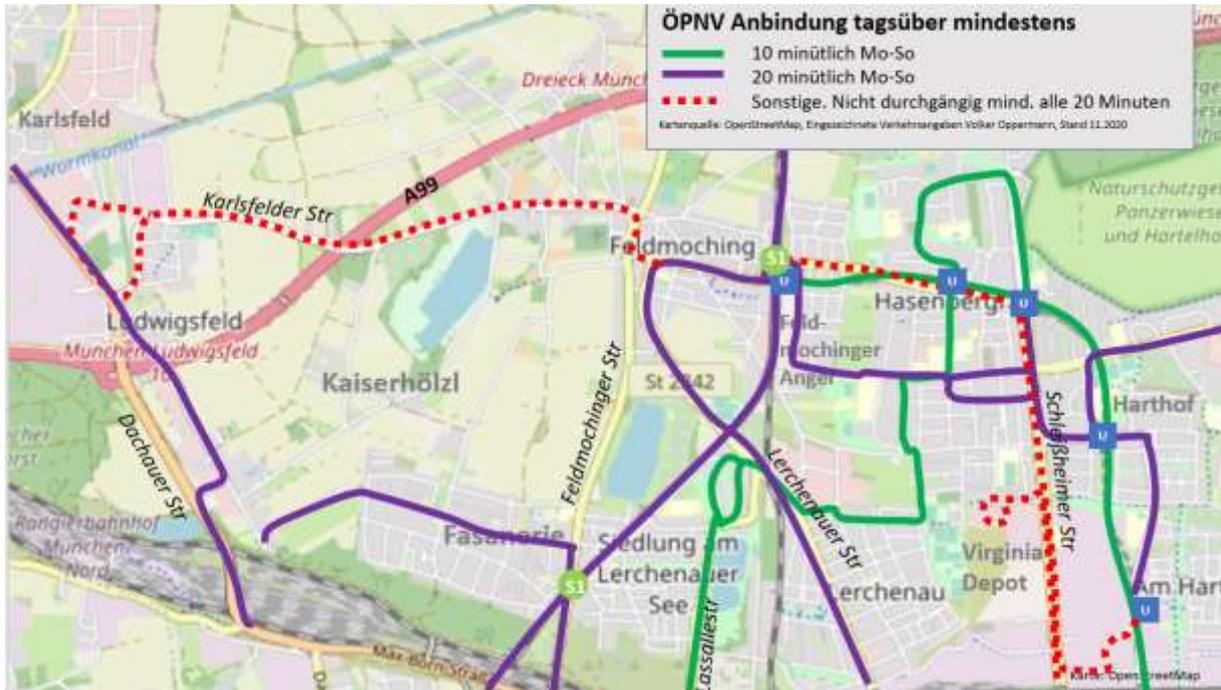
Die Ausweitung der Tarifzone M bis Oberschleißheim wäre wünschenswert. Ein 365 Euro Jahresticket für Erwachsene wäre sehr wünschenswert, um mehr Leute in den ÖPNV zu bewegen.

Im 24. Bezirk sind einige Gebiete mangelhaft mit Busanschluss erschlossen. Hier wurde folgende Methode angewendet. Um die Haltestellen wurden Ringe mit 300 m gezogen bzw. bei U/S-Bahn mit 600 m.

ÖPNV	Nach	Haltestellen im Kern	Takt (Stand Dez 2020)	Anpassung
Bus 60	Dülferstr - Dessauerstr	Dülferstr, Aschenbrennerstr, Stösserstr, Stanigpl, Hasenberg, Ittlingerstr, Hasenberg-Süd, Gundermannstr, Pulverturmstr, Goldlackpl, Robinienstr, Franz-Sperr-Weg, Max-Wönner-Str, Lerchenauer See, Himmelschlüsselstr, Lassallestr, OEZ	10 min	
Bus 141	Dülferstr - Scheidplatz	Dülferstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Harthof	20 min	Verlängern bis Wintersteinstr, 10 min durchgängig
Bus 141	Dülferstr - Heidemannstr	Dülferstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Harthof	Sa: 20 min,	10 min durchgängig
Bus 170	Feldmoching - Kieferngarten	Feldmoching, Feldmoching-Anger, Hasenberg-Süd, Ittlingerstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Harthof	20 min 6-20h Mo-Fr	10 min durchgängig
Bus 171	Feldmoching - Am Hart	Feldmoching, Feldmoching-Anger, Hasenberg-Süd, Ittlingerstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Harthof	20 min	10 min
Bus 172 Ost	Feldmoching - Am Hart	Feldmoching, Paidastr, Hasenberg, Dülferstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Augustin-Rösch-Str, Pulverturmstr, Detmoldstr, Max Diamandstr, BMW, Am Hart	20 min Mo-Fr	10 min durchgängig (schon im Verkehrskonzept München Nord sollte eine Taktung von 20 min Mo-So geführt werden (P8))
Bus 172 West	Feldmoching - Dachau	Feldmoching, Lerchenstr, Josef-Frankl-Str, Grashofstr, Schwarzhölzlstr, Feldmochinger See, Kaiserhölzlstr, Siedlung Ludwigsfeld, Opalstr, Kristallstr, Karlsfelder Str	Mo-Fr: 10 min 6-8h, 13-18h 20 min 9-12, 19-21h Sa/So: 30 min	10 min durchgängig
Bus 173	Feldmoching - Petuelring	Feldmoching, Lerchenstr, Josef-Frankl-Str, Bergwachtstr, Georg-Zech-Allee, Franz-Sperr-Weg, Robinienstr, Irisstr, Schittgablerstr, Lerchenauer Str, Olympiazentrum	20 min 10 min: 6-8h, 13-18h Mo-Fr	10 min durchgängig
Bus 175	Ludwigsfeld-Camping - Georg-Brauchle Ring	Ludwigsfeld/Camping, Blütenanger, Pappelallee, Sonnentaust, Kuckucksblumenstr, Fasanerie Bf, Merseburger Str, OEZ	20 min 10 min: Mo-Fr 6-9h (nur ab	10 min durchgängig

			Fasanerie), 15-19h	
Bus 176	Dachau / Moosach	Karlsfelder Str, Kristallstr, Ferchenbachstr, Rangierbahnhof	40 min,  20 min  Mo-Fr 6-9h u 15-18h	
Bus 179	Olschewski- bogen - Frankfurter Ring	Olschewskibogen, Augustin-Rösch- Str, Pulverturm, Detmoldstr, Max- Diamandstr, Knorrstr	Mo-Sa :  30 min,  Mo-Fr: 7-8h, 17-18h  alle 20 min	
Bus 710	Karlsfeld - Dachau	Karlsfelder Str, Kristallstr, Ferchenbachstr, Rangierbahnhof	45 min	halbstündlich
Nacht -Bus N41	Feldmoching - Aidenbachstr	Feldmoching, Paidastr, Hasenberg, Stanigpl, Stösserstr, Aschenbrennerstr, Dülferstr, Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr, Harthof	1-3h tgl stündl. WE 30 min 1-3h	
Nacht -Bus N71	Westfriedhof / Karlsfeld / Westfriedhof	Karlsfelder Str, MAN, Opalstr, Kristallstr, Ferchenbachstr, Ludwigsfeld-Camping, Blütenanger, Pappelallee, Sonnentastr, Kuckucksblumenstr, Fasanerie, Merseburger Str, OEZ	WE 2-4h  30 min	
Nacht -Bus N76	Dülferstr - Petuelring	Dülferstr, Hasenberg, Ittlingerstr, Hasenberg-Süd, Gundermannstr, Pulverturmstr, Goldlackpl, Robinienstr, Franz-Sperr-Weg, Max- Wönner-Str, Lerchenauer See, Himmelschlüsselstr, Lassallestr, Olympiapark	WE 2-3h  30 min	
S1	Freising/ Flughafen - Leuchtenberg- ring	Feldmoching / Fasanerie	20 min	10 Min Takt im Hauptverkehr
RB	Hbf - Landshut	Feldmoching	6x tgl	stündlich
U2	Feldmoching - Messestadt- Ost	Feldmoching / Hasenberg / Dülferstr / Harthof / Am Hart	5 min	

Wenn man die derzeitige ÖPNV-Anbindung auf die Karte überträgt sieht man, dass viele Gebiete nicht im durchgängigen 10- oder 20-minütigen Takt angebunden sind.



Folgende Handlungspunkte wurden identifiziert:



## 8.1 ÖPNV Schwarzhölzl

Der einzige Öffentliche Nahverkehr ist ein Bus **172** auf der Karlsfelder Str von Dachau zum Feldmochinger Bahnhof



**Ö1-** Schwarzhölzlstr. Bis zu 1,5 km bis zum Bus (ohne Geh- und Radweg)

464 Menschen mit 201 Arbeitsplätzen, wohnen in der Schwarzhölzlsiedlung nördlich und südlich der Autobahn.

**Ö1a** Regattaweg - hier ist der Weg zum Bus 172 zur Schwarzhölzlstr/Karlsfelder Str (ohne Geh- und Radweg) 4 km lang bzw. 2 km zum Bus 291 an der B471 (Dachau-Oberschleißheim) der aber nur Wochentags stündlich bedient wird.

### Möglichkeit:

Bus von

- Feldmoching Dorfkern (Anbindung an Bus 172),
- Karlsfelder Str,
- Schwarzhölzlstr
- Regattaweg

Alternativ würde sich für Schwarzhölzl, Grashofsiedlung und Kaiserhölzl auch ein Rufbus anbieten. Wenn das Angebot gut genutzt wird könnte im 2. Schritt ein Linienverkehr eingerichtet werden.

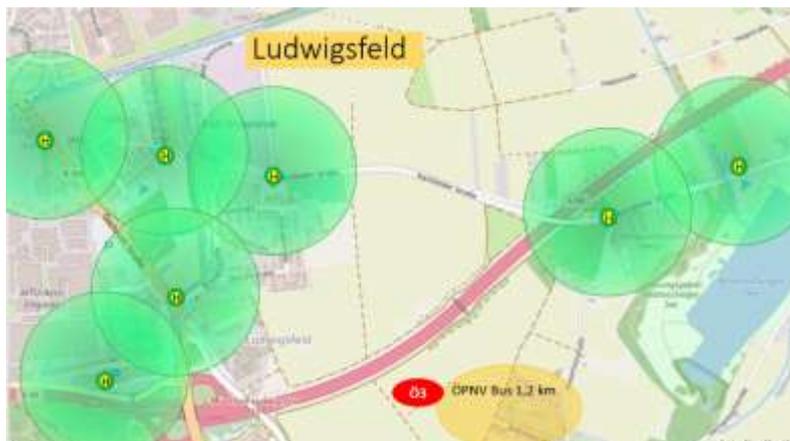
**Ö2:** Grashofstr/Eisenhüttenweg: bis zu 1,3 km bis zur Buslinie 172 entlang der Karlsfelder Str.

Die Grashofsiedlung und der südliche Teil der Autobahn werden von 498 Menschen bewohnt und 260 Arbeitsplätzen.

### Möglichkeit:

hier einen Bus (Feldmoching Bf - Oberschleißheim auf der Grashofstr & Eisenhüttenweg und dann rechts auf die Feldmochinger Str nach Oberschleißheim zu führen.

## 8.2 ÖPNV Ludwigsfeld

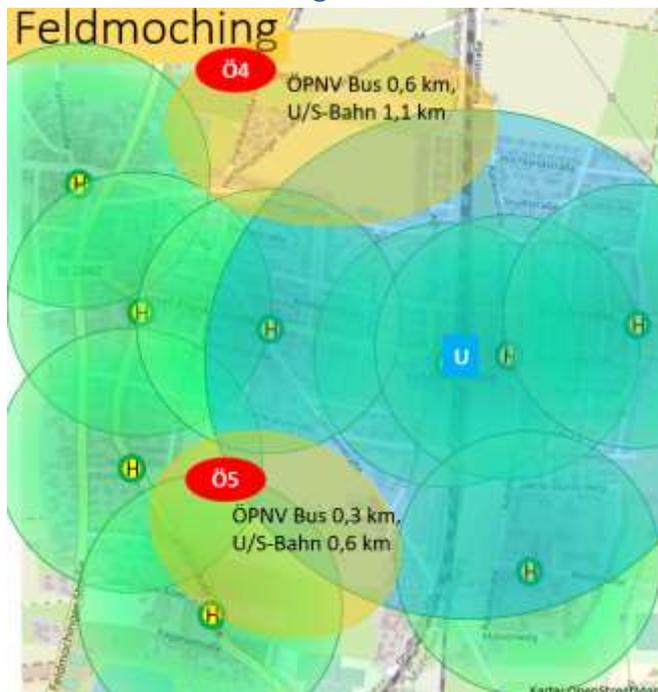


Ludwigsfeld ist über den Bus **172** Karlsfeld/Dachau - Feldmoching angebunden. Der Bus **176** fährt nach Moosach Bf. Der Bus **710** fährt von Dachau über Ludwigsfeld nach Moosach Bf. Des Weiteren fährt die Nachtlinie **N71** zum Westfriedhof (U)

die **Ö3** - Kaiserholzsiedlung südlich der Autobahn ist fernab von einem Busanschluss

**Maßnahme:** durchgängigen 10 minütigen Takt für Bus 172 und Bus 176

## 8.3 ÖPNV Feldmoching



Der Kern von Feldmoching ist eigentlich gut angebunden

**S1** Freising/Flughafen - Feldmoching - Ostbahnhof

**U2** über Hauptbahnhof zur Messestadt

Bus **170** von Feldmoching Bf, Dülferstr, Ratoldstr, Weitlstr nach Am Hart

Bus **171** wie Bus **170** aber Verlängerung nach Kieferngarten.

Bus **172** Am Hart, Dülferstr, Paul-Preuß-Str, Feldmoching Bf über Josef-Frankl-Str, Feldmochinger Str, Karlsfelder Str nach Dachau

Bus **173** vom Bf Feldmoching über Josef Frankl-Str, Lerchenauer Str zum Petuelring

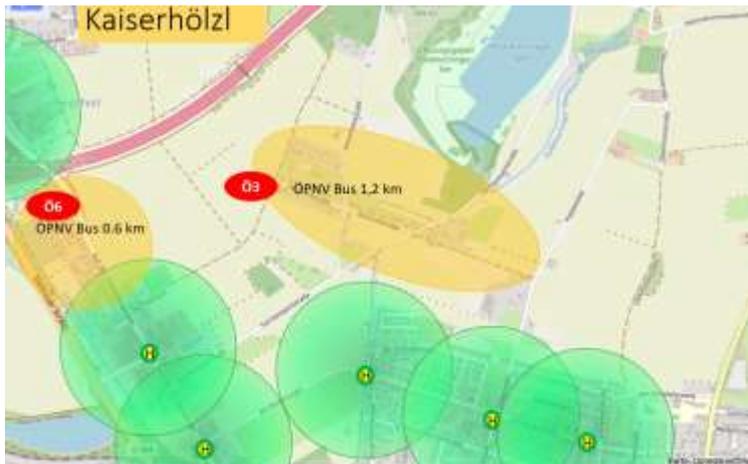
Bus **N41** Nachtlinie zum Zentrum München

Hier sollte für die Neubebauung in der:

**Ö4** - Hochmuttinger Str ein Bus durch die Herbergstr geführt werden -(z.B. Feldmoching-Bf - Oberschleißheim)

**Ö5** Die Lerchenauer Siedlung wäre zwar mit dem Bus 173 erschlossen. Aber wenn die Siedlung fertig wäre könnte ein Bus auch Feldmoching-Bf - Lerchenstr - Neue Siedlung - Georg Zech-Allee Fasaneriesee - Fasanerie geführt werden

## 8.4 ÖPNV Kaiserhölzl



Die nächsten Busverbindungen sind Bus **175** Ludwigsfeld/Campingplatz über Blütenanger, Fasanerie Bf (S1) zum Georg-Brauchle-Ring (U-Bahn). Der Bus **176** fährt nach Moosach Bf bzw. nach Ludwigsfeld-Karlsfelder-Str. Der Bus **710** fährt von Dachau über Ludwigsfeld nach Moosach Bf.

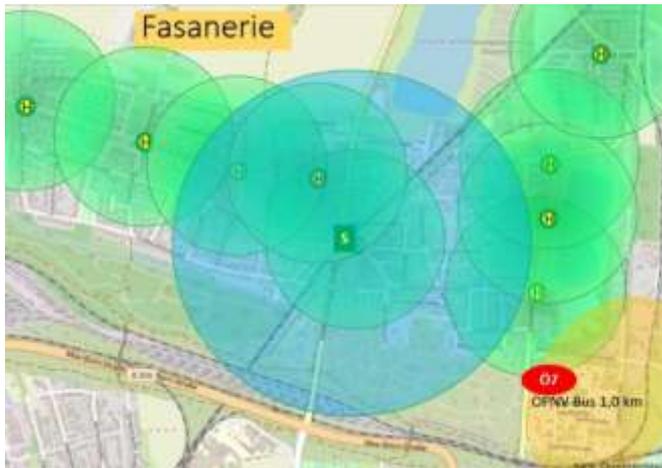
**Ö3** - Kaiserholz-siedlung südlich der Autobahn ist fernab von einem Busanschluss. Das Kaiserhölzl sollte unbedingt mit einem Bus an die Feldmochinger Grundschule angeschlossen werden, da die Straßen rund um das Kaiserhölzl schmal sind ist zu überlegen einen Bus nur in eine Richtung fahren zu lassen.

- Schrederwiesen/Campingplatz (Anbindung an Bus 175-Fasanerie),
- Schrederwiesen/Ferchenbachstr (Anbindung Bus 176 Ludwigsfeld/Karlsfeld),
- Ferchenbachstr, Karlsfelder Str (Anbindung 172-Dachau/Feldmoching-Bf),
- Feldmoching-Dorfkern,
- Karlsfelder Str (Anbindung 172-Dachau/Feldmoching-Bf),
- Kaiserhölzlstr.

Alternativ würde sich für Schwarzhölzl, Grashofsiedlung und Kaiserhölzl auch ein Rufbus anbieten. Wenn das Angebot gut genutzt wird könnte im 2. Schritt ein Linienverkehr eingerichtet werden.

**Ö6** - Auf den Schrederwiesen - hier ist im Nordteil auch noch eine Abdeckungslücke, zwar fährt hier Buses (176 und 710) aber halten zwischen Ferchenbachstr und Kristallstr nicht. Hier fehlt auch die Anbindung zur Fasanerie Bus 175 der nur bis Schrederwiesen-Campingplatz fährt.

## 8.5 ÖPNV Fasanerie



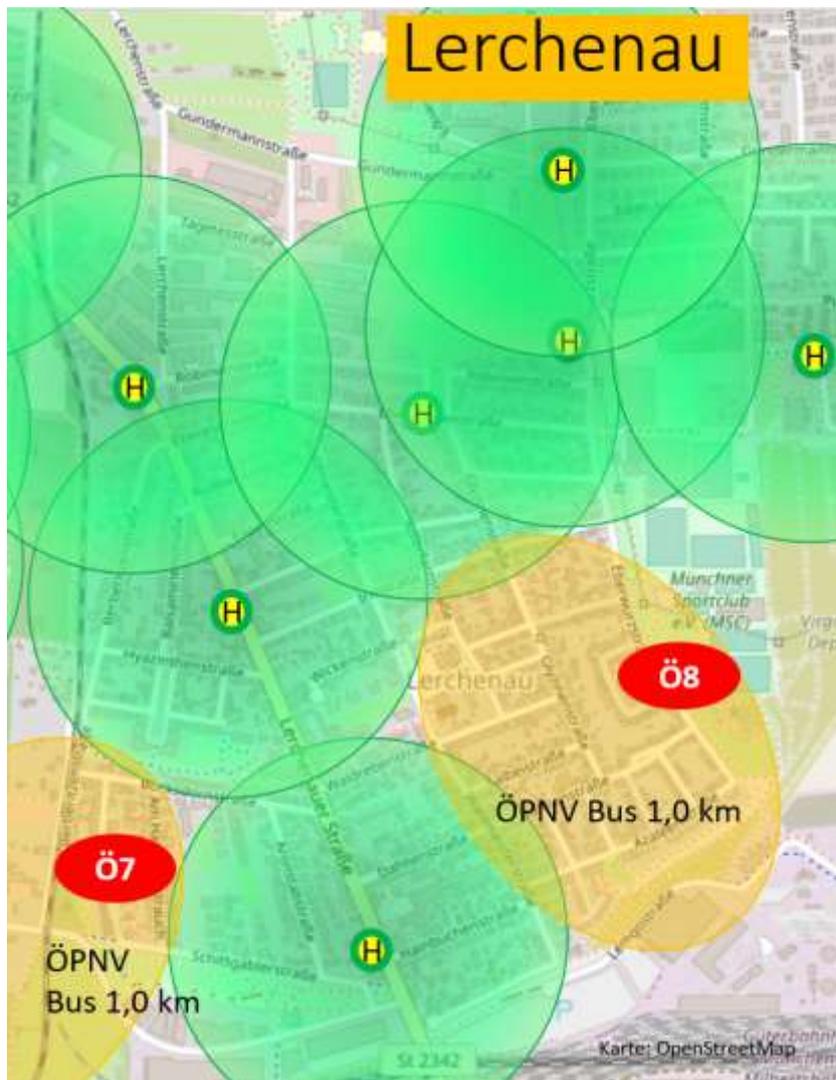
Die Fasanerie und Siedlung Lerchenau ist zwar mit **S1**-Bahn (Freising/Flughafen - Ostbahnhof) erschlossen und mit Bus **60** (OEZ zur Dülferstr über Lassallestr, Franz Fackler-Str und Lerchenauer Str) und Bus **175** Campingplatz Ludwigsfeld im Westen über Blütenanger und Feldmochinger Str zum Georg-Brauchle-Ring (U-Bahn).

Aber es würde eine Verbindung in den Norden zum Bahnhof Feldmoching als Alternative zur störungsanfälligen S-Bahn fehlen sowie auch Richtung Karlsfeld fehlt

eine Verbindung, da der Bus **175** nur bis Ludwigsfeld Campingplatz im Westen fährt

**Ö7** - Eggartensiedlung ist nicht mit ÖPNV gut angeschlossen evtl. Bus 60 noch einen Haltepunkt einrichten zwischen Halt Lassallestr. Und Himmelschlüsselstr. Zukünftig könnte hier auch ein Halt der S-Bahn-Nordring entstehen, insbesondere wenn der Eggarten mit bis zu 2.000 Wohneinheiten bebaut werden würde

## 8.6 ÖPNV Lerchenau



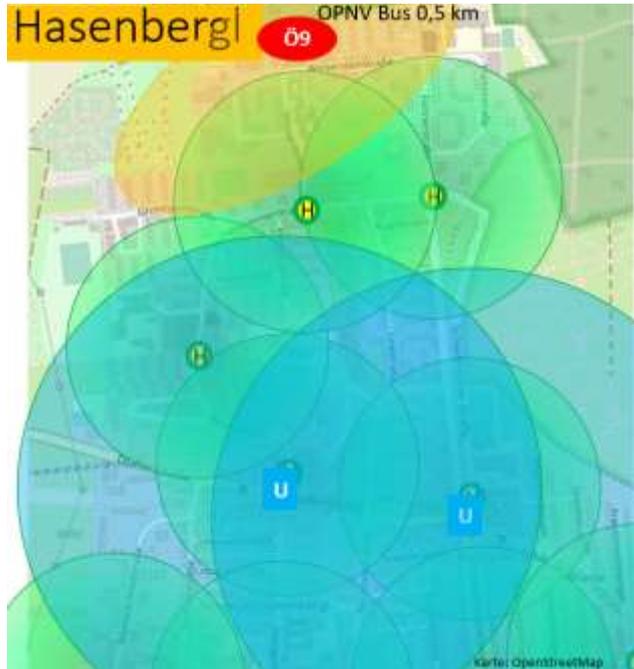
Die Lerchenau ist mit dem Bus **60** von Dülferstr über Reinfarnstr, Eberwurzstr, Goldlackplatz, Robiniestr, Lerchenauer Str, Franz-Sperr-Weg, Lassallestr zum OEZ (U-Bahn) sowie Bus **173** vom Petuelring (U-Bahn) über Lerchenauer Str nach Feldmoching Bf (U/S-Bahn) erreichbar

**Ö7** - Eggartensiedlung und südöstliche Lerchenau ist nicht mit ÖPNV gut angeschlossen evtl. Bus 60 noch einen Haltepunkt einrichten zwischen Halt Lassallestr. Und Himmelschlüsselstr. Zukünftig könnte hier auch ein Halt der S-Bahn-Nordring entstehen, insbesondere wenn der Eggarten mit bis zu 2.000 Wohneinheiten bebaut werden würde

**Ö8** - östliches Lerchenau ist schlecht erreichbar vom 173er Bus an der Lerchenauer Str bzw. 60 im Norden

## 8.7 ÖPNV Hasenbergl

Das Hasenbergl ist vor allem durch die **U2** von Feldmoching über Hasenbergl, Dülferstr, Richtung Harthof, Scheidplatz, Hauptbahnhof zur Messestadt erschlossen. Bus **60** fährt von Dülferstr, Schleißheimer Str, zum Aschenbrennerbogen, Blodigstr, Ittlingerstr, Reinfarnstr zum OEZ. Der Bus **141** von Dülferstr (U) über die Schleißheimer Str zum Scheidplatz. Der Bus **170** und **171** kommen von Feldmoching Bf über Weiltstr nach Am Hart (U) und Kieferngarten (U)

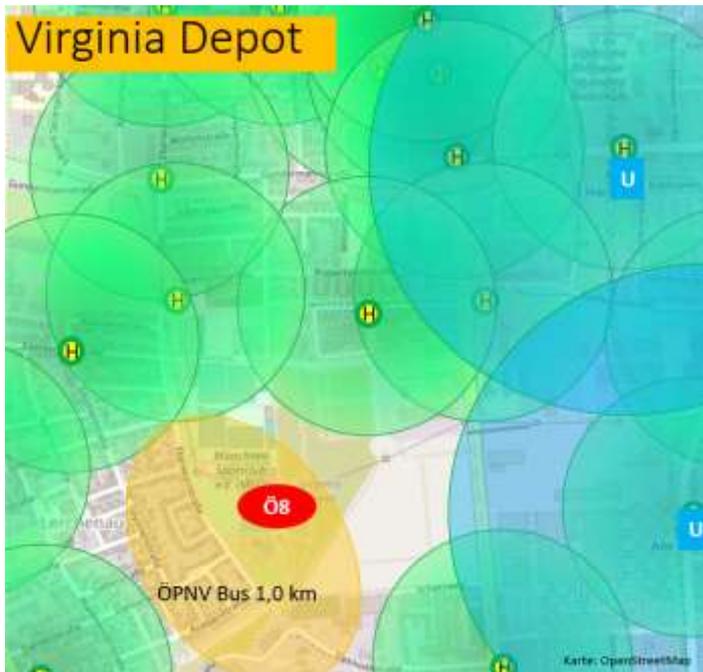


**Ö9** - Das nördliche Hasenbergl ist durch die U2 und den 60er Bus erschlossen, aber das Frauenholz (Wintersteinstr) im Norden ist durch den 60er Bus nicht ausreichend bedient. Insbesondere durch die hohe Bevölkerungsdichte werden hier zusätzliche Buslinien benötigt.

MVG empfiehlt im Nahverkehrsplan die Verlängerung des Busses 141 bis Wintersteinstr.

Grundsätzlich sollte überlegt werden - da ja im Hasenbergl viele Menschen wohnen und insbesondere viele ohne Auto sind bzw. eine akute Parkplatznot besteht, hier den ÖPNV weiter auszubauen, z.B. durch Takterhöhung der U2 sowie Takterhöhung des Busses 60.

## 8.8 ÖPNV Virginia Depot



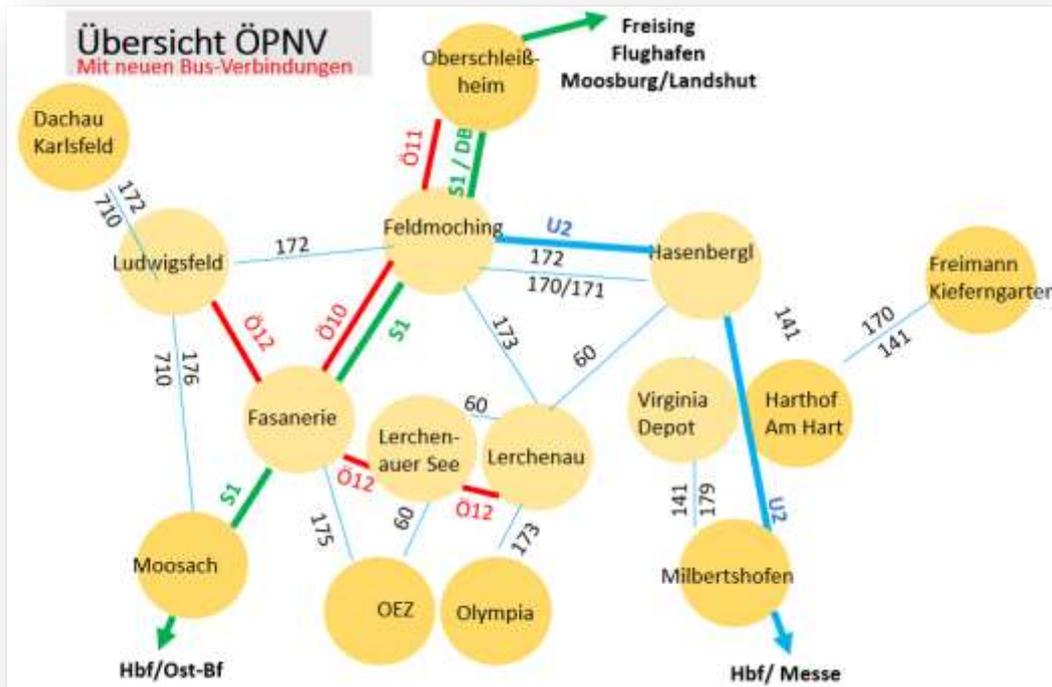
Das Gebiet um das Virginia Depot ist öffentlich im Osten von **U2** (Am Hart und Harthof) erreichbar. Sowie fährt von Dülferstr (U) auf der Schleißheimer Str der Bus **141** zum Petuelring (U) im Süden. Im Nordwesten verkehrt der Bus **60** von Dülferstr (U) über Reinfarnstr, Eberwurzstr, Goldlackplatz, Robinienstr zum OEZ (U-Bahn). Im Westen verkehrt der Bus **173** vom Petuelring (U-Bahn) über Lerchenauer Str nach Feldmoching Bf (U/S-Bahn). Eine Querverbindung im Norden ist noch der Bus **170** und **171** von Feldmoching Bf über Weitlstr, Caracciolastr, Weyprechtstr zum Am Hart (U) und Kieferngarten (U). Der Bus **179** vom Olschewskibogen geht über Schleißheimer Str nach Süden bis Frankfurter Ring (U)

**Ö8** östliches Lerchenau ist schlecht erreichbar vom 173er Bus an der Lerchenauer Str bzw. 60 im Norden

## 8.9 Neue Busverbindungen

Neben Taktverstärkungen sind 3 neue Busse sinnvoll

parallel zur S-Bahn - zur Verbindung von Feldmoching mit Fasanerie (**Ö10**) sowie von Oberschleißheim mit Feldmoching (**Ö11**), sowie Verbindung Fasanerie - Karlsfeld/Ludwigsfeld (**Ö12**)



## Ö10 Anschluss der Lerchenauer / Bergwachtsiedlung

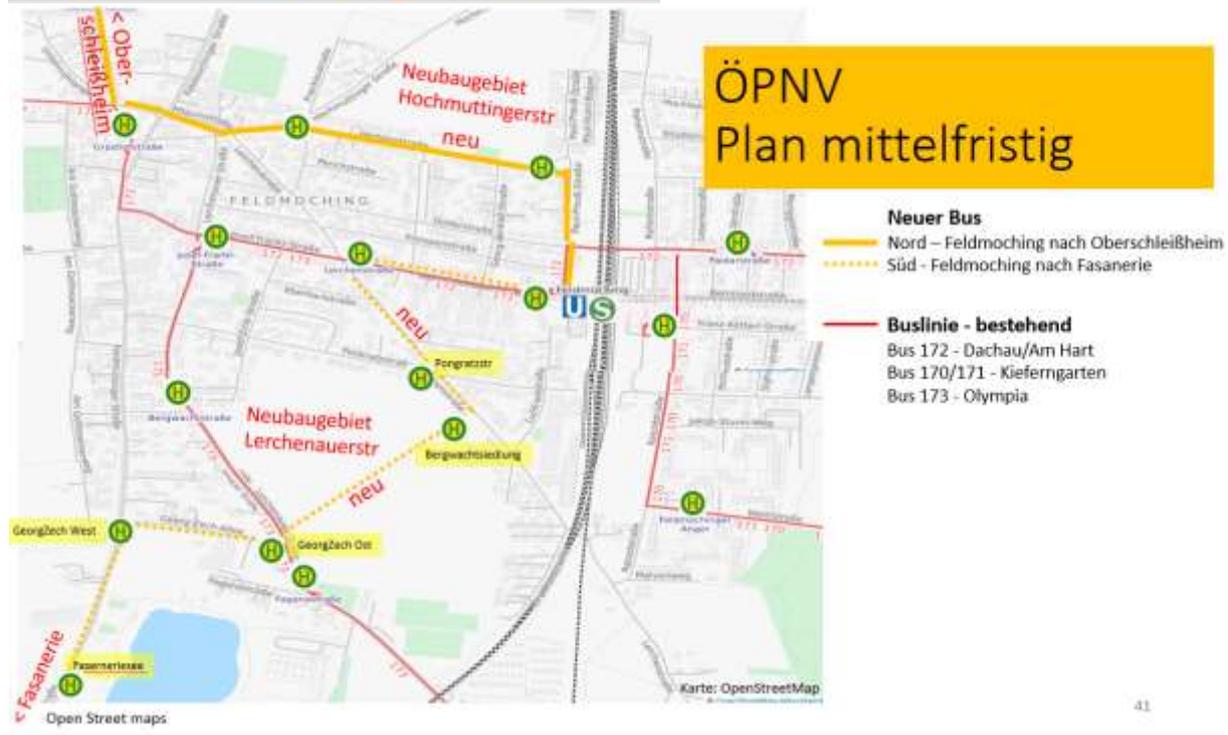
Verkehrsentwicklung durch Neubaumaßnahmen im Feldmochinger Süden (östl. Bergwachtsiedlung). Hier wird angenommen das sich der PKW-Verkehr nicht so wesentlich über die Josef-Frankl-Str/Dülferstr verstärkt sondern eher Richtung Süden.

Aber zum Anschluss des Feldmochinger-Südens ist weitere ÖPNV-Erschließung wohl notwendig.

Insbesondere Lerchenauer Str mit Bus 173 und Neuerschließung mit neuer Buslinie



- Feldmoching Bahnhof
- Lerchenstr
- Ponkratzstr
- Bergwachtsiedlung
- Georg-Zech-Allee Ost
- Georg-Zech-Allee West
- Fasaneriesee
- Weißdornstr
- Fasanerie-Bahnhof



## Ö11 Neuer Bus Oberschleißheim nach Feldmoching

- Berufsverkehr aus Norden
- Anschluss Feldmoching-Nord mit Neubaugebiet Hochmuttingerstr.
- Alternative bei S-Bahnstörung / SEV



## Ö12 - Verbindung Karlsfeld mit Fasanerie bis Lerchenau

Der bisherige Bus 175 hört am Campingplatz Ludwigsfeld im Westen auf. Der Bus 176 fährt von der Schropfenwiesenstr auf die Dachauer Str so dass es hier keinen Anschluss gibt.

Möglicher neuer Bus

- Karlsfeld Einkaufsmarkt West
- Karlsfeld Münchner Str
- Krenmoosstr
- Münchner Str- Würmkanal
- Karlsfelder Str
- Kristallstr
- Auf den Schrederwiesen Nord
- Ferchenbachstr
- Campingplatz
- Am Blütenanger
- Pappelallee
- Sonnentaustr
- Kuckucksblumenstr
- Fasanerie Bf
- Himmelschlüsselstr
- Lassallestr
- Wilhelmine Reichard-Str
- Schittgablerstr Str

## **Ö22 - 4-Seenbus im Freizeitverkehr**

Anschluss Feldmoching Bahnhof und Fasanerie-Bahnhof zum

- Feldmochinger See,
- Fasaneriesteich,
- Lerchenauer See und
- Regattastrecke

## 8.10 Trambahnen

Schneller und günstiger als mit U-Bahn zu erschließen sind Trambahnen. Die Stadt München plant bereits einen Tramanschluss in den Münchner Norden über Münchner Freiheit - Bayernkaserne - Am Hart sowie eine Verbindung vom Petuelring Richtung Norden. Dieses bietet die Optionen weitere Gebiete mit der Tram anzubinden. Hier wäre zum einen eine Regiotram die Karlsfeld an Feldmoching anbinden kann.

### Ö13 Regiotrambahn Feldmoching Bahnhof nach Karlsfeld Bahnhof

Vorausgesetzt Feldmoching würde an das Trambahnnetz angeschlossen.

Zwei Routen wären hier denkbar:

- Route Süd: Feldmoching (U/S-Bahn), Neubausiedlung Lerchenauer Str, Georg-Zech-Allee, Pappelallee, Ferchenbachstr, Auf den Schrederwiesen, Dachauer-Str/Kristallstr, Otto Warburg Str, Karlsfeld-Bf (S-Bahn)
- Route Nord: Feldmoching (U/S-Bahn), Herbergstr, Hochmuttinger/Herbergstr, Grashofstr, Leuchsstr, Schwarzhölzlstr, Heppstr, MAN-Testgelände/Karlsfelder Str, Dachauer Str/Würmkanal, Allacher Str/Jägerstr, Karlsfeld-Bf (S-Bahn)



Diese beiden Routen würden die neuen SEM-Siedlungsgebiete sowie das Lerchenauer Feld bzw. Hochmuttingersiedlung gut erschließen.

Für die südliche Route wird auch gerade eine Transrapid-Lösung diskutiert (s.AZ 14.4.)

#### **Ö14 - Trambahn Fasanerie - Euroindustriepark**

- Fasanerie (S-Bahn), Lassallestr, Franz-Fackler Str, Lerchenauer Str, Robinienstr, Eberwurzstr, Gundermannstr, Weyprechtstr, Harthof (U-Bahn), Lieberweg
- Die MVG plant die Tam 23 von Schwabing-Nord bis zur Bayernkaserne zu verbinden evtl dann später auch als Tram 24 bis zum Am Hart. Nach Aussage MVG ist sogar der Pendlerverkehr von der Bayernkaserne Richtung Am Hart stärker als Richtung Kieferngarten. So würden  $\frac{3}{4}$  der Pendler von der Bayernkaserne Richtung Westen zur U2 pendeln (AZ 22.2.21).

#### **Ö15 - Trambahn Feldmoching - Oberwiesenfeld**

- Feldmoching-Ost, Ratoldstr, Lerchenstr, Lerchenauer Str, Irisstr, Schittgablerstr (S-Bahn Nordring), Moosacher Str/Oberwiesenfeld, Olympiazentrum, Petuelring

#### **Ö16 - Trambahn Feldmoching - EuroIndustriepark**

- P&R-Feldmoching-Autobahnkreuz (s. Kapitel Parkraum), Feldmoching-Bf, Ratoldstr, Gundermannstr, Weyprechtstr, Harthof (U-Bahn)

#### **Ö16a Trambahn Georg-Zech-Allee - Bayernkaserne - Augustin-Rösch-Str**

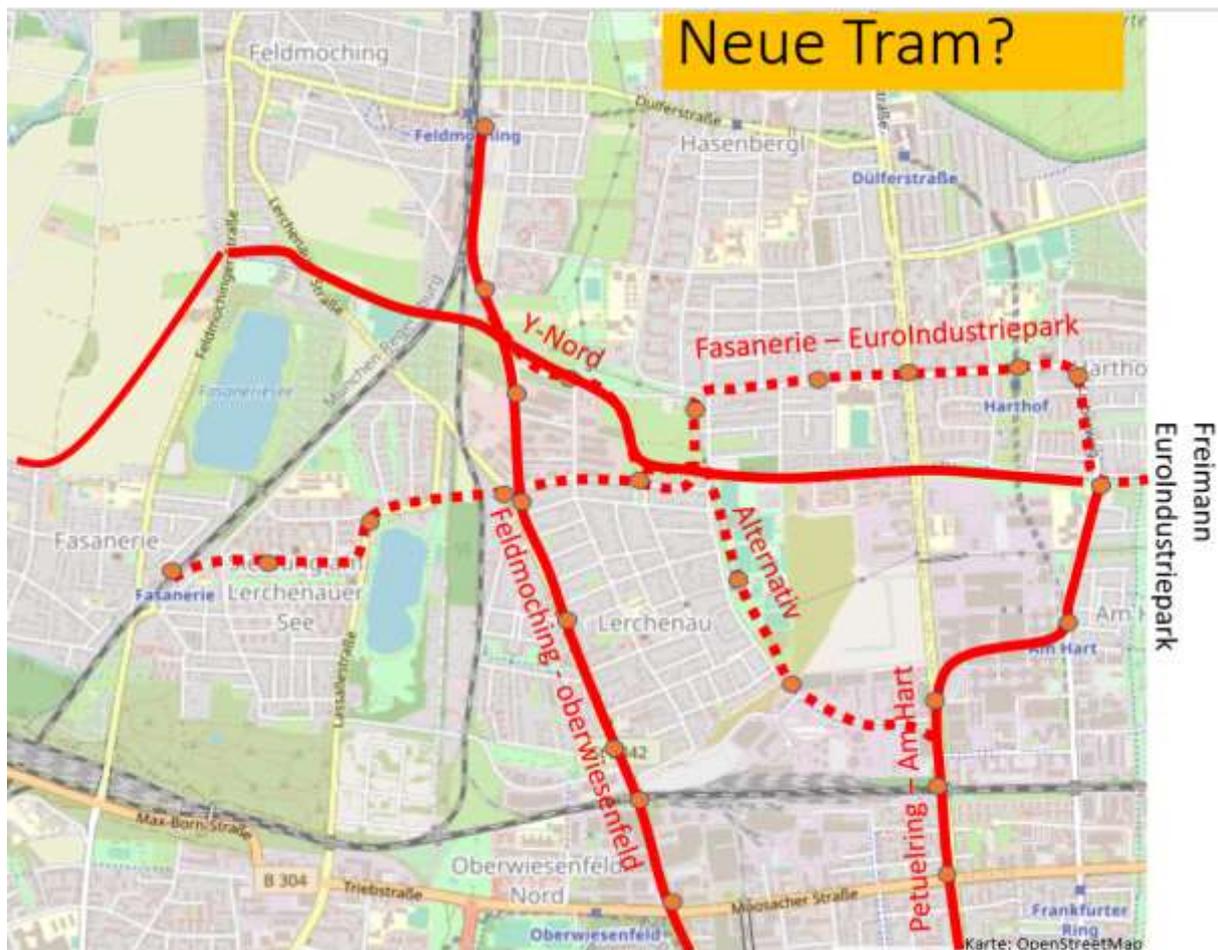
- Bayernkaserne, Rathenastr, dann Grünanlagen über Eberwurzstr und Gundermannstr. Bei Lerchenstr Überführung über die Bahn,
- Erschließung Neubaugebiet Lerchenauer Str bis zur Georg-Zech-Allee. Erweiterungsoption als Regiotram entlang Fasanerie bis Karlsfeld

#### **Ö17 - Trambahn Petuelring - Am Hart**

- Petuelring, Schleißheimer Str/Keferloher Str, Frankfurter Ring (S-Bahn-Nordring), Am Hart

#### **Ö23 - Trambahn Dachau - Moosach**

Durch den Ausbau der Bahnunterführung der Dachauer Str in Moosach wäre eine Trambahnverbindung von Moosach nach Dachau möglich. Die heutige Tram 20 könnte dann entlang der Dachauer Str nach Nord-Westen verlängert werden. (



Der BA24 hat am 22.10.2019 folgende Trambahnlinien leider abgelehnt 14-20/B 07116

- Verlängerung Tram 23 vom Petuelring bzw. Scheidplatz nach Am Hart zum Goldschmiedplatz (um die attraktive Radverkehrsverbindung nicht zu zerstören) - Siehe auch Verkehrsentwicklungsplan 2006.
- Tangentialverbindung z.B. von Dachau zum FIZ - BA bevorzugt DB-Nordring
- Münchner-Freiheit - Ingolstädter Str - Neuherbergstr - Dülferstr - Schleife durch das Hasenbergl - Feldmoching - wegen großer Parkplatznot im Hasenbergl
- Ersatz von Buslinien wegen Erschütterungen und Lärm
- Grundsätzlich soll statt Trambahn eine gleichwertige Versorgung mit U-Bahn geschaffen werden

Das sollte unter der aktuellen Klima- und Verkehrssituation nochmal hinterfragt werden. Trambahnen sind kostengünstiger und schneller realisierbar als U-Bahnen - aber bequemer und leistungsfähiger als Busse.

## 8.11 Seilbahn

### Ö18

Hier wird gerade von der MVG mit einer Machbarkeitsstudie die von der LHM in Auftrag gegeben wurde eine Lösung geprüft. Die Trasse soll über dem Frankfurter Ring schweben. Die Seilbahn könnte

vom S1-Bahnhof Fasanerie oder von S-Bahnhof Moosach zum Frankfurter Ring mit Anschluss an U-Bahn Oberwiesenfeld und dann über U-Bahnhof Frankfurter Ring zum Trambahnanschluss Schwabing Nord, U-Bahnhof Studentenstadt zum Bayerischen Rundfunk bis zum S-Bahnhof Unterföhring laufen. Beim Frankfurter Ring gäbe es noch eine Option nach Norden zum BMW-FIZ.

Eine weitere Idee der Grünen war vom BMW-FIZ nach Norden Richtung Feldmoching einen Strang zu ziehen bis zu einem angedachten P&R-Parkhaus über dem Autobahnkreuz Feldmoching.

Ob wirklich eine Seilbahn und nicht doch eine Tram besser umzusetzen ist, muss geprüft werden. Vorteil einer Seilbahn: Sie ist günstiger als eine U-Bahn, transportiert mehr Leute als eine Tram und ist futuristischer anzusehen. Aber als Nachteil ist sicher, dass sie nicht kompatibel zu bisherigen Verkehrsmitteln ist und schon ein Trambahnnetz besteht. Auch ist zu prüfen, wie die Haltestellen der Seilbahn angedacht sind insbesondere die Barrierefreiheit.

## 8.12 S-Bahn Nordring

Eine Nutzung des DB-Nordringes für die S-Bahn ist eine gute Option die gerade angedacht wird, um den Ausbau des S-Bahnnetzes zu beschleunigen und bestimmte stark frequentierte Strecken wie die Stammstrecke zu entlasten.

### Ö19

Die S1 ist 2018 laut tz die unpünktlichste S-Bahn in München mit nur 92,3 % Pünktlichkeit - d.h. fast jeder 10. Zug war mindestens 10 Minuten zu spät. Im Jahr 2019 war die S1 wiederum die unpünktlichste S-Bahn mit 91,9 % Pünktlichkeit (Lt. Landtagsanfrage). Die starken Betriebsverzögerungen auf der Linie S1 werden mit dem Mischverkehr (S-Bahn, Güterverkehr und Schienenverkehr nach Ost-Bayern begründet). Die S1 ist eine der wichtigsten Verbindungen zum Flughafen. Die Landesregierung gibt auf der Strecke Laim - Neufahrn 28.599 Personenkilometer je Kilometer Streckenlänge an. Die S2 beförderte zwischen Dachau und Laim 34.347 Personenkilometer je Kilometer. Die S8 zwischen Leuchtenbergring zum Flughafen-Besucherpark 30.733 PKm/km. Insgesamt ist das S-Bahn-System in München mit 800.000 Fahrgästen täglich an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die 2. Stammstrecke wird erst 2028 in Betrieb gehen und etwas Entlastung bringen.

### S-Bahn Nordring auf bestehenden Schienen/Weichennetz

- Olching – Johanneskirchen
  - via Gröbenzell-Nord, MAN, Eggarten, BMW, Euroindustrie, Freimann, Unterföhring-Süd)
- Karlsfeld – Johanneskirchen
  - via Eggarten, BMW, EuroIndustrie, Freimann, Unterföhring-Süd
- Allach – Johanneskirchen
  - via Eggarten, BMW, EuroIndustrie, Freimann, Unterföhring-Süd
- Moosach – Olching
  - via MAN, Gröbenzell-Nord
- Feldmoching – Olching
  - via Eggarten, MAN, Gröbenzell-Nord



Wenn an der heutigen Güterstrecke am Eggarten eine weitere Kurve eingerichtet wird, könnte die Strecke Feldmoching auch Richtung Osten /Euroindustriepark angebunden werden

## 8.13 Regionalbahn

### Ö19

Die Regionalbahn hält manchmal auch Feldmoching Bahnhof. Die DB-Regio hält im Berufsverkehr in der Früh und am Nachmittag ca stündliche Verbindung (6x täglich von/nach Landshut und 1x täglich von/nach Regensburg) um den Pendlerverkehr besonders zu BMW und in den Münchner Norden zu bewerkstelligen.

## 8.14 U-Bahn

Der 24. Bezirk ist durch die U2 vom Hauptbahnhof über Scheidplatz, Harthof, Hasenbergl einigermaßen erschlossen. Allerdings kommt die U-Bahn schon an die Auslastungsgrenzen. U-Bahnen sind immer sehr teuer im Bau, deshalb rechnen sich Tramlinien schneller. Optionen für Verlängerungen:

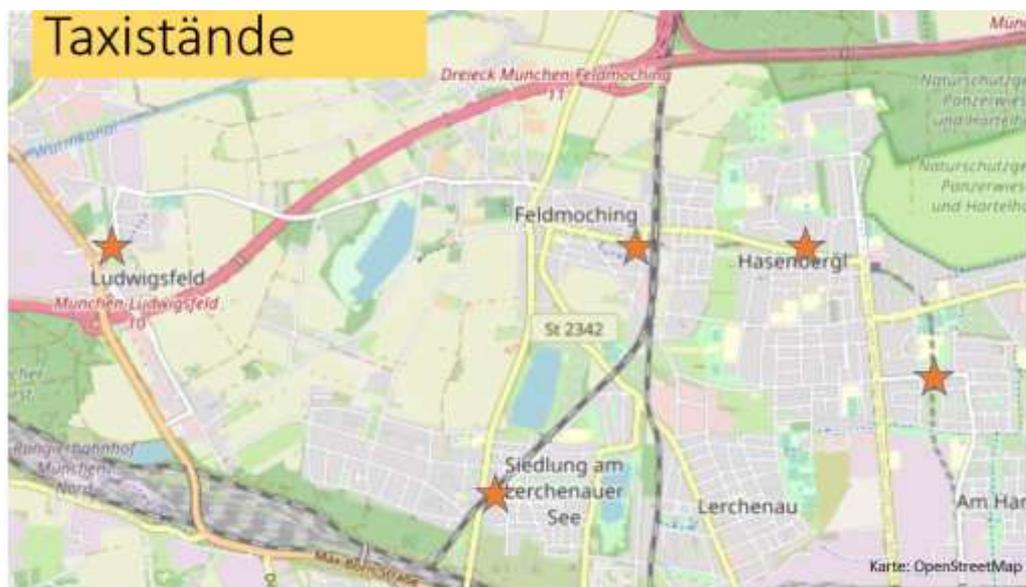
- **Ö20** - Verlängerung der U1 vom Olympia Einkaufszentrum über Eggarten (Anschluss an S-Bahn-Nordring), Lassallestr nach Fasanerie Bf (Anschluss S1) - ca 2 km. Laut TZ ist die Verlängerung der U1 bereits in der Prioritätsstufe A, zusammen mit der Verlängerung der U4 ins Entwicklungsgebiet Nord-Ost
- **Ö22** - Verlängerung der U2 Richtung Oberschleißheim Universitätscampus wird von Oberschleißheim gewünscht, da das Gebiet des geplanten Universitätscampus bislang öffentlich nicht gut angeschlossen ist (Oberschleißheimer Verkehrsentwicklungsplan). Die CSU München hat den Vorschlag (9.3.21) die U2 Richtung Karlsfeld zu führen. Evtl auch eine Abzweigung als U26 ins Lerchenauer Feld

Allerdings ist kurzfristig eine Taktverdichtung der U2 zwischen Feldmoching und Harthof notwendig. - Update 5.12: Mit dem Winterfahrplan 2020 startet bereits eine Taktverdichtung vom Harthof nach Feldmoching.

## 8.15 Taxi

Taxi ist ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV. Im Stadtviertel gibt es nur 5 Taxistände an den Bahnhöfen Harthof, Hasenbergl, Feldmoching und Fasanerie, sowie Ludwigsfeld/Kristallstr. Das ist sehr wenig.

**Ö21** - Hier müsste analysiert werden inwieweit weitere Taxistandplätze eingerichtet werden. Anbieten würden sich hier vermutlich das Einkaufszentrum Dülfer in der Schleißheimer Str und in der Lerchenauer Str Ecke Irisstr



## 9) Fußgänger

### Gehweg

Fußgängerwege / Gehwege sollten mindestens 210 cm breit sein. Je nach Bebauung, und Autoverkehr sogar bis zu 600 cm (belebte Geschäftsstraßen mit ÖPNV und viel Verkehr). Auch relevant für die Breite sind Haltestellen, Fahrradstellplätze oder Bepflanzungen. Für die Hauptstraßen im 24. Bezirk sind 330 cm sicher nicht zu breit.

Allerdings haben hier nur die wenigsten Gehwege eine Breite von mehr als 210 cm im Schnitt.

- Teilweise fehlen sie ganz (vor allem im Bereich Ludwigsfeld, Kaiserhölzl, Schwarzhölzl und Grashof)
- teilweise sind die Wege schmaler als 2 m
- teilweise parken Autos auf dem Gehweg,
- teilweise müssen die Fußgänger\*innen den Platz noch mit Radfahrer\*innen teilen.

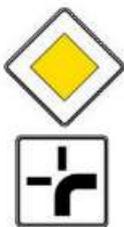
### Querungen

Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) sind nur geeignet, wenn der Autoverkehr nicht zu viel und zu schnell ist. Zebrastrifen sollten baulich erkennbar sein, möglichst mit Mittelinsel. Auch dürfen Zebrastrifen nicht direkt an abknickender Vorfahrt eingerichtet werden.

In Tempo-30 Zonen sind Zebrastrifen in der Regel entbehrlich. Ungeachtet dessen können Zebrastrifen bei entsprechender Begründung z.B. wichtige Fußwegverbindungen, Schulwege oder viel Publikumsverkehr auch unabhängig von den Einsatzgrenzen eingerichtet werden (R-FGÜ, 2.3). Beispiel ist in München Tengstr Ecke Georgenstr.

Ampeln - Lichtzeichenanlage, kann zeitgesteuert oder auf Anforderung eine hohe Sicherheit der Überquerung bieten.

Unterführungen / Brücken sind meist sehr teuer und werden auch nicht gerne benutzt (Barrierefreiheit, Dunkelheit, Steilheit, ...)



Besonders kritisch sind **abknickende Vorfahrten** (so z.B. gibt es in der Paul-Preuß-Str in Feldmoching drei abknickende Vorfahrten oder eine andere kritische Kreuzung Lassallestr/Franz-Fackler-Str). Unbekannt scheint der Mehrzahl der Autofahrer\*innen, dass das Zusatzschild abknickende Vorfahrt in der StVO Anlage 3, 2.1 besagt das „Auf den Fußgängerverkehr ist besondere Rücksicht zu nehmen. Wenn nötig muss gewartet werden.“

- Abbieger müssen Fußgängern Vorrang einräumen ( § 9 Abs. 3 StVO)
  - (3) Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. **Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen, wenn nötig, ist zu warten.**

- § 41 StVO Zeichen 306 Vorfahrtsstraße - Zusatzzeichen:
  - Ge- oder Verbot
    1. Wer ein Fahrzeug führt und dem Verlauf der abknickenden Vorfahrtstraße folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.
    2. **Auf den Fußgängerverkehr ist besondere Rücksicht zu nehmen. Wenn nötig, muss gewartet werden.**
- **Die Realität sieht so aus:**
  - Die wenigsten Autofahrer scheinen die Rechtslage zu kennen
  - Erst wenn Fußgänger direkt in der Straße stehen, verringern Autofahrer die Geschwindigkeit, aber es gibt auch einige die auf ihre Vorfahrt pochen

**Legende Karten Fußverkehr**

 Schutz von Fußgänger\*innen notwendig  
mit Verweis auf Fuß-Beschreibung

Kartenquelle: OpenStreetMap, Eingezeichnete Verkehrsangaben Volker Oppermann, Stand 11.2020

## 9.1 Fußgänger Ludwigsfeld



### F1 Karlfelder Str

teils ohne Fußweg, trotz starker Pkw und Lkw Verkehr. Hier ist ein Gehweg dringend notwendig.



## 9.2 Fußgänger Schwarzhölzl

### F2 Schwarzhölzlstr



Gehweg dringend nötig an der Schwarzhölzlstr nördlich der Autobahn. Immerhin leben hier 464 Menschen in der Siedlung (Stand 2016)



### F3 Karlsfelder Str



Fußgängerampel Karlsfelder Str an der Höhe Bushaltestelle Schwarzhölzlstr, da Schulweg und außerdem um den schnellen Kfz-Verkehr zu verlangsamen. Ein Zebrastreifen wäre hier zu unsicher.

### F3a Karlsfelder Str / Grashofstr

Fußgängerampel über die Karlsfelder Str an Kreuzung Grashofstr für die sichere Überquerung an der Kreuzung, insbesondere wenn Pflaumstr/Grashofstr mit Kreisverkehr/Einbahnregelung umgesetzt wird.

### 9.3 Fußgänger Feldmoching



#### F4 Gehweg in der Lerchen- und Herbergstr.



In der westlichen Herbergstr zwischen Feldmochinger Str und Hochmuttinger Str sowie in der Lerchenstr zwischen Herbergstr und Dülferstr fehlt der Gehweg, Bislang wird hier auf dem gekiesten Seitenstreifen geparkt. Hier

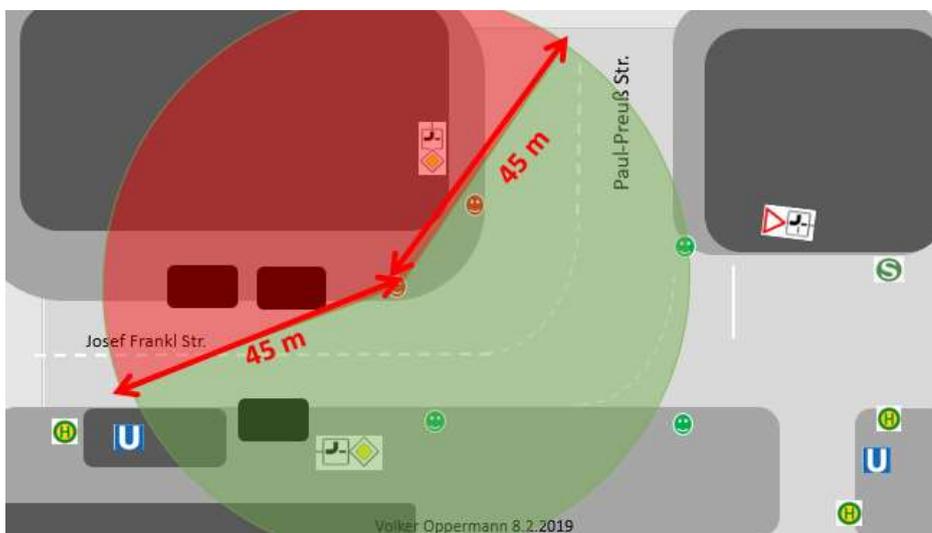
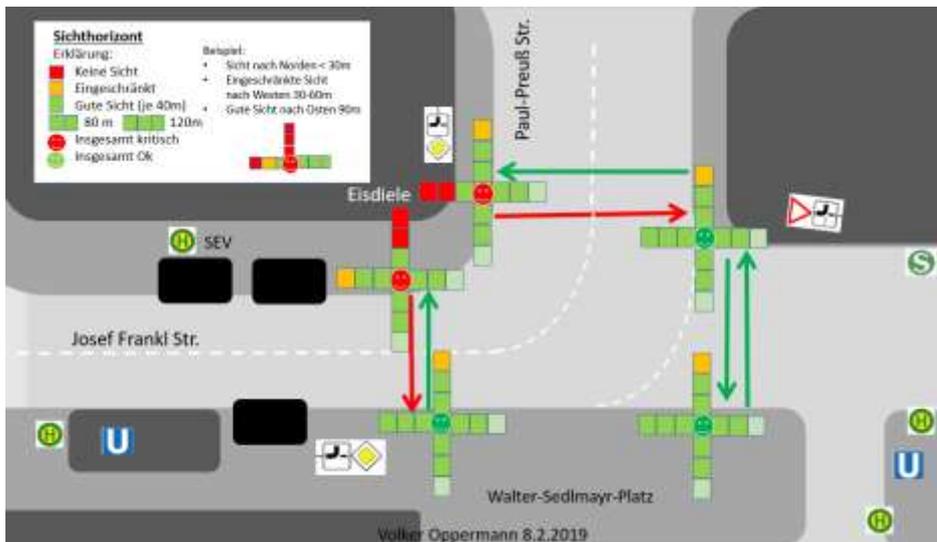


müssten einige parkende Autos weichen um einen sicheren Gehweg zu gewährleisten. Die Lerchen- und Herbergstr wird oft als Durchgangsstraße verwendet und durch die Bebauung Hochmuttinger Str wird hier mehr Verkehr entstehen. Alternativ Umbau als „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit baulichen Verengungen und Verlangsamungen.

## F5 Fußgängerüberweg Josef-Frankl-Str / Paul-Preuß-Str / Walter Sedlmayr-Platz



Starker Fußgängerverkehr und viele Busabfahrten. Extrem unübersichtliche Überquerung von Nord nach Süd. In den folgenden Grafiken sieht man den Sichthorizont von Fußgängern bei der Überquerung. Hier lässt sich eindeutig sehen das eine Querung von der Nordwestseite nach Osten oder Süden nicht sicher ist.



Eine weitere Prüfung der Haltesichtweite nach RASt (Kapitel 6.3.9.3) würde auch hier zeigen, dass das Abbiegen der Fahrzeuge hier mit Tempo 50 auf einer angebauten Hauptstraße nicht erlaubt wäre, da hier mindestens 47 m Haltesicht notwendig wäre. Auch für eine Anfahrsichtweite der abknickenden Hauptstraße innerorts ist eine Schenkellänge von 70 m bei 50 km/h notwendig. Hier ist es schon alleine nach RASt notwendig, das Tempo zu beschränken, sowie den Hauptstraßencharakter durch die abknickende Vorfahrt zu beenden.

Im BA war die Kreuzung schon öfters Thema, ohne das eine grundlegende Lösung gefunden wurde:

- 2017 & 2019 Ampel wird abgelehnt (BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06565)
- 2011 Verkehrsberuhigung mit Fußgängerüberweg abgelehnt wegen Hauptverkehrsstraße und wegen abknickender Vorfahrt nicht mit Zebrastreifen verträglich (08-14 / B 03202)

Deshalb braucht es hier folgende kombinierte **Maßnahmen**:

**a) Erweiterung Zone 30:** Paul-Preuß-Str – Josef-Frankl-Str zwischen Dülferstr. und Schaarschmidtstr.

- Erwarteter Effekt: etwas langsamerer Verkehr, aber keine wesentliche Fahrzeitverlängerung für den PKW-Verkehr. Busverkehr wird nicht behindert, da diese in diesem Kurvenbereich langsam fahren. Keine signifikante Verkehrsverlagerung in Knospenstr, Dülferstr oder Herbergstr.

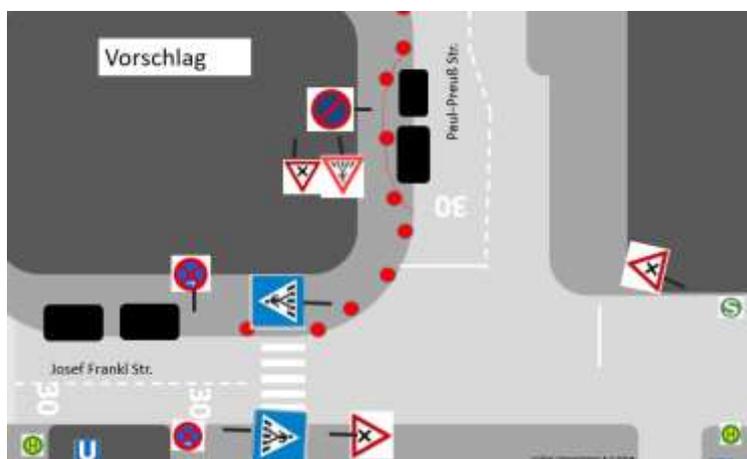
**b) In diesem gleichen Bereich: Auflösung der (abknickenden) Vorfahrtstraße,** stattdessen Rechts-Vor-Links-Regelung.

- Erwarteter Effekt: Autofahrer fahren vorsichtiger im Kreuzungsbereich. Autofahrer achten beim Abbiegen auf Fußgänger (klarere Vorrangsregelung)
- Rechtliche Voraussetzung für Zebrastreifen!

**c) Kreuzung Josef-Frankl-Str / Paul-Preuß-Str: Fußgängerüberweg / Zebrastreifen bei Eisdiele auf den Walter-Sedlmayr-Platz.** 2 Stellplätze fallen weg, um die Sicht auf den Fußgängerüberweg zu gewährleisten

- Erwarteter Effekt: Sicheres Überqueren von Fußgängern

**d) Notwendig in Anfangsphase sind auffällige Warnschilder der veränderten Verkehrsführung**



#### **F6 Lichtzeichenanlage Dülferstr Ecke Ratoldstr**

Dadurch Verlegung Zebrastreifen an Ratoldstr Höhe Bernhardstr und Dülfer Höhe Aldi nach Süden zur Kreuzung Rabertweg (Zusammen mit der Unterführung zur Ponkratzstr

Weiterer Vorteil abbremser schneller Fahrzeuge vor der Unterführung. Sowie bessere Abbiege-Möglichkeiten für Fahrzeuge in die Dülferstr. Mittelfristig soll auch eine Brücke über die Dülferstr zum Verbinden der beiden Neubaugebiete Ratold/Raheinstr entlang der Schienen geplant.

#### **F7 Gehweg an der südlichen Raheinstr.**

Zwischen Dülferstr und Herbergstr gibt es keinen Gehweg, aber parkende Autos. Hier wird in den nächsten Jahren stark gebaut. Mit der Bebauung sollte gleich ein Rad und Fußweg eingeplant werden



#### **F8 Fuß & Radwegunterführung Ponkratzstr & Rambertweg**

Begründung. Mit Bebauung Ratoldstr wird ja eh eine Baugrube für die Häuser ausgehoben. Der Durchstich zur Ponkratzstr dürfte dann nicht so ein Problem sein. Alternativ könnte auch eine Brücke über die Bahnschienen errichtet werden. Platz wäre für beide Alternativen - solange die Bebauung noch nicht fertig ist.

#### **F9a Fußgängerampel Lerchenauer Str Ecke Ponkratzstr.**

Okt 2020 war hier eine temporäre Ampel hier installiert. Diese sollte bestehen bleiben, da für einen sicheren Schulweg hier eine Ampel notwendig ist. Auch mit einem durchgängigen Radweg z.B. Fahrradstraße durch die Ponkratzstr wäre hier eine Ampel notwendig.

#### **F9b Ampel an Ponkratzstr / Lerchenstr**

Ampel als gute sichere Querung über die Lerchenstr, die ziemlich unübersichtlich ist - da hier Lkw's parken. Auch in Bezug der Neubausiedlung Lerchenauer Str mit Schule - die gleich westlich an die Lerchenstr geplant ist.

## 9.4 Fußgänger Kaiserhölzl



### F10 Gehweg an der Pappelallee und Hammerschmiedstr

Diese Straße ist zwar nicht so viel befahren hat aber keinen Gehweg. Vorschlag war hier auch eine Fahrradstraße einzurichten. Hier würden die Autos dadurch auf Tempo 30 runtergebremst um für alle Verkehrsteilnehmer die Sicherheit zu erhöhen.

### F11 Gehweg Ferchenbachstr.

Hier besteht auch kein Gehweg. Besonders im Sommer zum Feldmochinger See fahren hier auch viele Autos. Hier ist ein Gehweg dringend notwendig



## 9.5 Fußgänger Lerchenau



### F13 Gehweg Lerchenstr

Auf der unübersichtlichen kurvigen Lerchenstr zwischen Bahnübergang und Targetesstr besteht kein Gehweg. Hier ist dringend ein Gehweg notwendig

## 9.6 Fußgänger Fasanerie & Lerchenauer See



### F12 Fußgängerüberweg Lassallestr / Franz Fackler Str - Abknickende Vorfahrt



Ampelschaltung dadurch sicherer Schulweg in die Grund- und Mittelschule an der Toni-Pfülf-Str zur Bushaltestelle 60

### F12a Brücke über die Bahn

Überführung an der Verlängerung der Lassallestr für Fußgehende und Radfahrende. Hier entsteht ein schneller Weg um nicht an der Bahnschranke warten zu müssen. Interessant für Schüler\*innen sowohl für die Toni-Pfülf Schule als auch für die Schule an der Georg-Zech-Allee.

**F13** Unterführung S-Bahnhof Fasanerie an der Feldmochinger Str zur sicheren Überquerung (mit Bau der Bahnunterführung ab 2024)

## 9.7 Fußgänger Hasenberg

Derzeit liegen hier keine Vorschläge vor

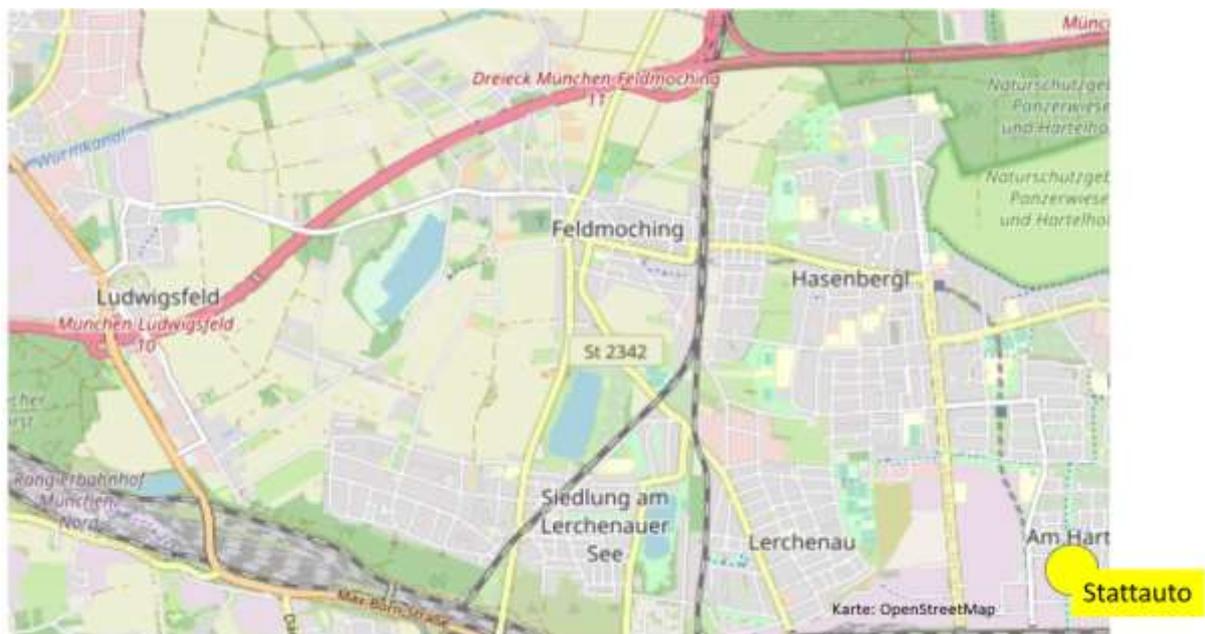
## 9.8 Fußgänger Virginia Depot

Derzeit liegen hier keine Vorschläge vor

## 10) Sharing

### 10.1 Carsharing

Fahrzeuge nutzen für individuelle Bedürfnisse, aber diese nicht besitzen. Carsharing ist eine optimale Möglichkeit für Menschen, die kein eigenes Auto besitzen (wollen), aber trotzdem mobil sein wollen. Carsharing ist besonders interessant und lohnt sich für Menschen, die ein Auto für weniger als 10.000 km pro Jahr benötigen. Nach dem Umweltbundesamt steht ein privates Auto meist 23 Stunden pro Tag und wird nur eine Stunde pro Tag bewegt. Jedes stationsbasierte Carsharing-Fahrzeug ersetzt 4 bis 10 private Autos. Hier würden auch viele Parkplätze frei. So ist Carsharing besonders in den Gebieten mit starken Parkdruck und guter Erreichbarkeit mit ÖPNV sehr attraktiv.



### Ö22 - Carsharing

Im 24. Bezirk gibt es keine Carsharing-Station nur im benachbarten Am Hart gibt es die nächste erreichbare Station - von Stattauto München betrieben. Weitere Stationäre Carsharingbetreiber wie Flinkster haben keine Stationen in der Nähe. Hier wären an den U-Bahnhöfen im 24 Bezirk Feldmoching, Dülferstr, Hasenberg und S-Bahn Fasanerie weitere kostenlose Stellplätze für Carsharinganbieter wünschenswert.

Auch in den Neubaugebieten wie Siedlung Lerchenauer Str, Ratoldstr, Ittlingerstr und Ludwigsfeld sollten gleich Mobilitätszentren mit Carsharing eingerichtet werden. Befragung der Carsharinganbieter mit deren Kundenstamm für sinnvolle Verteilung sollte stattfinden.

## 10.2 Bike Sharing

Auch Fahrradleihsysteme sind eine ideale Ergänzung für Menschen, die einzelne Strecken mit dem Rad zurücklegen möchten. Für einzelne Transporte und größere Einkäufe würden sich auch Lastenräder sehr eignen. Da der Preis dieser Räder sehr hoch ist und diese nicht täglich benutzt werden würden sich hier Leihangebote anbieten.

### **Ö23 - Bikesharing**

Mietradssysteme wie Call-A-Bike und MVG-Bike haben auch keine Stationen im Bereich. Hier sollten die Mietbereiche bis nach Feldmoching ausgedehnt werden. Aber sinnvoll sind auch weitere Bike-Sharing Angebote wie Leih von Lastenrädern.

## 11) Kritische Verkehrsstellen

Die gefährlichsten Verkehrsstellen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im 24. Bezirk haben erste Priorität bei der Umsetzung von Maßnahmen.



### Legende zu Karten zu Kritischen Verkehrssituationen



Kritisches Verkehrssituation  
mit Verweis

Kartenquelle: OpenStreetMap, Einzelschritte Verkehrsangelegenheiten Volkswirtschaft, Stand 11.2020

### 11.1 Karlsfelder Str zw. Kristallstr / Achatstr (K1)



#### Situation

- Gefährliche Engstelle ohne Fahrradweg und Radweg
- Karlsfelder Str. ist Hauptverbindungsachse nach Dachau und wird auch von Autobahnvermeidern verwendet.

#### Maßnahmen

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 bereits vorgenommen
- Zebrastreifen zum Bushalt (F1)
- Bauliche Änderung Gehweg,



### 11.2 Kristallstr zw. Karlsfelder Str. / Diamantstr. (K2)



#### Situation

- Engstelle ohne Fahrradweg.
- Kein Gegenverkehr wegen wechselseitig parkenden Autos. Besonders problematisch bei Fahrzeugen > 3,5 t und Linienbusse

#### Maßnahmen

- Mehr Platz für den Bus mit Ausweichstellen schaffen
- Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge >3,5 t (Ausnahme Linienverkehr und Anlieger)
- Radweg entlang Schwabenbächl westlich der Kristallstr einrichten (derzeit läuft Machbarkeitsstudie incl Brücke über Würmkanal (R2))

### 11.3 Karlsfelder Str. zw. Schwarzhölzstr / Grashofstr sowie Pflaumstr. (K3)

#### Situation

- Fehlender Fahrradweg obwohl starker Autoverkehr. Fahrradweg hört von Ludwigsfeld kommend an der Schwarzhölzstr. Plötzlich auf.
- Karlsfelder Str. ist Hauptverbindungsachse nach Dachau und wird auch von Autobahnvermeidern (A96) verwendet.



#### Maßnahmen

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h (A9)
- Fußgängerampel auf Höhe Bushaltestelle Schwarzhölzstr. (F3)
- Radweg, ggfls. durch schmalen Gehweg und schmalere Fahrbahnen auf der Karlsfelder Str. (R4)



### 11.4 Kreuzung Feldmochinger Str / Pflaumstr (K4)



#### Situation

- Unübersichtliche gefährliche Engstelle ohne Fahrradweg.

- Ca 20.000 Kfz mit Schwerverkehr / 24h
- Feldmochinger Str. wird als Hauptverbindung nach Oberschleißheim und zur Autobahnauffahrt Oberschleißheim auf die A92 verwendet

### Maßnahmen

- Baulich verbreiteter Fußweg mit beidseitigem Radverkehr in der Feldmochinger Str. zwischen Pflaumstr. Und Josef-Frankl-Str. auf der östlichen Seite, alternativ auf der westlichen Seite Radweg durch Wegfall der Rechtsabbiegerspur von der Pflaumstr. und Reduktion des Grünstreifens entlang der Feldmochinger Str. (A12)
- Tempo 30 auf Pflaumstr. Und Feldmochinger Str. zwischen Pflaumstr. Und Josef- Frankl-Str. (A9, A10))

### 11.5 Kreuzung Feldmochinger Str. / Josef Frankl-Str (K5)



### Situation

- Die Einfädelspur von der Grashofstr. In die Feldmochinger und die Linksabbiegerspur zum Abbiegen in die Josef-Frankl-Str ist für Fahrradfahrer sehr unübersichtlich

### Maßnahme

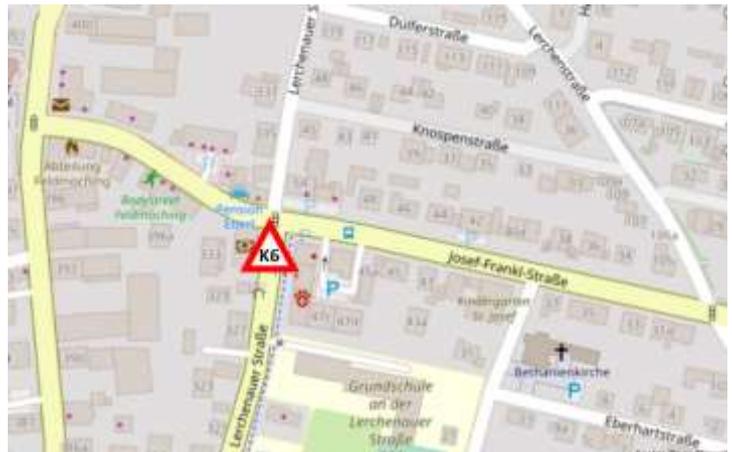
- Radweg/Schutzstreifen beiderseitig und Linksabbiegen in die Josef Frankl-Str mit gemeinsamer Fußgänger-Fahrradampel (R5)

## 11.6 Kreuzung Lerchenauer Str / Josef-Frankl-Str (K6)



### Situation

- Kein Fahrradweg in Josef-Frankl-Str sowie nur geduldeter Radverkehr auf dem Gehweg Lerchenauer Str. Hier ist aber der Gehweg durch Fußgänger zwischen Grundschule und Kreuzung eh schon gut benutzt, auch Geschäfte und Bushaltestellen, sind nicht geeignet für Radverkehr



### Maßnahme:

- separat ausgewiesener Radweg bzw. Schutzstreifen auf Straße auf Lerchenauer Str. und Josef-Frankl-Str zwischen Lerchenauer Str. und Lerchenstr (R6, R8)

## 11.7 Kreuzung Paul-Preuß-Str / Josef-Frankl-Str / Walter Sedlmayr Pl (K7)

### Situation

- Extrem gefährliche Fußgängerüberquerung von Eisdielen zum Walter-Sedlmayr-Platz
- Sehr eingeschränkte Sicht durch parkende Autos – Kinder haben hier eine Sicht auf heranfahrende Autos teilweise max 30 m Sicht
- Abknickende Vorfahrt – obwohl Fußgänger\*innen hier von Abbiegenden Fahrzeugen gewährt werden müsste hält sich fast kein Fahrer\*in daran (§ 41 StVO Zeichen 306)
- Eine Beantragung einer Ampel durch den BA24 wurde bereits 2019 abgelehnt



### Maßnahme (F5):

- Aufhebung der abknickenden Vorfahrt durch Rechts-Vor-Links (Voraussetzung für Zebrastreifen)
- Zebrastreifen über die Josef-Frankl-Str zwischen Eisdielen und Fahrradstellplätzen
- Radweg in der Paul-Preuß-Str. zwischen Walter-Sedlmayr-Platz und Dufferstr.
- Parkpoller auf Paul-Preuß-Str und vor Eisdielen um Gehsteigparker abzuhalten
- Tempo 30 auf Paul-Preuß-Str und Josef-Frankl-Str

## 11.8 Unterführung Dülferstr (K8)

### Situation

- Sehr enge Unterführung und schmaler Gehweg
- kein Radweg
- Schnell fahrende Fahrzeuge

### Maßnahme:

- Tempo 30 zwischen Paul-Preuß-Str und Ratoldstr (A8)



## 11.9 Dülferstr (K9)

### Situation

- Kein Radweg
- Schnell fahrende Autos
- 10.000 Kfz / 24 davon 200 LKW passieren die Dülferstr. Das Abbiegen aus der Ratoldstr ist teilweise durch den Verkehrsdruck erschwert.

### Maßnahmen

- Radweg oder Schutzstreifen auf Fahrbahn zwischen Raheinstr und Langenpreisinger Str (R13)
- Ampel an Kreuzung Dülferstr/Ratoldstr (F9)

### 11.10 Bahnübergang Lerchenstr (K10)

#### Situation

- Sehr bucklige Fahrbahn ohne Fußgänger-schutzstreifen

#### Maßnahme:

- Fußweg mit Farbe markieren (F13)



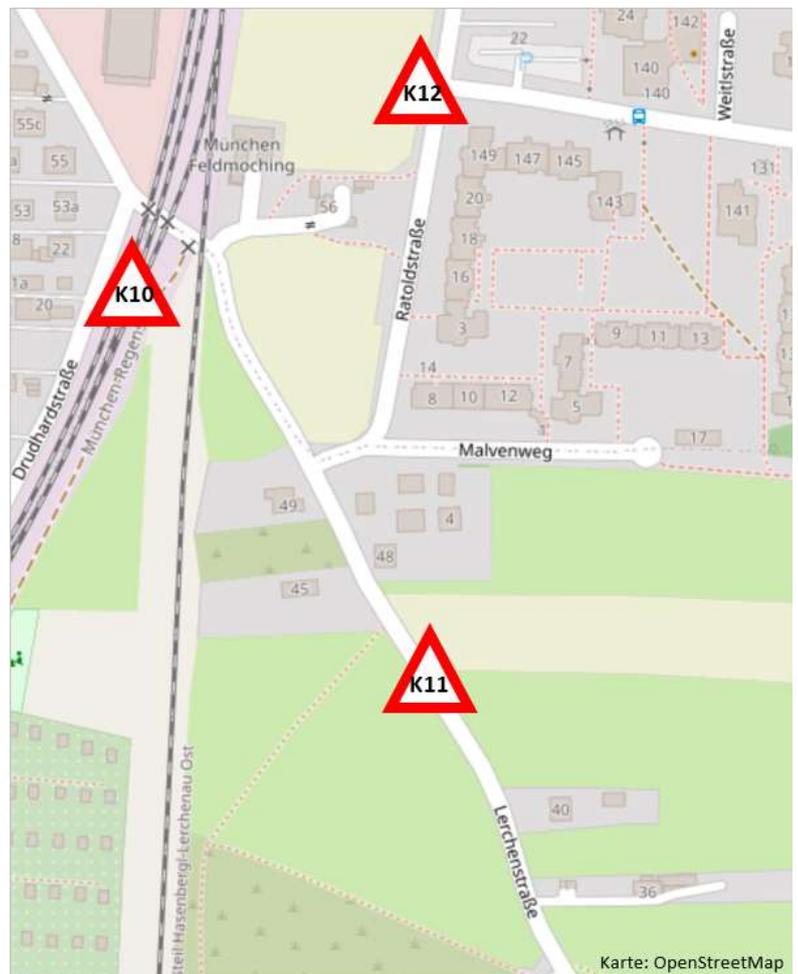
### 11.11 Lerchenstr. zw. Bahnübergang / Robiniestr (K11)

#### Situation

- Kein Radweg
- Schmale Straße
- Schnell fahrende Autos mit unübersichtlichen Kurven

#### Maßnahme

- Radweg neben Fahrbahn (R22) und Fußweg (F13)



### 11.12 Ratoldstr. (K12)

#### Situation

- Kein Radweg, aber viel Verkehr
- Neubaugebiet westlich der Ratoldstr.

#### Maßnahme

- Rad-Schutzstreifen auf der westlichen Ratoldstr (für beide Richtungen) (R14)

### 11.13 Weitlstr zw. Riemerschmidstr / Ratoldstr. (K13)

#### Situation

- Sehr enge Straße durch parkende Autos. Busse Bus 170 und 171 müssen auf Gegenverkehr warten
- Kein Radweg



#### Maßnahme:

- Fußweg mit Radbenutzung bzw. Schutzstreifen (R15)
- Einseitiges Parkverbot
- Vorabmaßnahme  
Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge >3,5t (Ausnahme Linienverkehr und Anlieger)



### 11.14 Aschenbrennerstr / Blodigstr (K14)

#### Situation

- Stark befahrene Anwohnerstraße mit mehreren Schulen - Auch Linienbusverkehr. Zwar Tempo 30. Durch breite Straße wird Tempo nicht eingehalten

#### Maßnahme

- Schutzstreifen notwendig (R30)

## 11.15 Blütenanger (K16)

### Situation

- Kein Radweg an Blütenanger zwischen Schrederwiesen bis Feldmochinger Str

### Maßnahme

- Radweg ausweisen entlang des Feldes (R16)
- Innerhalb der Bebauung ist es zu schmal für Radweg. Vorschlag: Fahrradstraße entlang der parallellaufenden Trollblumenstr. (R23)



## 11.16 Feldmochinger Str zw. Bahnübergang / Gutmannstr (K17)



### Situation

- Kein Radweg

### Maßnahme

- Gemischten Rad / Fußweg ausweisen. Hierzu muss der Fußweg vermutlich verbreitert werden und auch der Grünstreifen wohl weichen. (R18)

## 11.17 Kreuzung Lassallestr / Franz Fackler Str (K18)

### Situation

- Kein Fußgängerübergang an Kreuzung Franz-Fackler-Str und Lassallestr, obwohl Bushaltestelle Max-Wönner-Str als Schulweg zur Toni-Pfülf Grund und Mittelschule anzusehen ist.
- Kreuzung mit abknickender Vorfahrt ist besonders gefährlich für Fußgehende, da Fußgänger\*innen meist kein Vorrang eingeräumt wird.

### Maßnahme

- Ampel aufstellen (R12)



## 12) Schulwegsicherheit

Wie sicher sind die Verkehrswege rund um die Schulen im Bezirk?

Untersucht wurden hier die Einzugsbereiche nach dem Schulsprengel

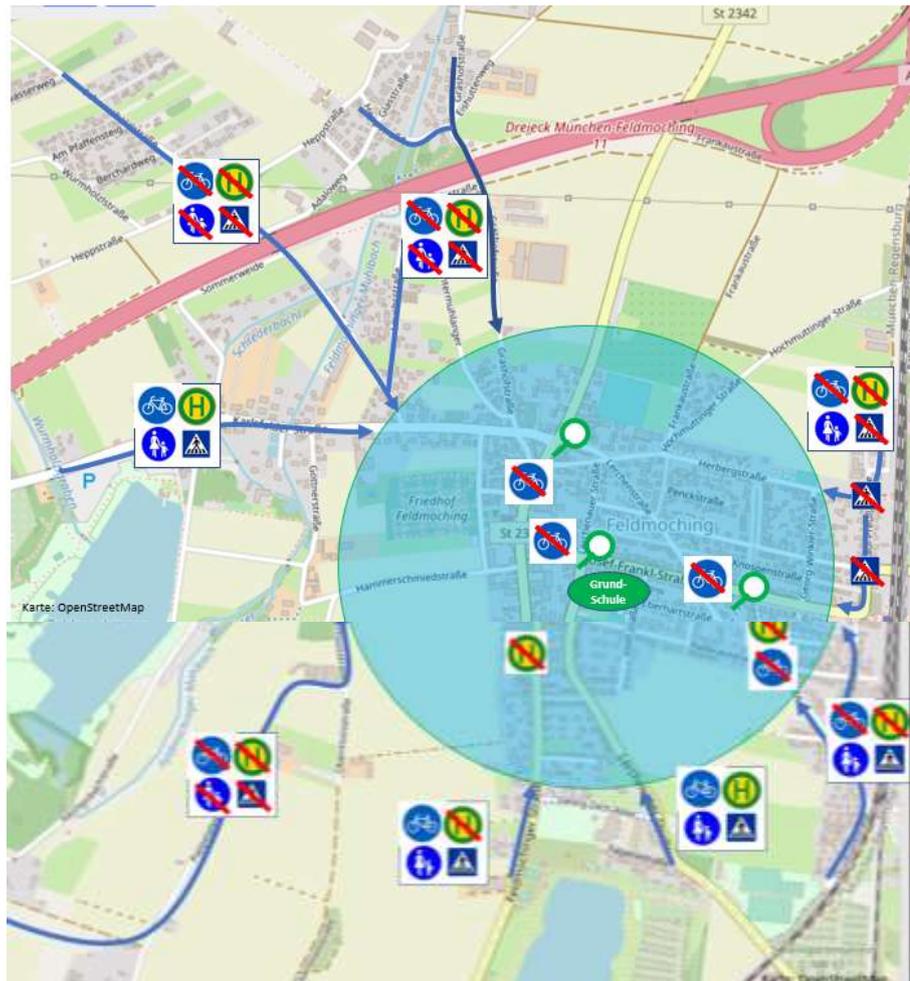
Es wurden immer rund um die Grundschulen Kreise gezogen von Radius 600 m - hier können die Schüler\*innen zu Fuß oder per Rad in die Schule kommen bzw. gebracht werden. Besonders die weiter entfernte Schulwege wurden untersucht auf Gehwege, Radwege, ÖPNV-Erreichbarkeit und Fußgängerüberwege.

**Legende Karten der Schulwege**

	Grundschule mit Sprengel Einzugsbereich bis 600 Meter
	Schulweg zur Sprengelschule > 600 Meter
	Gefahrenstellen innerhalb 600 Meter z.B. keine Radweganbindung
	Kurzbeurteilung Schulweg > 600 Meter Zu vorhandenen Radwegen und Fußwegen, ÖPNV-Anschluss und sichere Straßenüberquerungen
	Schulweghelfer

Kartenquelle: OpenStreetMap, Eingezeichnete Verkehrsangaben Volker Oppermann, Stand 11.2020

## 12.1 Feldmoching - Grundschule an der Lerchenauer Str



Grundsätzlich sehr lange Wege von Kaiserhölzl, Schwarzhölzl und Regattaweg (4,9 km) mit keinerlei Anschluss - Regattaweg wird von Schulbus bzw. Schultaxi angeschlossen. (Ö1, Ö2)

Radwege: sehr schlechte und gefährliche Erreichbarkeit (R3, R4, R5, R6, R7, R8, R12, R17, K3, K4, K5, K6, K7)

ÖNPV: Bus 172 und 173

Fußgängerüberwege: fehlen Richtung Schwarzhölzlstr Feldmoching Bf (F2, F3, F3a, F4, F5, F9a, F9b)

Fußgängerwege: mäßig

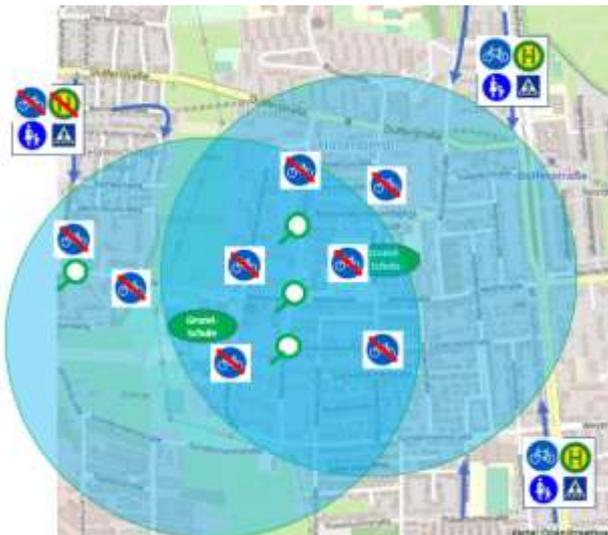
## 12.2 Hasenberg - Grundschule Paulcke Str & Theolottstr



Keine Anbindung mit Fahrradwegen. (R29, R30, K14)

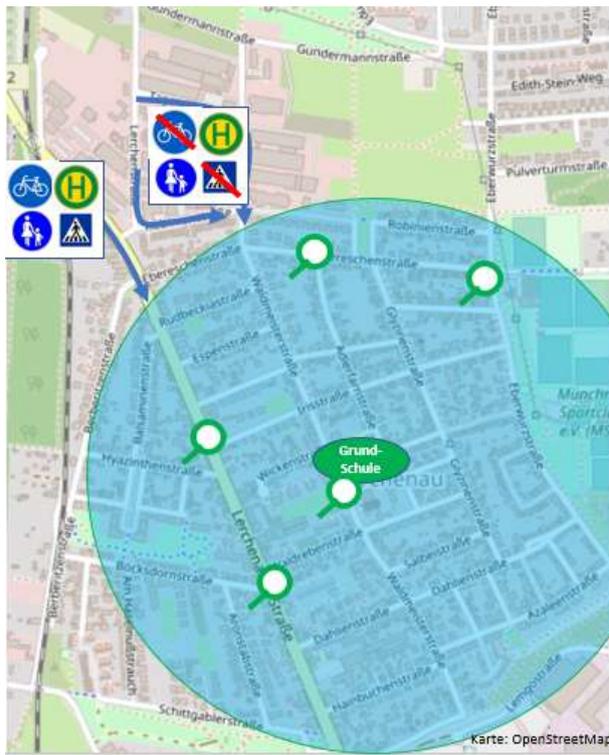
ÖPNV ist schwierig da Theolottstr nicht angefahren wird (Ö9)

## 12.3 Hasenberg-Süd - Grundschule Ittlingerstr & Eduard-Spranger-Str



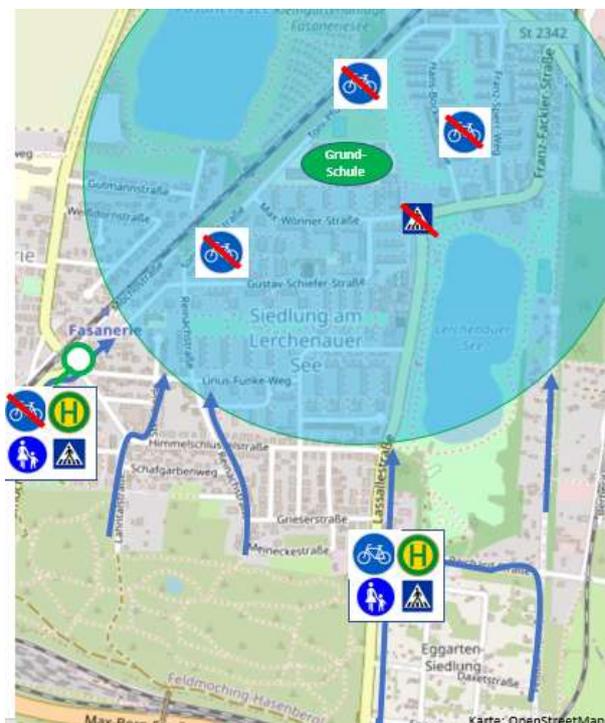
keine Anbindung mit Fahrradwegen  
(R14, R15, R26, R27, R28, K12, K13, K14)

## 12.4 Lerchenau - Grundschule Waldmeisterstr



Hier müssten Maßnahmen an der Lerchenstr - wie Radweg etabliert werden. (R22, F13, K11)

## 12.5 Lerchenauer See - Grund/Mittelschule Toni Pfülf Str



Schlechte Anbindung mit Radwegen

(R19, R20, R23).

Fußgängerüberweg an Lassallestr/Franz Fackler-Str fehlt. Bei einer Abknickenden Vorfahrt ist die Verkehrslage oft unklar. Kreuzende Kinder sind hier stark in Gefahr. Vor allem müssen die Kinder die Bushaltestelle Lassallestr erreichen. (F13, K13)

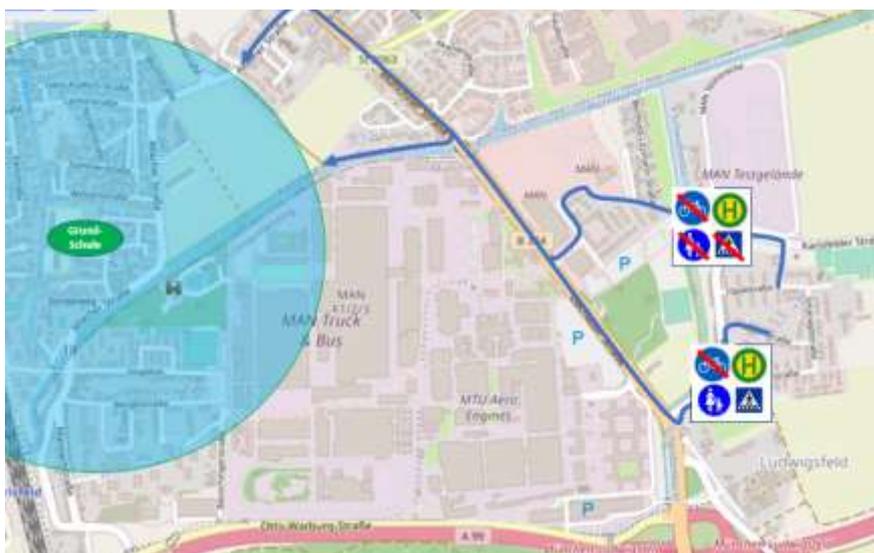
(Ö12)

## 12.6 Fasanerie - Grundschule Feldmochinger Str



Fehlende Radwege in der Fasanerie und vor allem in der Feldmochinger Str sind eine große Gefahr für die Schulkinder. (R17, R18, R23, K16, K17, F13). Verbesserung Busanbindung Ö10 und Ö12 wäre sinnvoll.

## 12.7 Ludwigsfeld - Verbandsgrundschule München Karlsfeld



Schüler\*innen müssen nach Karlsfeld einen langen Weg fahren, zwar Busanschluss aber Rad und Fußwege teilweise nicht gegeben, (R1, R24, K1, K2) Teilweise Schulbusverkehr.

## 12.8 Weiterführende Schulen u Sonstige Schulen

Nachdem Grundschüler bis zur 4. Klasse meist noch auf dem Gehweg radeln, vom Elterntaxi gebracht werden oder zu Fuß gehen oder mit dem Bus fahren. Fahren ältere Schüler häufig auch mit dem Fahrrad selbstständig in die Schule.



Schule	OPNV?	Radwege?
<b>1 – Erich Kästner Realschule</b>	Erreichbar mit Bus 60 oder U-Hasenberg!	kein Radweg (R29, R30, K14)
<b>2 – Städt. Nelson Mandela BOS</b>	Gut erreichbar U-Bahnof Dülferstr mit Bus 60 und Bus 141	Radweg an Schleißheimer Str und Dülferstr
<b>3 – Augustinum Otto-Steiner-Schule</b>	Erreichbar mit Bus 170 und Bus 171. Sowie U-Bahn Hasenberg!	Radweg nur von östlicher Weitlstr. Alle anderen Richtungen ohne Radwegverbindung (R15, R26, R30, K14)
<b>4 - Willy-Brand Gesamtschule</b>	Gut erreichbar mit Bus 141, 170, 171, 172 und U-Bahn Harthof	Kein Radweg von westlicher Seite (R15, R24, R27, K13)
<b>5 – Toni-Pfülf Mittelschule</b> Teil der Eduard-Spranger-Schule angegliedert mit Einzugsbereich Hasenberg-Süd.	Erreichbar mit Bus 60 und S-Bahn Fasanerie.	Mit Rad schlecht erreichbar (nur über südl. Lassallestr.) Gefährliche Kreuzung Lassallestr/Franz-Fackler-Str (K18, F12)  Gefährliche Radstrecke Richtung Hasenberg-Süd (R15, R19, R20, R24, R28)
<b>6 – Mittelschule Eduard Spranger Str</b> Ausweichquartier für Schule im Umbau	Erreichbar mit Bus 173 mit Umsteigen von Bus 60 aus Hasenberg-Süd (dortiger Sprengel). Eine Direktverbindung wäre während der Ausweichperiode wünschenswert.	Keine Erreichbar mit sicheren Radwegen, da über Weitlstr, Lerchenstr und Bahnübergang kein Radweg besteht (R7, R8, R12, R15, R14, R24, K13)
<b>7 - Sonderpädagogisches Förderzentrum</b>	Anbindung mit Bus 172, 176, 710. Keine öffentliche Anbindung an Fasanerie. (Ö6)	Kein Radweg über die Siedlung Ludwigsfeld als auch Richtung Fasanerie / Schrederwiesen & Blütenanger (R23, R24, K1, K16)

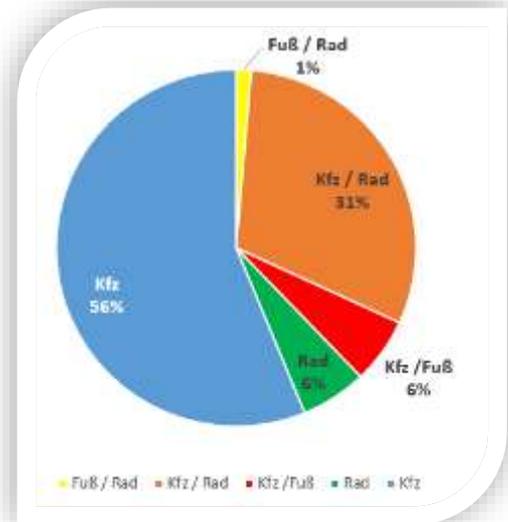
<b>8 – International Bilingual School</b>	Bus 173	Anbindung mit Radwegen entlang der Lerchenauer Str
<b>9 – Gymnasium München Nord</b>	Anbindung an U-Bahnhof Am Hart und Bus 171 und 174	Radwege gut ausgebaut

## 13) Verkehrsunfälle

### 13.1 Unfallstatistik

In den Jahren 2019 und 2018 gab es 370 Unfälle mit Personenschaden im Stadtteil

- an 140 Unfällen waren Radfahrer beteiligt. Hier kam es zu 14 Schwerverletzten und 2 Todesfällen.
- An 27 Unfällen waren Fußgänger\*innen beteiligt. Dabei wurden 6 schwerverletzt.



### 13.2 Unfallschwerpunkte

Im Unfallatlas sind die Unfallschwerpunkte auszuwerten. Sicher gibt es in der Münchner Innenstadt mehr Unfälle. Aber folgende Straßen im 24. Bezirk sind besonders betroffen von Unfällen:

	Unfälle mit Personenschaden	Davon Rad	Davon zu Fuß
Kreuzung Pflaumstr/Karlsfelder Str / Feldmochinger Str	14	6	
Rund um Bahnhof-Feldmoching	11	4	4 (1 Schwerverletzt)
Hasenberg Nord Aschenbrennerbogen, Blodigstr und Frauenholz	25	7 (1 Schwerverletzt)	7 (1 Schwerverletzt)
Dülferstr incl Kreuzung Schleißheimer Str	38	19 (1 Schwerverletzt)	3
Weitlstr / Caracciolastr Ittlingerstr und Kreuzung zur Schleißheimer Str	30	9	5
Detmoldstr / Schleißheimer Str zw Bahn und Schätzweg, / Max- Diamond-Str	22	10 (1 Tot, 1 Schwer- verletzt)	
Lerchenauer Str zwischen Franz- Sperr-Weg und Unterführung	27	14 (3 Schwerverletzt)	2 (1 Schwerverletzt)
Lassallestr	19	8 (1 Tot, 1 Schwer- verletzt)	1
Feldmochinger Str (Fasanerie)	12	7 (1 Schwerverletzt)	1

### 13.3 Verkehrstote



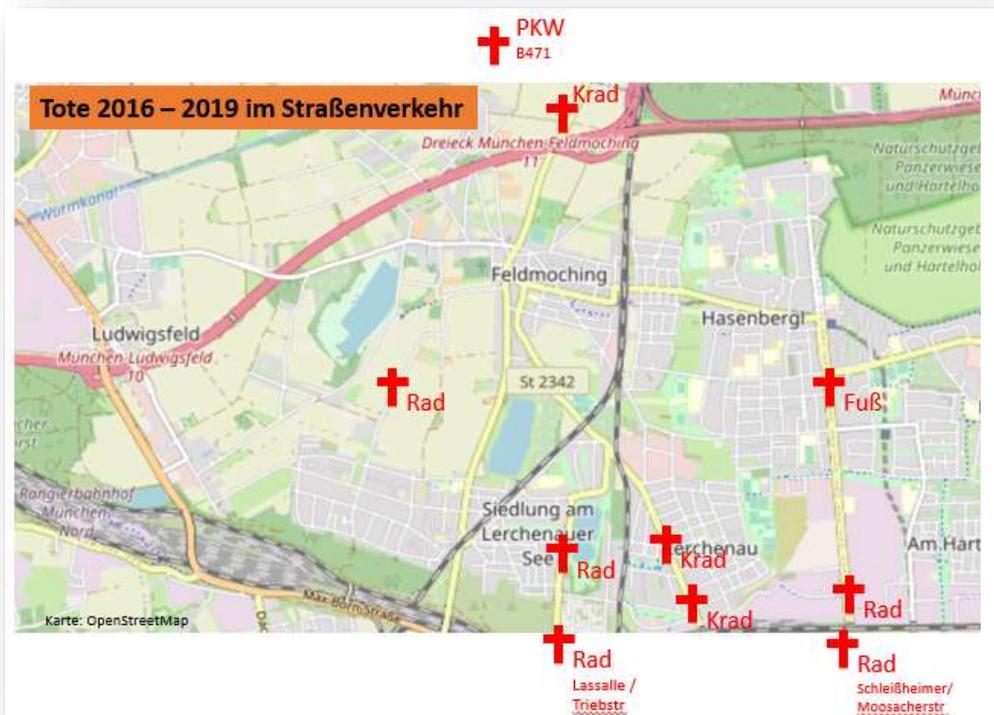
30.6.2020 Schleißheimer Str / Sandbienenweg

Im Bereich des Polizeipräsidiums München ereigneten sich laut dem Verkehrsbericht 2019: 6.260 Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie 21 tödliche Unfälle davon

- 2.845 verletzte Radfahrende
  - davon 330 schwer (44 % aller schwer Verletzten)
  - sowie 8 Tote (31 % aller Verkehrstoten)
- 724 verletzte Fußgehende
  - davon 142 schwer (19 % aller schwer Verletzten)
  - sowie 5 Tote (24 % aller Verkehrstoten).

Bei Schulwegunfällen wurden 135 Schüler\*innen verletzt und 1 Tote. Die häufigste Unfallursache die zu Verletzten führt sind Fehler beim Abbiegen. Im Verkehrsbericht gibt es keine Daten zu dem untersuchten Stadtteil. Nur die tödlichen Unfälle werden mit Ortsangabe aufgeführt. Interessant wären sicher Unfallschwerpunkte im Stadtbezirk.

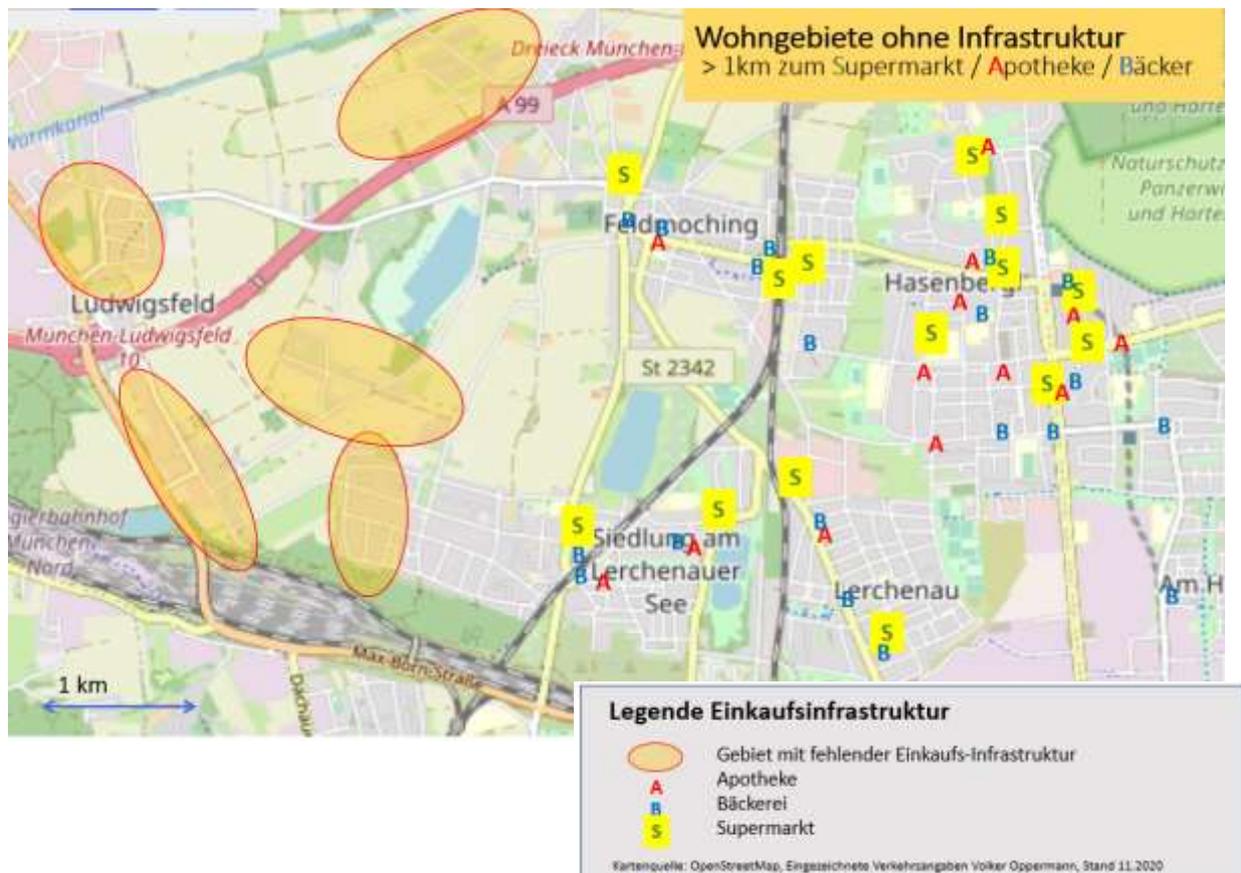
Verkehrsbericht der Polizei von 2016 - 2019 mit insgesamt 89 Toten im Großraum München verunglückten im 24. Bezirk und angrenzenden Straßen 10 Menschen tödlich.



- 2017: Oberschleißheim B471 Ausfahrt Regattastrecke, PKW missachtet Vorfahrt eines LKW's. PKW-Fahrerin verstarb
- 2019: Staatsstraße 2342 - Verlängerung Feldmochinger Str nach Oberschleißheim, Motorradfahrer bei verbotenen Überholmanöver in Linkskurve gestorben
- 2019: Pappelallee, Radfahrer kam auf Kiesweg zum Sturz, Kopfverletzung, ohne Helm, verstarb
- 2019: Himmelschlüsselstr/Lassallestr Radfahrer fuhr von Radweg auf Fahrbahn, kollidierte mit Pkw. Kopfverletzung, ohne Helm, verstarb.
- 2016: Lassalle/Trieb Str LKW übersieht Radfahrer bei Rechtsabbiegen. Radfahrer stirbt
- 2017: Lerchenauer/Wilhelmine-Reichard-Str, Wohnmobilfahrer übersieht entgegenkommendes Mofa beim Linksabbiegen. Leichtkraftradfahrer verstirbt
- 2017: Lerchenauer/Glockenblumenstr. PKW missachtet Vorfahrt beim Linksabbiegen. Entgegenkommender alkoholisierter Motorradfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit verstirbt
- 2018: Schleißheimer Str / Moosacher Str LKW übersah beim Rechtsabbiegen 9-jährige Radfahrer. Schülerin verstarb.
- 2018: Schleißheimer Str / Detmold Str Linksabbiegender LKW übersah Radfahrer auf Radweg in falscher Richtung. Radfahrer starb.
- 2017 Schleißheimer Str. 426 / Neuherbergstr, Fußgänger überquert Fahrbahn bei hoher Verkehrsdichte um zur Bushaltestelle zu gelangen. Kleinbus mit überhöhter Geschwindigkeit überfährt Fußgänger.

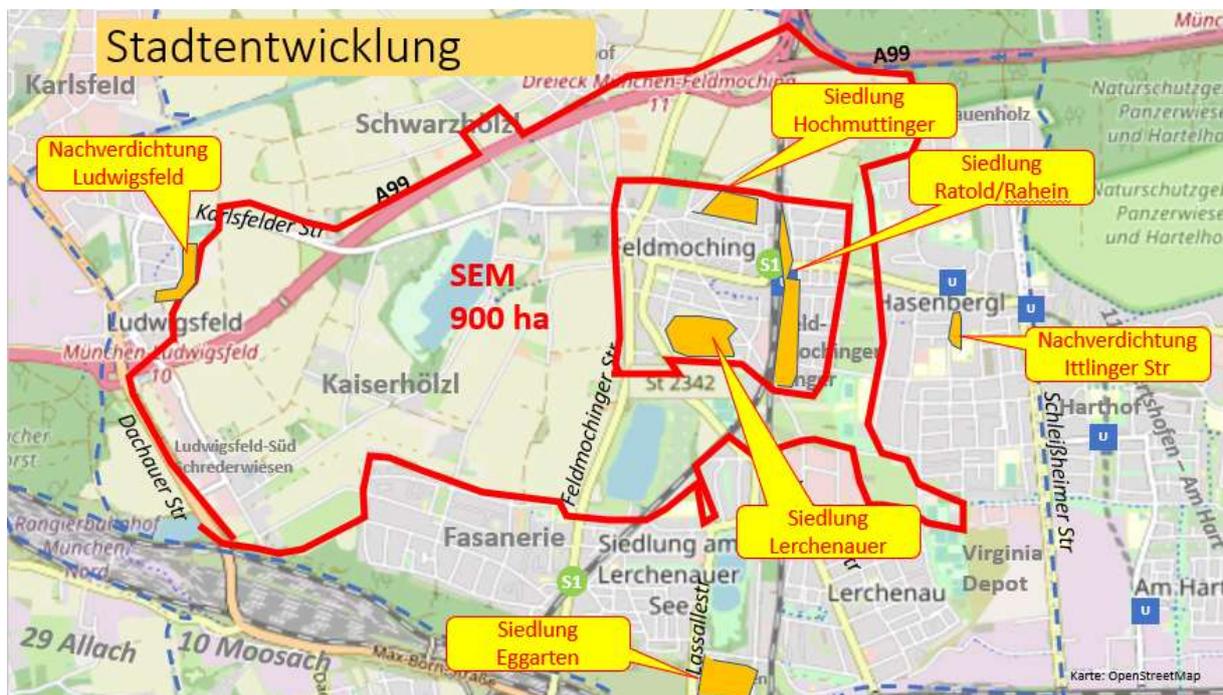
## 14) Einkaufsinfrastruktur

Wichtig für die Verkehrsanalyse ist der Blick wie Einkaufsmöglichkeiten im Bezirk verteilt sind. Denn Einkaufen ist eine wichtige Ursache für Verkehr. Je weiter die Einkaufsstellen sind, desto öfter wird das Auto verwendet. Kleine Besorgungen werden gerne zu Fuß erledigt - hier wird dann auch gerne öfters in der Woche eingekauft. Wenn der Einkaufsladen weiter entfernt ist, wird eher ein großer Wocheneinkauf gemacht. Hier ist dann auch die Größe des Einkaufs relevant und die Transportmöglichkeit. Deshalb reicht für ein Familienwocheneinkauf ein normales Fahrrad nicht mehr aus. Entweder ein Transportrad, Radanhänger oder das Auto ist hier notwendig.



Gerade Ludwigsfeld, Kaiserhölzl, westliche Fasanerie und Schwarzhölzl (incl Siedlung Regattaweg) sind nicht nur vom ÖPNV abgehängt sondern auch haben lange Wege zum Einkaufen. Supermärkte, Apotheken und Bäcker sind hier sehr weit entfernt. Hier wird oft das Auto zum Einkaufen genommen, da auch Alternativen, wie das Rad, durch fehlende Radwege sehr gefährlich sind. Besonders in der Siedlung Ludwigsfeld, westliche Fasanerie, Schwarzhölzl und westliches Feldmoching fehlen besonders Bäcker, Lebensmittelhändler und Apotheken.

## 15) Stadtentwicklungsmaßnahmen



Auf 900 ha hat sich die Landeshauptstadt Stadtentwicklungsmaßnahmen (SEM) zur weiteren Erschließung vorbehalten. Das bedeutet das Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Radwegbau, Wohnungsbau und Erschließungsmaßnahmen) hier einfacher durchführbar sind - hier ist der Aufkauf von Fläche durch Einfrieren der Bodenpreise kostengünstiger umsetzbar. Das hat den Vorteil das für ein umfangreiches Mobilitätskonzept sicher gut neue Radwege - z.B. Schnellradwege sowie neue Trambahnverbindungen geschaffen werden können, aber man muss sich bewusst machen das die bisher geplanten Siedlungsprojekte wohl erst der Anfang ist für weitere umfangreiche Baumaßnahmen. Das kann sogar bis zu einer Verdoppelung der Einwohner im 24. Bezirk führen. Bis 2024 sollen für die SEM die Machbarkeitsstudien und Planungen laufen. Die Vereinbarungen mit den Eigentümern und vertiefte Planungen werden dann bis 2030 geplant. Eine Umsetzung wird es dann wohl nicht vor 2030 geben. Nach der Prognose der LHM Demografiebericht 2019 wird die Bevölkerung im 24. Bezirk um 54.2 % wachsen bis 2040. In dem Zeitraum sollen 12.500 neue Wohnungen entstehen.

Schon frühzeitig müssen hier zukünftige Mobilitätstrassen wie Radwegverbindungen und ÖPNV Verbindungen eingeplant werden.

Derzeit sind 6 konkrete Baugebiete unabhängig vom SEM zur Nachverdichtung oder Neubau in Planung - Über 5.195 Wohnungen sollen gebaut werden. Das wird zur Folge haben das der Stadtbezirk um etwa 20 % wächst. Daneben wurden im SEM weitere Flächen reserviert, um Potentiale für Wohnraum zu schaffen. Allein für die aktuellen konkreten Bauvorhaben muss der öffentliche Nahverkehr Schritt halten - d.h. 20 % Aufstockung, nur um dem Wohnungswachstum Schritt zu halten. Hier wurde dann aber noch nicht an einem Mobilitätswandel hin zu mehr ÖPNV und Radverkehr gearbeitet. Das muss dann noch on Top dazukommen - sprich mindestens 60 % leistungsfähigerer ÖPNV und Radverkehr bis 2030.



### 15.1 Siedlungsgebiet Hochmuttingerstr (A2106)

Nördlich der Herbergstr sollen auf 8,4 ha 610 Wohnungen für 1.440 Menschen entstehen. Ende 2020 wird schon mit der Straßenerschließung begonnen.

Hier sind folgende Verkehrs-Infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen

- Die Herbergstr und Paul-Preuß-Str (Zone 30 - beide ohne Radweg) werden hier mehr belastet.
- Radwegausbau auf Herbergstr und Paul-Preuß-Str (R9, R10)
- Gehwegausbau auf Herbergstr (F4)
- ÖPNV-Anschluss durch Buslinie Feldmoching-Oberschleißheim (Ö4)

Problem ist hier ein hoher Lärmpegel durch die Autobahn und die Bahnlinie. Falls tatsächlich das Autobahnkreuz Richtung Süden angebunden wird (Variante A99d oder A99e) die Siedlung extrem stark belastet – auch wenn es eine Tunnellösung gibt.

### 15.2 Quartier an der Ratold- und Raheinstr (A2108)

Östlich an der Bahn sollen auf 14,2 ha 900 Wohnungen (600 südlich der Dülferstr und 300 nördlich) für 2.070 Menschen geschaffen werden. Erste Architektenentwürfe liegen vor.

Hier sind folgende Verkehrs-Infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen

- Entlang der Ratold und Raheinstr sollte ein Schnellradweg (R4 Oberschleißheim-Frankfurter Ring) entstehen. Dieser braucht genügend Platz. Das muss in die Planung einfließen
- Trambahnschienen vom Feldmochinger Bf Richtung Euroindustriepark, Petuelring oder Oberwiesenfeld (Ö15, Ö16)
- Fußgänger\*innen/Radunterführung (R11/F8 Ponkratzstr - Rambertweg). Bei Ausschachten für die Wohnhäuser könnte gleich mit der Unterführung anfangen werden.

Der bisherige Bebauungsplanungsentwurf vom 20.11.2019 weist folgende Schwächen auf:

- Fehlender Platz für Radschnellweg (R4), dafür nur entlang der Ratoldstr ein Fahrradschutzstreifen - für die Verkehrsbelastung ungenügend. Raheinstr ohne Radweg, dafür Rad + Fußgängerbrücke über Dülferstr

- Fehlender Platz für Trambahn
- Südliche Bahnquerung Ponkratzstr - Rampertweg nicht eingeplant.
- Unklare Kreuzung Dülferstr / Ratoldstr. Ampel notwendig. Radstreifen mittig für Linksabbieger kritisch. Linksabbieger Dülferstr in Aldi verschmälert Fußweg

Insgesamt wird hier die Chance der Fläche nicht genutzt die Erschließung mit Radschnellweg und Trambahn auszubauen.

Empfehlung: Reduktion der Wohneinheiten um für die Rad und ÖPNV-Mobilität Flächen zu schaffen.

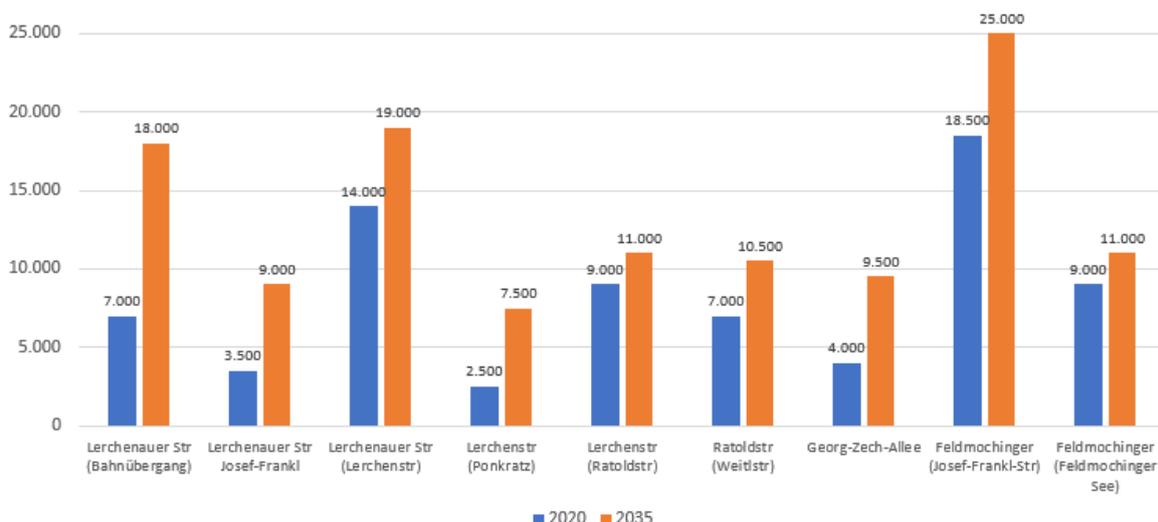
### 15.3 Projektgebiet Lerchenauer Feld (A1374 - #2138)

Zwischen Lerchenauer Str, Ponkratzstr und Lerchenstr sollen 1.600 Wohnungen mit Schulcampus (Grundschule und Gymnasium). Einzugsplanung 2027 - 2028

Hier sind folgende Verkehrs-Infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen

- Ertüchtigung der Ponkratzstr als Fahrradstraße sowie Fußgängerampeln über die Lerchenauer Str und Lerchenstr (F6a, F6b, R6) sowie Bahnüberführung Höhe Rampertweg (F8)
- Sicherung des Bahnüberganges für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen (K10, R22)
- Bau Radschnellweg, südlich der Siedlung (R24), sowie Südverbindung zum Olympiapark (R31)
- Verbindung zum Radschnellweg nach Oberschleißheim (R25)
- Neue Busstrecke Feldmoching - Fasanerie (Ö5) am besten durch die Siedlung zur Georg-Zech-Allee.
- Mittelfristig Anbindung an die Y-Tram (Ö13, Ö14)

Der Autoverkehr soll nach der Prognose der Stadt in diesem Bereich massiv zunehmen, insbesondere ist die Ursache die geplanten schrankenfreien Bahnübergänge in der Lerchenauer und Lerchenstr. (Quelle aus Präsentation zum Lerchenauer Feld 27.4.21)



Somit kommen sämtliche Straßen über ihre Belastungsgrenzen. Vor allem die Lerchenstraße kann solche Verkehrsmengen nicht aufnehmen.

Geplant ist derzeit nur

- Zweirichtungsradweg an der östlichen Lerchenauer Str -> kritisch, denn wo soll der im Norden enden. Gleiche Frage stellt sich auch südlich der Georg Zech Allee, dort sind die Radwege definitiv zu schmal für einen 2-Richtungsradweg.
- Busverbindung über die Lerchenstr durch das Neubaugebiet (analog Ö5)
- Tramanbindung (Ö14) aber noch keine Aussage zu einem Realisierungszeitpunkt, da ja erst die Tram zur Bayernkaserne, und anschließend die Tangente zum Am Hart fertiggestellt werden muss bevor die Verbindung nach Feldmoching angegangen werden kann. Auch unklar ist die Überführung über die S-Bahnlinie.

#### 15.4 Nachverdichtung Ittlingerstr

Hier sollen 85 neue Wohnungen gebaut werden. Garagen werden unterirdisch angelegt. Bei der Nachverdichtung muss aber auch eingeplant werden:

- Radwege auf der Ittlingerstr und Weitlstr sind notwendig (R26, R15)

#### 15.5 Eggarten Siedlung

Südlich des Lerchenauer Sees soll in der 21 ha großen Eggarten-Siedlung ein Wohnareal von 1.750 bis 2.000 Wohnungen entstehen.

Hier sind folgende Verkehrs-Infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen

- Potentiale bietet die südlich vorbeifahrende Nordspange, auf der evtl ein S-Bahnverkehr mit Halt Eggarten eingerichtet werden könnte. (Ö19)
- Bus 60 mit Haltestelle Eggarten (Ö7)
- Radhauptweg entlang der nördlichen Wilhelmine Reichardt-Str (R23 Karlsfeld-Olympia)

#### 15.6 Nachverdichtung Ludwigsfeld

Die Siedlung Ludwigsfeld wird gerade geprüft, ob im Osten und Süden hier noch weitere Wohnungsbauten möglich sind. Laut AZ sind bis zu 700 Wohnungen geplant.

## 15.7 Bauvorhaben im Umkreis

- **Forschungs- und Informations-Zentrum - FIZ von BMW Am Hart**

Geplant für 15.000 zusätzliche Mitarbeiter

- **Universität Oberschleißheim**

Universitäts-Campus im südlichen Oberschleißheim mit zusätzlichen 2.000 Studenten und 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird dieser Campus nach seiner Fertigstellung eines der größten Forschungs- und Ausbildungszentren für Tierärzte in Europa sein. Dies führt zu mehr studentischen Pendler\*innen insbesondere Fahrrad wird hier sehr bevorzugt. Derzeit ist der südliche Teil Oberschleißheim nicht genug an den ÖPNV angeschlossen.

- **Moosacher Str - Knorr-Bremse Areal**

Auf dem ehemaligen Firmengelände soll auf 5,8 ha zwischen Lerchenauer Str und Oberwiesenfeld und DB-Nordring sollen 500 Wohnungen gebaut werden.

- **Quartier Bayernkaserne**

Bau von 5.500 Wohnungen für 15.000 Menschen auf 48 Hektar mit 2 Schulstandorten mit einem Gymnasium, zwei Grundschulen und einer Förderschule. Auch mehrere Geschäfte sind geplant. Die Tram 23 soll von der Münchner Freiheit hier einen guten ÖPNV-Anschluss bieten. Evtl auch eine Tram 24 könnte Richtung Westen Am Hart und dann ggfl. weiter nach Feldmoching geführt werden.

- **Harthof-Nord**

Nachverdichtung von Wohnungen auf 17 ha Nord-Östlich Weyprechtstr. So soll es statt ca. 900 kleineren Wohnungen 1.340 größere Wohnungen geben.

- **Moosach- Meiler**

550 Wohnungen sollen auf dem Meiler Betriebsgelände nahe der S-Bahnstation Moosach gebaut werden

- **Botanikum**

Feldmochinger Str / Max-Born-Str, 550 Wohnungen

- **Hirmerei**

Eversbuschstr / Otto-Warburg-Str in Allach mit 230 Wohnungen

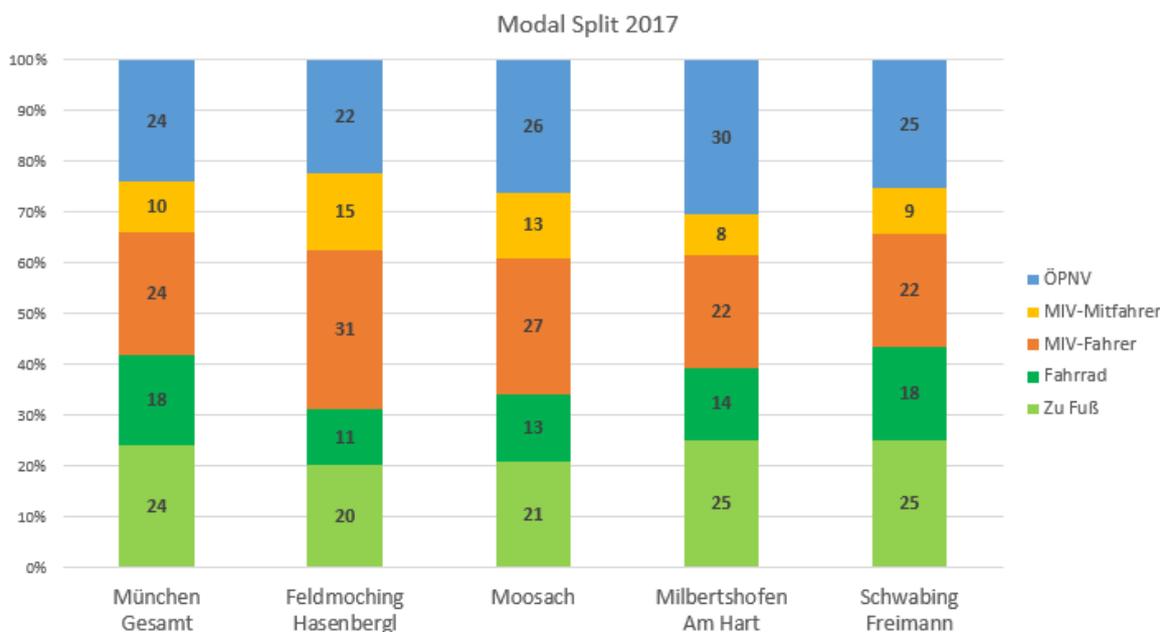
## 16) Umwelt- und Klimasituation

### 16.1 Beurteilung der Verkehrsarten

München muss seinen Beitrag an der Reduktion der Treibhausgase leisten. Ein großer Teil der Treibhausgase wird durch den Verkehr erzeugt. Um die verbindlichen Ziele zu erreichen muss sich der Verkehr grundlegend ändern. Im Vordergrund steht hier der motorisierte Individualverkehr (MIV). In den letzten beiden Jahrzehnten sind die Emissionen in diesem Bereich sogar noch gestiegen. Obwohl effizientere Motoren gebaut wurden, sind die Fahrzeuge schwerer geworden - dies hat den Einspareffekt aufgefressen.

Im direkten Vergleich der Verkehrsarten im Personennahverkehr kommt der Pkw auf fast 200 g, das Fahrrad auf nur 10 g, Schienen und Busverkehr auf 70 - 85 g CO<sub>2</sub> äquivalenten Emissionen je Personenkilometern (laut Umweltbundesamt schließt es den Betrieb, Energiebereitstellung, Bau und Infrastruktur mit ein)

In München ist der Splitt der Verkehrsmittelwahl für das Jahr 2017 :



### 16.2 eMobilität

Grundsätzlich wäre es aber falsch den heutigen Benzin- und Dieseltreibenden Autoverkehr einfach durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen zu wollen. Zum einen löst ein Elektroauto nicht das:

- Parkplatzproblem - sondern schafft hier sogar durch die notwendige Ladeinfrastruktur und Ladevorgänge zusätzlichen Verkehr und Stellplatznotwendigkeit. So werden die Straßen weiterhin vollgeparkt und es fehlt an Parkmöglichkeiten. Ein Elektroauto löst den Mangel nicht.

- Unfallrisiko - Ein Elektroauto ist durch die schlechtere Hörbarkeit sogar noch etwas gefährlicher für Fußgehende und Radfahrende. Zwar gibt es mittlerweile hier Techniken das Elektrofahrzeuge extra Soundeffekte nutzen, um z.B. Blinde zu schützen. Aber die meisten Unfälle passieren im fließenden Verkehr und hier gibt es mittlerweile autonome Fahrzeugfunktionen, um Fußgehende zu erkennen und den Fahrer zu warnen etc. aber das hat nicht mit Elektrofahrzeug oder konventionelles Kfz an sich zu tun. So helfen hier Elektrofahrzeuge nicht, um das Unfallrisiko zu minimieren.
- Stauproblem - Ein Elektroauto steht genauso im Stau wie alle anderen Autos. Zwar können in Städten extra Fahrspuren geschaffen werden - allerdings ist das hier im Bezirk wo die meisten Straßen eh nur eine Fahrspur pro Richtung haben nicht relevant.
- Umweltproblem - durch Akkuherstellung und Entsorgung entstehen neue Probleme. Die Herstellung und die Materialien der Akkus sind problematisch für die Umwelt
- Klimaproblem - Würden alle Elektrofahrzeuge mit regenerativen Ökostrom betrieben, ist das sicher ein Vorteil. Bislang ist die Elektrofahrzeug-Quote gering und der Strom könnte mit Ökostrom abgedeckt werden  
*(Neuzulassungen 2019 in Bayern reine ePkw 14.532 (2% der Zulassungen), In den letzten Monaten ist die bundesdeutsche Quote deutlich gestiegen. Januar 2021: 9,6 %). Der Bestand der ePkw's liegt in Bayern bei 30.571 (unter 1 % zum 1.1.2020) (KBA))*  
 Problem wird es, wenn ein Großteil der Fahrzeuge mit Strom betrieben würden - hier hätten wir dann eine massive Ökostromlücke oder die eAutos werden mit konventionellem Strommix betrieben, was dann auch nicht vorteilhaft ist für das Klima

Aus diesem Grund ist der Ausbau des Radverkehrs, Fußgehenden Verkehrs und ÖPNV einer reinen eAuto Konzeption für ein Verkehrskonzept immer vorrangig zu behandeln.

Wenn eAutos, dann mit Ökostrom und dann auch nur leichte kleine Fahrzeuge die platzsparender sind und weniger Energie fressen.

Was aber grundsätzlich positiv zu bewerten und zu fördern ist:

- eBikes/Pedelecs und eLastenräder
- eRoller
- Lieferfahrzeuge mit eAntrieb

### 16.3 Klima-Ziele

Das Umweltbundesamt sieht die Notwendigkeit den Autoverkehr bis 2030 zu halbieren (von 58 % auf 31 %). Nur so können die Klimaziele erreicht werden. Die Mobilitätslücke muss dann mit einer Verdopplung des Radverkehrs (von 10 % auf 20 %) und einer fast Verdreifachung des ÖPNV (von 11 % auf 28 % des gesamten Verkehrsaufkommens) geschlossen werden.

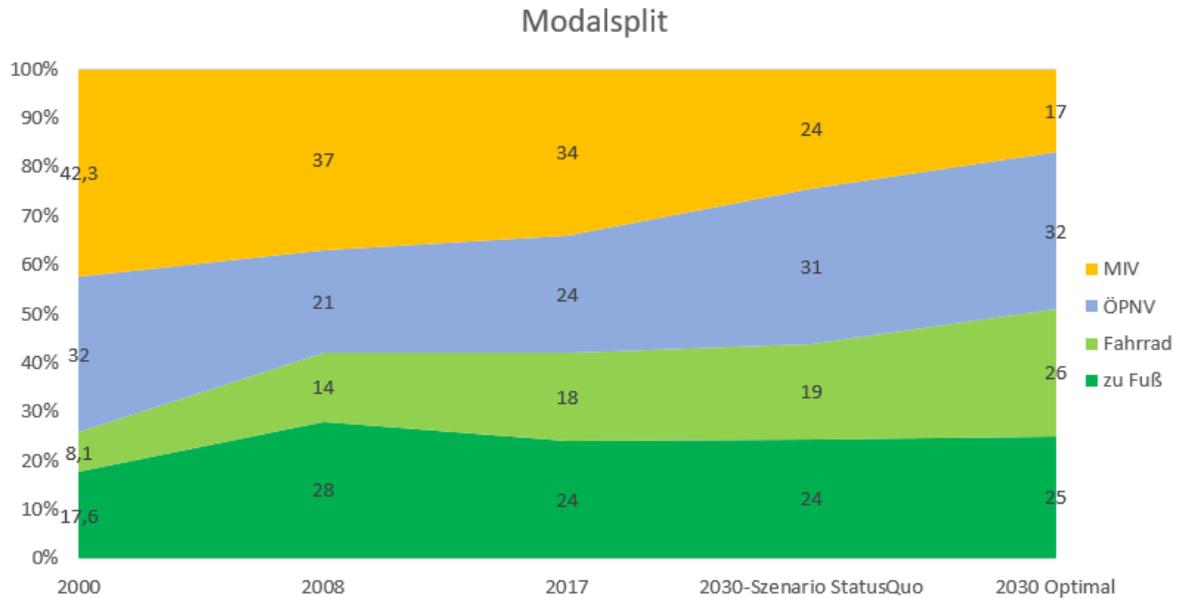
Durch Einrichtung von Radschnellwegen in vier deutschen Großstadträumen hat das UBA eine Abnahme des Pkw-Verkehrs zwischen 8 bis 34 % ermittelt. Der Fahrradverkehr konnte um 12 - 41 % erhöht werden. Diese Beispiele könnte man auch auf München übertragen.

Obwohl München hier besser abschneidet, als der Bundesdurchschnitt müssen die Ziele gleich sein um die Klimawirkung zu erreichen.

Besonders im Großraum München sind die Ziele einfacher zu erreichen, als im ländlichen Raum. So ist in München geplant den ÖPNV nur auf 30 % bis 2030 auszubauen (Nahverkehrsplan).

Zukünftig muss hier noch besonders der Fahrradverkehr und der ÖPNV wachsen und das Motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden.

Die Stadt München strebt bis 2025 an, dass 80 % aller Wege in München zuFuß, mit dem Rad oder dem Öffentlichen Nahverkehr erbracht werden sollen.



Die obige Grafik zeigt auf Basis des aktuellen Modalsplit die notwendige Entwicklung nur prozentual an. Demgegenüber muss dann noch das stetig wachsende Verkehrsbedarf durch Bevölkerungszunahme dazugerechnet werden, so dass der Radverkehr und ÖPNV sich von heute gerechnet, verdoppeln muss, und der Kfz-Verkehr mindestens halbieren muss.

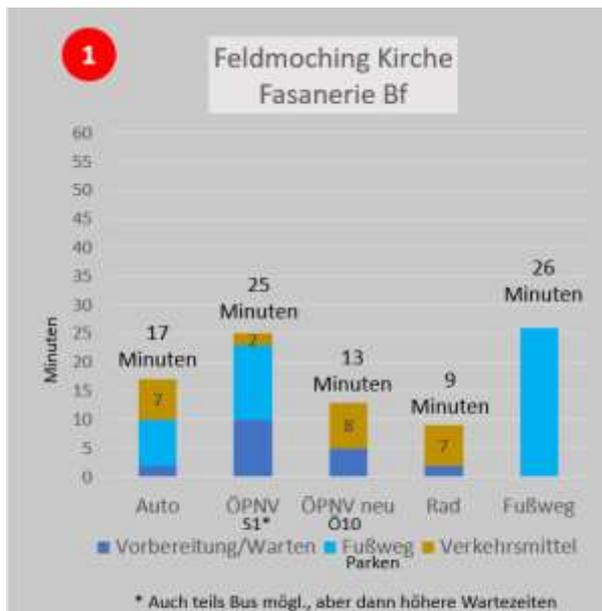
## 17) Verkehrsmittelvergleich

Im Vergleich der verschiedenen Verkehrsmittel wurden 5 Routen ausgewählt. Die Zeiten wurden mittels Google Maps Routenplaner ermittelt. Hinzu kommen noch Vorbereitungszeiten insb. beim Rad als auch beim Auto je 2 Minuten. Wartezeiten beim ÖPNV (1/2 Taktzeit) sowie beim Auto die Parkplatzsuche und Fußweg zum Parkplatz - angenommen hier je 4 Minuten. Die Zeiten sind für die Hauptverkehrszeit Montag 8 Uhr ermittelt worden.

Nach dieser Rechnung sind Fußgehende bis 1 km Entfernung schneller als das Auto und Radfahrende bis zu einer Entfernung von 4,2 km schneller bzw. mit Pedelec auf Radschnellweg bis zu 5,9 km schneller als das Auto. Aber das auch nur in der Nebenverkehrszeit ohne Stau. In der Hauptverkehrszeit bietet das Fahrrad die beste und schnellste Verbindung - wenigstens innerhalb des Bezirks. Der Bus steht im Gegensatz von schienengebunden ÖPNV auch im Stau. Nicht eingerechnet wurden hier die Bahnübergänge die sowohl Bus, als auch Auto aber auch Fahrrad und Fußgänger\*innen im Schnitt 5 - 7 Minuten warten lassen. Bei den kurzen Öffnungen könnte im Stau auch für Bus und Auto noch eine weitere Schrankenschließung hinzukommen.

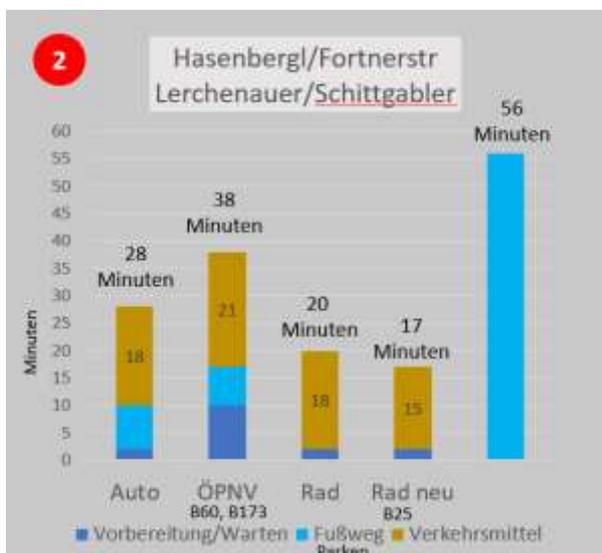


Als Ergebnis kann man feststellen, dass auf all diesen Routen das Rad das schnellste Verkehrsmittel war. Verbesserung können hier gut ausgebaute Radwege sein. Der ÖPNV war nach dem Fußweg der langsamste. Grund hierfür waren meist lange Wartezeiten durch zu schlechte Taktung. Durch Ausbau insbesondere Tramanschluss könnte hier der ÖPNV fast an die Radfahrzeiten anschließen. Das Auto ist meist im Nachteil durch die Parkplatzsuche und der Weg zum/vom Parkplatz.



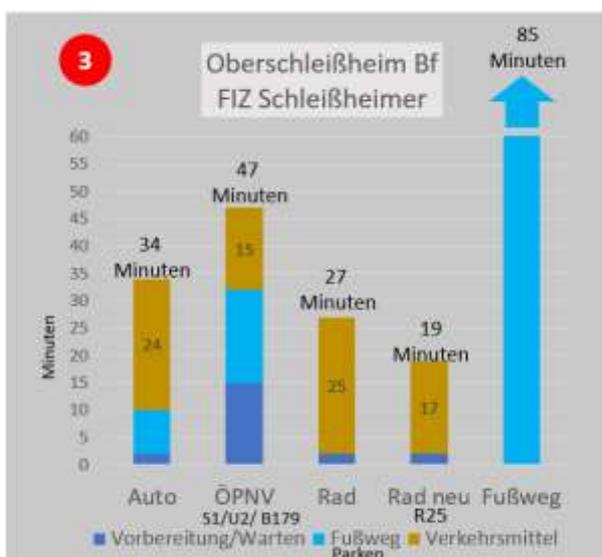
**Feldmoching Dorfkirche zum Fasanerie-Bahnhof**  
(Luftlinie 2,1 km)

Hier zeigt sich das die kurze Strecke (2,2 km) ideal mit dem Fahrrad zu bewältigen ist. Sogar zu Fuß lässt sich die Strecke in weniger als 30 Minuten zurücklegen. Wenn eine Direktverbindung mit dem Bus Ö10 geschaffen wäre, würde dieser auch sehr gut abschneiden. Beim Auto macht sich auf den Kurzstrecken die Parkplatzsuche stark bemerkbar - die mehr als die Fahrtzeit beträgt.



**Hasenberg / Fortnerstr zur Schittgablerstr in der Lerchenau**  
(Luftlinie 3,6 km)

Auch hier hat das Fahrrad die Nase vorne. Mit einer Schaffung des Radschnellweges 25 Oberschleißheim-Frankfurter Ring könnte hier auf der Teilstrecke noch paar Minuten eingespart werden.



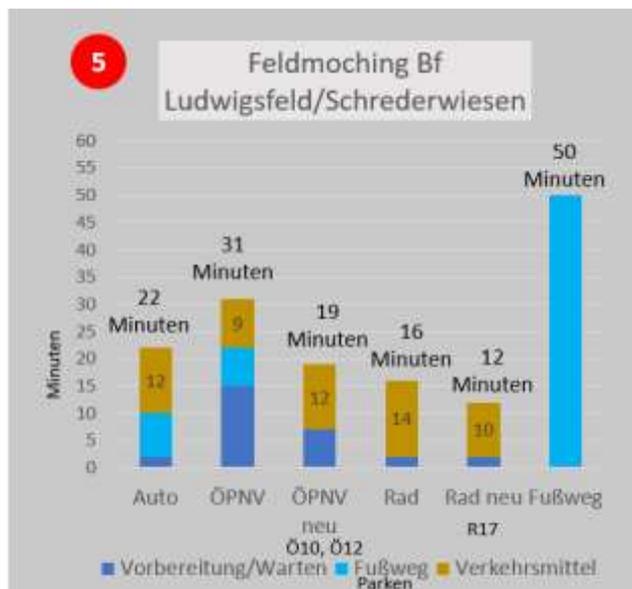
**Oberschleißheim zum BMW FIZ in der Schleißheimer Str** (Luftlinie 6,4 km)

Diese oft genutzte Strecke lässt sich insbesondere in der Hauptverkehrszeit, in der das Auto öfters im Stau steht, schneller mit dem Rad (27 Minuten) bewältigen. Mit einem Radschnellweg sogar in Rekordzeit. Beim ÖPNV fällt besonders die Wartezeit auf die S-Bahn ins Gewicht.



**Ludwigsfeld/Kristallstr zum BMW-FIZ**  
(Luftlinie 6,3 km)

Hier sind heute Auto, ÖPNV und Rad fast gleichauf. Beim ÖPNV allerdings nur in der Hauptverkehrszeit, da der Bus 172 sonst nur unregelmäßig fährt. Mit einer Schaffung einer Radschnellverbindung R24 oder einer Regio-Tram könnte hier die Fahrzeit noch stark verkürzt werden.



**Feldmoching Bf -  
Ludwigsfeld/Schrederwiesen** (Luftlinie 3,7 km)

Der ÖPNV ist durch die Wartezeit auf die S1 wieder hier im Nachteil. Mit einer Verbesserung der Busanbindung Ö10/Ö12 würde der ÖPNV attraktiver. Die schnellste Variante ist wiederum das Fahrrad. Mit einem Radhauptweg R17 könnte hier auch noch die Fahrzeit etwas verkürzt werden.

## 18) Straßenkatalog

Hier sind nochmal alle wichtigen Straßen(-abschnitte) aufgeführt mit einer kurzen Zusammenfassung der aktuellen Verkehrssituation sowie die notwendigen Maßnahmen. Die Verweise können dann in den jeweiligen Maßnahmen in den Kapiteln (R-Radverkehr, A-Autoverkehr, F-Fußgehende, K-Kritische Verkehrsstellen und Ö-ÖPNV) nachgelesen werden. Der map-Link zeigt dann die Straße in der Karte auf Mapillary.com mit Fotos der Strecke - hier kann dann virtuell die Straße abgefahren werden.

Straße	Abschnitt	Gebiet	Verkehrssituation	Nötige Maßnahmen	Verweise, Mapillary-Link
<b>A99</b>	Feldmochinger Kreuz	Feldmoching	Sehr viel Verkehr, kein Schallschutz. Verkehrsmenge DTV 103.000 - 139.000 Kfz/24h davon 13.300 - 19.300 Lkw	Schallschutzmaßnahme Richtung Feldmoching Schallschutzwand und Wald	<b>A1</b> <a href="#">map</a>
<b>Am Blütenanger</b>	Westl. Feld: Schrederwiesen - Regersbachstr	Fasanerie	Kein Radweg, ÖPNV Bus 175,	dringend Radweg nötig neben bisheriger Straße; alternativ Fahrradstraße ausweisen am Trollblütenweg	<b>K16, R16, Ö12</b> <a href="#">map</a> ,
	Regersbachstr - Feldmochinger Str	Fasanerie	Fußweg, ÖPNV Bus 175, kein Radweg, halbseitiges Parkverbot	Radweg angeraten, aber zu schmal ggf. Verbreiterung Fußweg mit Radbenutzung, evtl Zebrastreifen Höhe Sonnentaustr (Schulweg)	<b>K16, R16, Ö12</b> <a href="#">map</a>
<b>Am Gottesacker</b>		Feldmoching	Nebenstraße		<a href="#">map</a>
<b>Aschenbrennerstr</b>		Hasenberg	ÖPNV Bus 60 kein Radweg, Tempo 30	Schutzstreifen für Rad nötig	<b>K14, R30,</b> <a href="#">map</a>
<b>Auf den Schrederwiesen</b>		Fasanerie/Ludwigsfeld	Durchgangsstraße, mäßiger Verkehr, auch Gewerbe/Lkw, gemischter Rad/Fußweg, teils Fußweg mit tolerierten Radverkehr. Kein Radweg zwischen Blütenanger und Schropfenwiesenstr ÖPNV Bus 176 u 710 u 175.	ÖPNV Ausbaufähig im nördlichen Teil langer Weg zur Bushaltestelle Ferchenbachstr. Ausbau Radweg zum Schnellradweg Karlsfeld-Olympia	R23, Ö6, Ö12
<b>Augustin-Rösch-Str</b>		Virginia Depot	Radweg	Ausbau zum Schnellradweg Karlsfeld-Bayernkaserne an der östlichen Seite	R24 <a href="#">map</a>
<b>Blodigstr</b>		Hasenberg	ÖPNV U2, Bus 60 kein Radweg	Schutzstreifen für Rad nötig	<b>K14, R30</b> <a href="#">map</a>
<b>Caracciolastr</b>		Virginia Depot	Kein Radweg	Gehweg erweitern mit Rad frei	R27, <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a>
<b>Dachauer Str</b>	Rangierbahnhof-Würmkanal	Fasanerie/Ludwigsfeld	4-spurige Straße. Seitlicher Radweg nur bis Schropfenwiesenstr. Umleitung Rad/Fußweg über Schrederwiesen und Rotwiesenstr zur Kristallstr. Hohes Verkehrsvolumen: 46.000 - 52.000 Kfz/24h DTV		<a href="#">map</a>
<b>Drudhardstr</b>		Feldmoching	Nebenstraße	Ausbau zum Schnellradweg Karlsfeld-Bayernkaserne	R24

Straße	Abschnitt	Gebiet	Verkehrssituation	Nötige Maßnahmen	Verweise, Mapillary-Link
<b>Dülferstr</b>	Paul-Preuß-Str - Lerchenstr	Feldmoching	Durchgangsverkehr über verkehrsberuhigten Bereich Schaarschmidtstr. Teils Zone 30	Einbahnregelung zwischen Schaarschmidtstr zur Lerchenstr Richtung Westen und Richtung Osten von Georg-Winkler-Str zur Paul-Preuß-Str	K8, A13 <a href="#">map</a>
	Paul-Preuß-Str - Johann-Emmer-Str	Feldmoching	sehr unübersichtliche Bahnunterführung kein Radweg gefährliche Kreuzung an Ratoldstr Bus 170, 171,172 Verkehrsvolumen 10.000 Kfz/24 davon 200 Lkw	Schutzstreifen nötig (Außer Unterführung). Lichtzeichenanlage an Kreuzung Ratoldstr. Tempo 30	K8, A8, K9, R13, F6 <a href="#">map</a>
	Johann-Emmer-Str - Schleißheimer Str	HasenbergI	Radweg zwischen Rainfarnstr u d Johann- Emmer-Str zu eng durch auf dem Radweg parkende Kfz ÖPNV U2, Bus 60, 172 Verkehrsvolumen 10.000 Kfz/24 davon 300 Lkw	Radweg im Westen mit Bordstein ausstatten, um zu verhindern, dass Autos auf Radweg parken uns so gefährlich einengen	R13, <a href="#">map</a>
<b>Eberwurzstr</b>		Virginia Depot	Nebenstraße	Begleitender Schnellradweg in Grünstreifen	R25, <a href="#">map</a>
<b>Eduard Spranger Str</b>		Virginia Depot	Schulweg ohne Radweg, Zone 30	Schutzstreifen nötig	R28, <a href="#">map</a>
<b>Eggartenstr</b>		Lerchenau	nicht erschlossen vom ÖPNV	Haltepunkt ÖPNV vom Bus 60	Ö7
<b>Eishüttenweg</b>		Schwarzhözl	Landstraße kein Radweg, kein Fußweg	ÖPNV Feldmoching - Oberschleißheim	Ö11, <a href="#">map</a>
<b>Feldbahnstr</b>		Lerchenauer See	Anliegerstr. Nicht geteert, tiefe Schlaglöcher	Fahrradstr	R31
<b>Feldmochinger Str</b>	Pflaumstr - A99	Feldmoching	13.000 Kfz/24h (600 LKW), an östlicher Seite beidseitiger Rad/Fußweg. Teilweise wild parkende Fahrzeuge zwischen Sportplatz und Beerencafe	ÖPNV Bus einrichten Oberschleißheim- Feldmoching evtl. Parkbuchten ausweisen. Rad-Regelung bei REWE nötig	Ö11 <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a>
	Georg-Zech-Allee - Pflaumstr	Feldmoching	14.000 - 19.000 Kfz/24h (400 - 600 Lkw) kein Radweg, wechselseitig parkende Fahrzeuge -	Radweg/Schutzstreifen dringend nötig. Einbahnregelung von Herbergstr zur Pflaumstr.	K4, K5, A12, R5, R7 <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a> , <a href="#">map3</a> , <a href="#">map4</a>
	Gutmannstr - Georg-Zech-Allee	Fasanerie	11.000 Kfz/24h (400 Lkw) Radweg an östlicher Seite,	Fehlender Bus (Fasanerie-Feldmoching)	Ö10 <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a>
	Fasanerie-Bf, - Gutmannstr	Fasanerie	11.000 Kfz/24h (400 Lkw) kein Radweg. Schulweg Zeitweise Tempo 30	Fehlender Bus (Fasanerie-Feldmoching) Radweg dringend notwendig (evtl Gehweg erweitern und Rad frei)	K17, R18, Ö10, <a href="#">map</a>
	Fasanerie-Bf	Fasanerie	11.000 Kfz/24h (400 Lkw) ÖPNV Bus 175, S-Bahn S1, unübersichtliche Verkehrsführung. Beschränkter Bahnübergang - 35min/h geschlossen, dadurch großer Rückstau auch der Busse.	Unterführung wäre notwendig Busverbindung Richtung Lerchenau nötig und Bus Richtung Feldmoching	F13, A19, Ö10, Ö12 <a href="#">map</a> , <a href="#">map2</a>
	Himmelschlüsselstr - Rangierbahnhof	Fasanerie	11.000 Kfz/24h (400 Lkw) Radweg, Bus 175		
<b>Fortnerstr</b>		HasenbergI	Querparker, Schulweg, kein Radweg, Zone 30	Fahrradstraße mit Vorfahrt an Theolottstr. Busverlängerung 141	R29, Ö9 <a href="#">map</a>

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Gebiet</b>	<b>Verkehrssituation</b>	<b>Nötige Maßnahmen</b>	<b>Verweise, Mapillary-Link</b>
<b>Ferchenbachstr</b>		Fasanerie/Kaiserhölzl	Kein Fuß/Rad-Weg. Bei Badesaison gefährlich.	Tempo 30, Ausweisung von Gehweg	F11, <a href="#">map</a>
<b>Franz-Fackler-Str</b>		Fasanerie	kein Radweg, Zone 30, ÖPNV Bus 60 Verkehrsvolumen: 4.000 Kfz, 200 Lkw 24h	Umleitung Radverkehr über R20 Lassalle-Nord, alternativ auch hier einen Radweg. Ampel an Kreuzung Lassallestr	K18, F12
<b>Franz-Sperr-Weg</b>		Fasanerie	kein Radweg, Zone 30 ÖPNV Bus 60	An Kreuzung zur Lerchenauer Str / Toni-Pfülf-Str Radweg auf Fußweg einrichten. Ausweichstellen für Bus einrichten	R10 , A14, <a href="#">map</a>
<b>Georg-Zech-Allee</b>		Feldmoching	Radweg, Ampeln und Zebrastreifen vorhanden. Direkt an Schule	Ausbau zum Schnellradweg Karlsfeld-Bayernkaserne. Busanbindung Fasanerie	R24, Ö5, Ö10
<b>Grashofstr</b>	Nördlich Pflaumstr	Schwarzhölzl	Landstraße, Zone 30 kein Radweg, kein Fußweg	ÖPNV Feldmoching - Oberschleißheim.	Ö2, Ö11 <a href="#">map</a>
	Südlich Pflaumstr	Feldmoching	Kein Radweg	Bei Kreisverkehr: Südlicher Teil Einbahnregelung mit Radweg., Fußgängerampel über Karlsfelder Str, Tempo 30	F3a, A12, <a href="#">map</a>
<b>Grieserstr</b>		Fasanerie	Nebenstraße, Zone 30	Bestandteil der Radschnellverbindung Karlsfeld-Olympia	R23
<b>Hammer-schmiedstr</b>		Feldmoching	Kein Fußweg/Radweg, wenig befahren,	Durchfahrt für Radfahrer in beiden Richtungen in Einbahnstraße zwischen Gottesacker und Feldmochinger Str Gehweg schaffen auf dem Feld	F10, R17 <a href="#">map</a>
<b>Hans-Bockler-Str</b>		Lerchenauer See	Enge Busdurchfahrt, Zone 30	Einbahnstr Richtung Süden um Bus nicht zu behindern bzw. Ausweichstellen für Bus einrichten.	A14
<b>Heidelerchen-str</b>		Lerchenauer See	Fuß/Radweg bzw. Anwohnerstr Zone 30	Fahrradstr	R31
<b>Herbergstr</b>		Feldmoching	Zone 30, Durchgangsverkehr 7.000 Kfz/24h teilweise kein Fußweg kein Radweg Mit Bebauung Baugebiet Hochmuttinger Str gewinnt diese Straße an Bedeutung	Radweg nötig (ohne Benutzungspflicht) oder Fahrradstraße Fußweg zwischen Pflaumstr und Hochmuttinger Str notwendig, alternativ Verkehrsberuhigten Bereich evtl. ÖPNV Bus Feldmoching - Oberschleißheim Bei Kreisverkehr: westlich Einbahnregelung	F4, R9, Ö4, Ö11 <a href="#">map</a>
<b>Himmel-schlüsselstr</b>		Fasanerie	Zone 30, 4.000 Kfz/24h, davon 100 Lkw; kein Radweg, halbseitig parkende PKW.	Bus von Karlsfeld-Fasanerie-Schittgablerstr	Ö12
<b>Hochmuttinger Str</b>		Feldmoching	Neubaugebiet, Zone 30	Lärmschutz zur Autobahn. Bau von Infrastruktur „Wohnen ohne Auto“	A1
<b>Ittlingerstr</b>		Hasenberg	Kein Radweg. Schulweg, Zone 30	Gehweg erweitern mit Rad frei	R26, <a href="#">map</a>
<b>Josef Frankl Str</b>	Feldmochinger Str-Lerchenauer Str	Feldmoching	Kein Radweg ansich schöne Geschäftsstraße ÖPNV Bus 172 Verkehrsvolumen: 7.000 Kfz/24h (400 Lkw)	Radweg/Schutzstreifen notwendig. Aufwertung Straße durch Einbahnregelung Richtung Westen (Ostableitung Pflaumstr/Lerchenauer Str	<b>K5</b> , A11, A12 <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a>
	Lerchenauer - Walter Sedlmayr	Feldmoching	ÖPNV Bus 172, 173 nur kurzer Radweg zwischen Schaarschmidt und Walter-Sedlmayr-Pl. Verkehrsvolumen: 7.000 Kfz/24h (400 Lkw)	Radweg/Schutzstreifen notwendig.	<b>K6</b> , R6 <a href="#">map1</a> ,
	Walter Sedlmayr Pl	Feldmoching	Extrem unübersichtliche Kreuzung ÖPNV U2/S1, Bus 170, 171, 172, 173	Zone 30, Rechts-Vor-Links und Zebrastreifen	<b>K7</b> , F5, A6 <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a> , <a href="#">map3</a>

Straße	Abschnitt	Gebiet	Verkehrssituation	Nötige Maßnahmen	Verweise, Mapillary-Link
<b>Kaiserhölzlstr</b>		Fasanerie/Kaiserhölzl	Nebenstraße, Land Fußweg?	Schulbus oder anderen ÖPNV-Anschluss	Ö3
<b>Karlsfelder Str</b>	Grashofstr - Schwarzhölzlstr	Feldmoching	Kein Radweg, ÖPNV Bus 172	Schutzstreifen dringend empfohlen, Fußgänger-Ampel an Kreuzung Schwarzhölzlstr und an Grashofstr notwendig Tempo 30	<b>K3</b> , A9, F3, F3a, R4 <a href="#">map</a>
	Schwarzhölzlstr - LudwigsfeldOst	Ludwigsfeld	guter Radweg, ÖPNV Bus 172		<a href="#">map</a>
	LudwigsfeldOst - Dachauer Str	Ludwigsfeld	kein Rad-/Fußweg, ÖPNV Bus 172, 176 und 702, Tempo 30	Radweg und Fußweg dringend nötig. Ggf Schutzstreifen. Teils Umleitung des Verkehrs über südl. Parkplatz, bzw. Schwabenbächl-Radweg	<b>K1</b> , R1, F1 <a href="#">map</a>
<b>Kristallstr</b>		Ludwigsfeld	Kein Radweg, ÖPNV Bus 172, 176 Engstelle für Bus im Gegenverkehr Zebrastreifen	Radweg entlang Schwabenbächl und beidseitiges Parkverbot damit der Bus und LKW durchkommen. LKW >3,5 t Verbot außer Linien- und Anliegerverkehr.	<b>K2</b> , R2
<b>Kuppelfeldstr / Regattaweg</b>		Schwarzhölzl	Landstraße kein Radweg, kein Fußweg	Straßenbeleuchtung wäre sinnvoll Fahrradstraße	<a href="#">map</a>
<b>Lassallestr</b>		Fasanerie	Durchgangsstraße, Radweg teils gemischt mit Fußweg, teils separat. Zebrastreifen. ÖPNV Bus 60 Mehrere tödliche Unfälle auf Lassallestr. Hohes Verkehrsvolumen: 8.000 - 11.000 Kfz/24h, davon 500 - 700 Lkw DTW	An abbiegender Vorfahrtsstraße in Frank-Fackler-Str Fußgängerüberweg (Lichtzeichenanlage) dringend nötig (Schulweg) Verlängerung Radweg Lassallestr Richtung Norden (Trampelpfad östlich des Parks / westlich Hans Böckler-Str), Fußgänger/Rad-Brücke über Bahn ins Lerchenauer Feld	K18, R20, F12, F12a, <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a> . Nord: <a href="#">map</a>
<b>Lerchenauer Str</b>	Herbergstr - Josef-Frankl	Feldmoching	enge Nebenstraße Zone 30 ohne Radweg	evtl Einbahnregelung Schaffung Gehweg zwischen Dülferstr und Herbergstr	A11, A12, <a href="#">map</a>
	Josef Frankl - Ponkratz	Feldmoching	Starker Durchgangsverkehr 4000 Kfz/24h, 300 Lkw ÖPNV Bus 173 nur teilweise Radweg auf engem Fußweg Schulweg	Trennung Rad-/Fußweg auf Ostseite, Ausweisung Schutzstreifen auf Westseite	<b>K6</b> , F9a, R8 <a href="#">map</a> , <a href="#">map2</a>
	Ponkratz - Bahnübergang	Feldmoching	Starker Durchgangsverkehr 7.000 Kfz/24h, 500 Lkw ÖPNV Bus 173 Radweg	gemischten Rand/Fußweg verbreitern. Entlang des Feldes mit Neubausiedlung getrennten Radweg einführen	<a href="#">map</a>
	Bahnübergang	Feldmoching	7.000 Fahrzeuge/24h, ÖPNV Bus 173 Bus steht im Stau 35min /h geschlossene Bahnschranke	Mittelfristig Bahnunterführung. Alternativ auch erste Unterführung nur für Rad und Fußgehende	A18 <a href="#">map</a>
	Bahnübergang bis Bahnunterführung	Lerchenau	Starker Durchgangsverkehr 13.000 - 20.000 Kfz/24h davon 700 - 900 Lkw Verkehrstote ÖPNV Bus 173 Radweg	Radweg optimieren	

Straße	Abschnitt	Gebiet	Verkehrssituation	Nötige Maßnahmen	Verweise, Mapillary-Link
<b>Lerchenstr</b>	Herbergstr - Josef Frankl	Feldmoching	Zone 30 teilweise ohne Fußweg (zwischen Dülferstr u Pflaumstr)	Ausweisung Fußweg	F4 <a href="#">map</a>
	Josef Frankl - Bahnübergang	Feldmoching	Durchgangsstr mit Lkw Verkehr und -Parken dadurch unübersichtlich. Mit Bebauung bis zur Lerchenauer wird die Straße stark frequentiert	Abwarten Verkehrsplanung Bebauungsgebiet. Erste Maßnahme einseitiges Parkverbot. Später evtl auch neuen Bus durchführen Feldmoching-Fasanerie	F9b, Ö5, Ö10 <a href="#">map</a>
	Bahnübergang	Feldmoching	sehr bucklig, kein Fuß/Radweg	einzeichnen Fuß-/Radwegschutzstreifen	<b>K10</b> , R21, F13 <a href="#">map</a>
	Bahnübergang - Robiniestr	Lerchenau	Industrieverkehr, Wertstoffhof, enge kurvige Straße kein Radweg zwischen Tagetesstr und Bahnübergang kein Fußweg	Fuß und Radweg notwendig	<b>K11</b> , R21, F13 <a href="#">map</a>
<b>Linus-Funke-Weg</b>		Fasanerie	Nebenstraße, Einbahnstraße aber frei für Rad in beide Richtungen.	Bestandteil der Radhauptverbindung Karlsfeld-Olympia	R23
<b>Malvenweg</b>		Feldmochinger-Anger	Nebenstraße	Ausbau zum Schnellradweg Karlsfeld-Bayernkaserne. Auch Schnellverbindung Oberschleißheim-Frankfurter Ring möglich	R24, R25 <a href="#">map</a>
<b>Pappelallee Obermoosstr</b>		Fasanerie/Kaiserhölzl/Feldmoching	Kein Fußweg/Radweg, wenig befahren,	zukünftig Pappelallee als "Fahrradstraße - Kfz frei" deklarieren zwischen Trollblumenstr bis Hammerschmiedstr.	F10, R17 <a href="#">map</a>
<b>Paul-Preuß-Str</b>		Feldmoching	3 unübersichtliche abknickende Vorfahrtsstraßen Bus 170, 171,172	Tempo 30, Rechts-Vor-Links und Zebrastreifen Nördlich: Fahrradstraße, Südlich: Schutzstreifen	A7, R10, F5 <a href="#">map</a>
<b>Pflaumstr</b>		Feldmoching	Enge Durchgangsstraße kein Radweg	Radweg nötig, aber wenig Platz, evtl Einbahnregelung auf der östlichen Seite - dann müsste aber der Bushaltestelle Grashofstr in die Pflaumstr verlegt werden. Mit Kreisverkehr: Einbahnregelung Richtung Osten bzw westlich Tempo 30	<b>K4</b> , A10, A12, R5 <a href="#">map1</a> <a href="#">map2</a>
<b>Pongratzstr</b>		Feldmoching	Nebenstraße aber gefährliche Querungen zur Lerchenstr da unübersichtlich. Südlich geplante große Bebauung Lerchenauer Str, Zone 30	Bahnunterführung für Rad- und Fußverkehr zum Rambertweg. Ausweisung als Fahrradstraße. Ampel über die Lerchenstr. Sowie über die Lerchenauer Str	F8, F9a, F9b F9b, R11, R12, Ö10, <a href="#">map</a>
<b>Raheinstr</b>		Feldmoching	Zone 30 kein Radweg kein Fußweg zwischen Dülferstr und Herbergstr (hier wird in Kürze gebaut)	Ausweisung Fußweg sowie Radweg auf der westlichen Seite, sobald die Bebauung fertig ist. Ausbau zum Radschnellweg Oberschleißheim-Frankfurter Ring. Im nördlichen Teil den Feldweg sanieren für gutes Radfahren besser kieseln	F7, R14a, R25 <a href="#">map</a>

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Gebiet</b>	<b>Verkehrssituation</b>	<b>Nötige Maßnahmen</b>	<b>Verweise, Mapillary-Link</b>
<b>Rambertweg</b>		Feldmoching	Nebenstraße, Als Sackgasse zu den Bahnschienen	Radweg Ausweisung mit Bebauung entlang der Bahn. Radschnellweg Oberschleißheim-Frankfurter Ring. Bahnunterführung für Rad und Fußweg	F8, R11, R25, <a href="#">map</a>
<b>Rathenaustr</b>		Virginia Depot	Breiter Rad-/Fußweg	Ausbau zum Schnellradweg Karlsfeld-Bayernkaserne	R24
<b>Ratoldstr</b>		Feldmoching	ÖPNV Bus 170, 171 kein Radweg (hier wird in Kürze gebaut auf westlicher Seite)	Radweg Ausweisung mit Bebauung entlang der Bahn. Radschnellweg Oberschleißheim-Frankfurter Ring. Ampel zur Dülferstr und Verlegung des Zebrastreifens nach Süden Rambertweg	<b>K12</b> , R14, R25, F6 <a href="#">map</a>
<b>Regattaweg</b>		Schwarzhözl	Kein Radweg, Kein Fußweg, kein ÖPNV	Radweg und ÖPNV-Verbindung über Schwarzhözlstr	Ö1a, R3
<b>Schittgablerstr</b>		Lerchenau	Radweg besteht	Ausbau zum Hauptradweg Karlsfeld-Olympia	R23, Ö12 <a href="#">map</a>
<b>Schleißheimer Str</b>		Hasenberg / Virginia Depot	Radweg besteht, ÖPNV U2, Bus 172, 60, 170, 171, 179, 141. Sehr hohes Verkehrsvolumen von 11.000 Kfz im Norden bis 32.000 Kfz im Süden des Bezirks (davon 500 - 2.000 Lkw)	Straße optimieren und zurückbauen. Eigene Busspur, Radweg verbreitern. Mehr Fläche für Menschen	A15, <a href="#">map1</a> , <a href="#">map2</a>
<b>Schwarzhözlstr</b>		Schwarzhözl	kein Radweg, kein Fußweg, kein ÖPNV	Fußweg ausweisen. Evtl Fahrradstraße ausweisen	F2, R3, Ö1, <a href="#">map</a>
<b>Toni-Pföhl-Str</b>		Fasanerie	Zone 30, parkende Pkw u LKW, kein Radweg, Einseitiger Fußweg (Schulweg)	Schutzstreifen westlich, Gehweg mit Rad frei östlich Überführung zur Bahn	R19 <a href="#">map</a>
<b>Trollblumenstr / Borsigstr</b>		Fasanerie	Nebenstraße, parallel zum Blütenanger	Fahrradstraße einrichten in Verbindung mit Pappelallee und Hauptverbindung Karlsfeld-Olympia	R23
<b>Weitlstr</b>		Hasenberg/ Feldmoching	Radweg nur östlich. Westlich zwischen Ratoldstr und Rainfarnstr kein Radweg ÖPNV 60, 170, 171 - Engstelle für Bus im Gegenverkehr	Schutzstreifen durchgängig dringend an der Engstelle müssen die parkenden Fahrzeuge von der einen Seite weg. Einbahnregelung für Rad aufheben	<b>K13</b> , R15 <a href="#">map</a>
<b>Weyprechtstr</b>		Hasenberg	Radweg		<a href="#">map</a>
<b>Wilhelmine-Reichard-Str</b>		Lerchenau	Durchgangsstr kein Radweg	Radweg nötig zwischen Schittgablerstr und Lassallestr Ausbau zum Hauptradweg Karlsfeld-Olympia	R23, Ö12 <a href="#">map</a>
<b>Wintersteinstr</b>		Hasenberg	kein ÖPNV kein Radweg	ÖPNV nötig	Ö9

## 19) Umsetzungsplan

Für den Münchner Norden sind schon seit längerem Verkehrskonzepte geplant. Besonders rund um die Ausweitung von BMW gibt es hier mehrere Vorstöße und Ideen von Verkehrskonzepten. So war auch ein Autobahnanschluss der Schleißheimer Str geplant, der aber wegen Nichtverträglichkeit mit der EU FFH-Richtlinie aus Umweltgründen nicht durchführbar ist. Im Nov. 2020 haben nochmal die Stadtratsfraktionen SPD und Grüne im Stadtrat einen Antrag für lokale Verkehrskonzepte gestellt.

Wie sollten jetzt vorgegangen werden?

### Kurzfristig umsetzbar

- Busanbindungen optimieren in die schlecht erreichbaren Gebiete sowie ein Bus nach Oberschleißheim führen.
- Lösung der aktuellen kritische Gefahrstellen (Kapitel 11)
- Planung Radschnellstrecken und Trambahnnetz starten
- Schaffung von Fahrradstraßen mit Zusatzschild „Kfz frei“ um die Bevorrechtigung umzudrehen
- Fahrradschutzstreifen zur Vorabsicherung der Radfahrenden
- Ausbau von Carsharing und eLadestationen, sowie guten überdachten Fahrradabstellplätzen
- Verkehrsmessungen in allen betroffenen Straßen (Menge Kfz aber auch Fußgänger und Radfahrer, aber auch Tempomessungen)
- Parkraumnutzungen analysieren (offene / belegte Parkplätze, Unterscheidung ob Münchner Kennzeichen oder Region),
- Schaffung von kostenpflichtigen Parkzonen
- Fahrgastzählungen und -Befragungen
- Umfrage zur aktuellen Mobilität und der Gründe, warum keine alternativen Verkehrsmittel genutzt werden für Menschen die hier leben
- Bei den Neubaubauten sollten gleich Mobilitätskonzepte umgesetzt werden (Car- und Bikesharing, e-Ladestationen etc.)

### Mittelfristig umzusetzen

- Ausbau weiterer Radwege (Kapitel 7 soweit nicht in Kapitel 11)
- Bau Radwege rund um die Neubaugebiete
- Bau von Radschnellverbindungen und Radhauptwegen
- Verbesserung der bestehenden Radwege nach der Einwertung von MunichWays
- Ausweitung Trambahnnetz (Hier ist aber die Voraussetzung, dass der Anschluss an die Tram 23 bzw. Tram 24 umgesetzt wurde - geplante Umsetzung nicht vor 2026)
- Parkraumkonzepte wie P&R-Parkhaus
- Reduktion von Parkplätzen durch Schaffung von Parkbuchten und Baumpflanzungen und zeitgleicher Verbesserung des ÖPNV
- Ablösung der Bahnübergänge durch Unterführungen

### Offene Fragen

- Wo Straßen zu eng sind, wie soll der Platz zwischen Rad - Fuß - Auto - Bus aufgeteilt werden?
- Welche Kompromisse aus ökologischer Sicht kommen auf uns zu
  - Fällung von Alleebäumen versus Rad/Fußweg?
  - Radweg oder Trambahnen in Grünflächen oder landwirtschaftlichen Nutzflächen?
- Welche Einbahnstraßen - und so Umwege sind nötig, um Platz für Radverkehr zu schaffen?

- Welche Flächen sind Öffentlicher Grund oder in Privatbesitz oder lange verpachtet? Lassen sich die Baumaßnahmen im Einvernehmen durchführen?
- Welche Kompromisse an die Breite von Rad oder Fußwege können hingenommen werden ohne dass die Verkehrssicherheit leidet?
- Wie werden wegfallende Parkplätze in Gebieten mit hohem Parkdruck kompensiert aber auch erklärt?

## 20) Quellenverzeichnis

- Abendzeitung
  - BMW-Verkehrsplanung wegen FIZ <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/bmw-sauer-auf-die-stadt-laesst-der-verkehr-die-ausbauplaene-platzen-art-703731>
  - BMW-Autobahntunnel 12.4.2021 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/nachdruck-von-bmw-wird-der-tunnel-im-muenchner-norden-doch-gebaut-art-719751>
  - Gehwegparken 24.2.2021 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/aerger-um-parkplatzwegfall-stadt-will-gehwegparken-verhindern-art-708663>
  - Pendler Bayernkaserne zum Hart 22.2.21 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/der-trambahn-aufstand-am-kiefengarten-art-707945>
  - Nachverdichtung Ludwigsfeld <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/siedlung-ludwigsfeld-protest-gegen-neubau-art-564254>
  - Radfahrende fühlen sich nicht sicher, 16.3.21 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/fast-drei-viertel-der-radler-fuehlen-sich-in-muenchen-nicht-sicher-art-713778>
  - Seilbahnprojekt <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/seilbahn-plaene-am-frankfurter-ring-eine-variante-hat-besonders-viel-potenzial-art-700128>
  - Transrapid 14.4.21 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/von-muenchen-ins-umland-eine-bahn-auf-magnetischen-kufen-art-720277>
  - U-Bahn Verlängerung, Antrag CSU 9.3.21 <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/oePNV-im-muenchner-norden-csu-will-mehr-u-bahnen-in-feldmoching-art-711959>
- Aktionsgemeinschaft "Rettet den Münchner Norden!" e.V. [www.agrdmn.info](http://www.agrdmn.info)
- Aktionskreis contra Bahnlärm München Nord e.V. (A.c.B.) [www.bahnlaerm-muenchen.de](http://www.bahnlaerm-muenchen.de)
- Autobahndirektion Südbayern 2/2021, Planfeststellung Allacher Tunnel <https://tunnel-allach.de/> <https://tunnel-allach.de/planfeststellungsunterlagen/>
- BannwaldV München Nord 1985 <https://www.muenchen-transparent.de/infos/stadtrechtDokument/989856>
- BayernAtlas
  - FFH- und Naturschutzgebiete und Naturwälder <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=umwe&bgLayer=atkis&layers=e0eddd10-007a-11e0-be74-0000779eba3a,e0d3ec70-007a-11e0-be74-0000779eba3a,e09cafd0-007a-11e0-be74-0000779eba3a,6ffac3aa-95c5-4fa5-9455-e9eeddb0010d&E=690452.60&N=5344905.05&zoom=9&catalogNodes=1102>
  - Lärmkartierung [https://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu\\_laerm\\_ftz/index.html?lang=de](https://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu_laerm_ftz/index.html?lang=de)
- BA24
  - BA-Antrag Ampel an der Kreuzung Paul-Preuß-Straße / Josef-Frankl-Straße 14-20 / B 06565 <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5719472>
  - Feldmochinger Str, Bahnübergang 14-20/V13441 <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5306936>
  - Gegen Tram [https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba\\_antraege\\_dokumente.jsp?Id=5767006&selTyp=BA-Antrag](https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=5767006&selTyp=BA-Antrag)
  - Ittlingerstr-Nachverdichtung BA 14-20/B97411, [https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba\\_antraege\\_dokumente.jsp?Id=5863262&selTyp=BA-Antrag](https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=5863262&selTyp=BA-Antrag)
  - Schwabenbächl - Ludwigsfeld <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/6422318>
  - Lerchenauer Str - Radweg Ponkratz/Josef-Frankl BA Antrag 3-11, vom 18.11: <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/6349148>
  - Walter-Sedlmayr-Pl Josef-Frankl-Str [https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba\\_antraege\\_dokumente.jsp?Id=2407552&selTyp=BA-Antrag](https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=2407552&selTyp=BA-Antrag)
  - Verkehrskonzept notwendig pro Bezirk, 2020, BA-Antrags-Nummer: 20-26 / B 00638, [https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba\\_antraege\\_dokumente.jsp?Id=6213015&selTyp=BA-Antrag](https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=6213015&selTyp=BA-Antrag)

- Wilhelmine Reichard str, BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05805  
[https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba\\_antraege\\_dokumente.jsp?Id=6213015&selTyp=BA-Antrag](https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_dokumente.jsp?Id=6213015&selTyp=BA-Antrag)
- Verkehrskonzept Münchner Norden 2014 incl Tram 23, Bahnübergänge Feldmochinger Str / Lerchenauer Str;  
[https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=3403167](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3403167)
- Bike-Sharing
  - MVG-Rad <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-rad.html>
  - DB Call a Bike <https://www.callabike.de/de/rad-finden?city=48.137222%7C11.575556>
- BMW
  - BMW Pendelbus App v3.0
  - Verkehrsplanung FIZ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4191847.pdf>
- Carsharing
  - Vergleich und Eignung <https://www.carsharingcheck.de/carsharing/>
  - Stattauto-München <https://www.stattauto-muenchen.de/stationsliste/#N>
  - Flinkster [https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&station\\_id=402436&key=](https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&station_id=402436&key=)
- Dufter Biken Verkehrswende mit Radröhren, Bernhard Dufter, Unertlstr. 4, 80803 München
- Greenpeace Naturwaldreservat Fasanerie <https://www.greenpeace-muenchen.de/index.php/gruppen/wald-papier/bayerns-dritter-nationalpark/waldschutz-aktuell.html>
- Eisenbahnbundesamt - Lärmkartierung  
<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>
- ERA Fahrrad Schutzstreifen: [www.stvo2go.de/schutzstreifen](http://www.stvo2go.de/schutzstreifen)
- ERA R2 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 2010
- Fahrradstraßen Regeln: <https://www.stvo2go.de/fahrradstrasse-regeln/>
- Fasanerie Aktiv <https://fasanerie-aktiv.de/bahnuebergang-fasanerie/>
- Fotos und Grafiken (wenn nicht anders angegeben, Kartenvisualisierungen basieren auf OpenStreetMap) – erstellt von Volker Oppermann
- Fachverband Fußverkehr Deutschland, Konflikt Radln auf dem Gehweg  
<https://www.fuss-ev.de/regeln-konflikte/legrad1>
- GoogleMaps mit Streetview
- KBA-Kraftfahrtbundesamt Statistik zu E-Auto  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/fz\\_b\\_umwelt\\_archiv/2020/2020\\_b\\_umwelt\\_dusl.html?nn=2601598](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/fz_b_umwelt_archiv/2020/2020_b_umwelt_dusl.html?nn=2601598)
- KZ-Dachau-Allach / Ludwigsfeld [https://www.kz-dachau-allach.de/?KZ-Aussenlagerkomplex\\_Uebersicht](https://www.kz-dachau-allach.de/?KZ-Aussenlagerkomplex_Uebersicht)
- Irrtum Elektroauto: <https://www.irrtum-elektroauto.de/>
- Ladenetz für Elektrofahrzeuge <https://www.ladenetz.de/de/>
- Landeshauptstadt München
  - Bauprojekt Botanikum  
<https://ru.muenchen.de/2021/47/Am-Botanikum-wird-ein-neues-Wohnviertel-geplant-94877>,
  - Bauprojekt Hochmuttinger Str <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Hochmuttinger-Strasse.html>
  - Bauprojekt Lerchenauer Feld <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Lerchenauer-Strasse.html> sowie <https://www.muenchen-transparent.de/antraege/5844026> und <https://www.lerchenauer-feld.de>
  - Bauprojekt Eggarten <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Eggarten.html> und [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=5437094](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=5437094) und [https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:3adbe9bc-dc8c-47f0-828d-8e3b49c64fb0/Eggarten\\_Lageplan.jpg](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:3adbe9bc-dc8c-47f0-828d-8e3b49c64fb0/Eggarten_Lageplan.jpg)
  - Bauprojekt Harthof-Nord <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Harthof-Nord.html>

- Bauprojekt Hirmerei <https://ru.muenchen.de/2021/47/230-neue-Wohnungen-in-der-Hirmerei-am-nordwestlichen-Stadtrand-94876>
- Bauprojekt Knorr-Bremse <https://ru.muenchen.de/2019/124/Umstrukturierung-des-Knorr-Bremse-Areals-Moosacher-Strasse-85664>
- Bauprojekte München - Übersicht <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Wohnbaugebiete.html>
- Bauprojekt Moosach - Meiler [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=3497225](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3497225)
- Bauprojekt Quartier Bayernkaserne <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Bayernkaserne.html>
- Bebauungsplan Paul-Preuß [http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p\\_8555\\_1343.pdf](http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8555_1343.pdf)
- Bebauungspläne München <https://geoportal.muenchen.de/portal/plan/?layerIDs=58769,60470>
- Bevölkerungsprognose Demografiebericht 2019 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Kleinraeumige-Bevoelkerungsprognose.html>
- Fasanerie - Bahnübergang <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5306936/datei>
- Flächennutzungsplan Wald <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Flaechennutzungsplan.html>
- Geoportal <https://geoportal.muenchen.de/portal/master/>
- Modalsplit <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html> [www.muenchen-transparent.de/dokumente/5499206/datei](http://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5499206/datei)
- Nahverkehrsplan <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Nahverkehrsplan.html>
- Olympia Bahnhof, Nord-Süd Grünverbindung auf ehemaligen S-Bahntrasse BA10, 2017 14-20/V07899 <https://www.muenchen-transparent.de/antraege/4332570>, [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_detail.jsp?risid=4332570](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=4332570) <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3811224.pdf>
- Panzerwiese Naturschutzgebiet <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Natur-Landschafts-Baumschutz/Naturschutzgebiete/Panzerwiese.html>
- Parkraummanagement 2017 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Parken-Ruhender-Verkehr/Parkraummanagement.html>
- Radschnellweg-Planung <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Radverkehr/Radschnellverbindungen.html>
- Radweg Ludwigsfeld/Schwabenbächl <https://ru.muenchen.de/2021/22/Neuer-Radweg-von-Ludwigsfeld-nach-Karlsfeld-94415>
- Schulweghelfer, Schulwegplan <https://geoportal.muenchen.de/portal/schulwegplaene/>
- Seilbahn-Projekt Frankfurter Ring <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Seilbahn.html>
- SEM Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Feldmoching <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Muenchner-Norden.html> 20-26 / V 00844 [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=6093838](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6093838)
- Statistik Bevölkerung Statistisches Taschenbuch 2020 – München und seine Stadtbezirke 2020 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Stadtteilinformationen.html>
- Straßenlärm, Münchner Stadtteilstudie Fortschreibung 2015, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/monitoring.html>
- Strukturkonzept Ludwigsfeld <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Ludwigsfeld.html>
- Tram 20 Dachauer Str nach Dachau <https://ru.muenchen.de/2021/52/Bahnunterfuehrung-Dachauer-Strasse-Tramverlaengerung-eingeplant-94987>

- Trambahn Y-Nord Ausbauoffensive 2030 20-26 / V 01848  
[https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=6278313](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6278313)
- Taxistände: <https://www.muenchen.de/verkehr/taxistandplaetze/muenchen/muenchen/feldmoching-hasenbergl.html>
- U-Bahnen, Antrag CSU <https://ru.muenchen.de/pdf/2021/ru-2021-03-09.pdf#page=23>
- Verkehrsentwicklungsplan 2015 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html>
- Verkehrsmengenkarte 2019  
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html>
- Landtagsanfrage zu S-Bahnpunktlichkeit DS 18/6519  
[http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage\\_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18\\_0006519.pdf](http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0006519.pdf)
- Lerchenauer Feld, Bauprojekt <https://www.lerchenauer-feld.de>
- LMU Campus Oberschleißheim  
<https://www.lmu.de/de/die-lmu/die-lmu-auf-einen-blick/standorte-der-lmu/index.html>
- Lokalanzeiger 24 /LA24
  - Bauprojekt Botanikum  
<https://la24muc.de/19136/am-botanikum-wird-ein-neues-wohnviertel-geplant/#more-19136>
  - Feldmochinger Str - Halteverbot/Gehwegparken, Okt 2020  
<https://la24muc.de/18640/neues-zur-feldmochinger-str-ein-wechelseitiges-halteverbot/> und  
<https://la24muc.de/18551/feldmochinger-str-heller-wahnsinn-verkehrschaos/comment-page-1/#comment-939>
  - Ittlingerstr, 2020 <https://la24muc.de/18834/anwohner-und-umweltschuetzer-wollen-noch-nicht-aufgeben/#more-18834>
  - Schleißheimer Str - Autobahnanschluss  
<https://la24muc.de/8894/gruene-wollen-hartelholz-unangetastet-wissen/>
  - Paul-Preuß-Str RadIn auf dem Fußweg 2018  
<https://la24muc.de/14110/radeln-auf-gehwegen-die-neue-mode/#more-14110>
- MAN Mitarbeiter Karlsfeld/München  
<https://www.mantruckandbus.com/de/unternehmen/produktionsstandorte/muenchen.html>
- Mapillary, Alternatives Kartentool mit Bildern von Radwegen
  - Bilder verlinkt in Kapitel 17 [www.mapillary.com](http://www.mapillary.com)
  - Bilder von Dreiviertelinseln: Dreiviertelinsel  
<https://www.mapillary.com/map/im/LffinV9C7TocVlfrg0lFpQ>
- München Nord: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft, Projekt im Masterstudiengang Urbanistik Landschaft und Stadt Wintersemester 2017/18, TUM Prof. Dr Alain Thierstein
- MTU Mitarbeiter Karlsfeld <https://www.mtu.de/de/unternehmen/corporate-responsibility/mitarbeiter/>
- MunichWays <https://www.munichways.com/>
  - Radl-Unfallkarte <https://www.munichways.com/muenchner-rad-unfallkarte/>
  - RadlVorrangnetz <https://www.munichways.com/radlvorrangnetz/>  
<https://munichways.carto.com/builder/6a281201-8c34-4753-9234-bf0b9c01beb8/embed>
  - Radweggestaltung Dreiviertel-Inseln <https://www.munichways.com/infrastruktur-elemente/>  
<https://github.com/MunichWays/bike-infrastructure/wiki/Dreiviertelinsel>
  - Radwegplanung <https://vgl.radwegplanung-muenchen.de>
- MVG
  - Seilbahn Machbarkeitsstudie  
<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/seilbahn-fuer-muenchen.html>
  - Tram 23 bis Bayernkaserne, Schnellbus bis Am Hart  
<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-muenchner-norden.html>
- MVV

- Regionaler Nahverkehr <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/die-mvv-gmbh/projekte/regionaler-nahverkehrsplan/index.html>
- Naturwaldreservat Fasanerie, BaySF <https://www.baysf.de/de/wald-schuetzen/bayerns-wilde-waelder/naturwaldreservate/naturwaldreservat-fasanerie.html>
- NordAllianz Metropolregion München Nord, Radweg Oberschleißheim - Unterschleißheim Garching <https://nordallianz.de/kultur-freizeit/fahrradkarte/>
- Oberschleißheim -
  - Radverkehrsplanung <https://www.oberschleissheim.de/Radverkehr.n198.html>
  - Verkehrsentwicklungsplan <https://www.oberschleissheim.de/verkehrsentwicklungsplan>
- OpenStreetMap
  - Standardkarte
  - ÖNPV
- Park&Ride
  - München <https://www.parkundride.de/de/pr-anlagen.html>
  - Oberschleißheim <https://www.parkme.com/de/lot/177999/p-r-oberschleiheim-oberschleiheim-by-germany>
- RASSt06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006, mit Korrektur 2008 FGSV
- RASSt Haltesicht und Anfahrsicht <https://www.stvo2go.de/sichtdreiecke-berechnen/>
- Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München,
  - Radschnellwege Potentialanalyse <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/potenzialanalyse-radschnellwege-in-der-region-muenchen/>
  - Radschnellweg München Garching/Unterschleißheim <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/machbarkeitsstudie-radschnellweg-landkreis-muenchen/>
  - Verkehrskonzept München Nord <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/verbandkommunikation/kommunale-zusammenarbeit/konzept-raum-muenchen-nord>
- Radschnellweg, Definition <https://www.radschnellweg-euregio.de/was-ist-ein-radschnellweg>
- Schulsprengel Grundschulen München <https://www.km.bayern.de/allgemein/meldung/4108/schulsprengel-grundschulen-und-mittelschulen-in-bayern.html>
- SZ
  - OlympiaBahn als Radweg 17.3.2021 <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-olympiapark-s-bahnbruecke-abkuerzung-1.5238082>
  - Radeln von Oberschleißheim nach Feldmoching, Radschnellweg 17.2.2021 <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/schneller-radweg-hauptverbindung-nordkommunen-1.5208045>
- TZ
  - OlympiaBahn Radtrasse 5.7.2017 <https://www.tz.de/muenchen/stadt/milbertshofen-am-hart-ort43344/olympia-s-bahnhof-jetzt-kommen-hier-radler-zum-zug-zr-8455580.html>
  - Ratoldstr Baugebiet 15.4.21 <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-feldmoching-planung-rahein-ratoldstrasse-quartier-zentrum-beschluss-bauvorhaben-ba-90461465.html>
  - Schleißheimer Str - Auffahrt zur A99 <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-a99-tunnel-schleissheimer-strasse-pruefung-verkehr-gruene-spd-hasenberg-l-milbertshofen-90261873.html>
  - S1-Pünktlichkeit: <https://www.tz.de/muenchen/stadt/s-bahn-in-muenchen-laut-bundesverkehrsministerium-eine-unpuektlichsten-in-deutschland-10319013.html>
  - Trambahnen Y-Nord nach Lerchenauer Feld <https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-oepnv-tram-ausbau-projekt-neue-linien-gruene-spd-strassenbahn-zr-90229066.amp.html>

- Tram 20 nach Dachau, 18.3.21 [https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-faehrt-die-tram-bald-bis-nach-dachau-stadt-plant-verlaengerung-der-linie-20-zr-90247680.html?utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook#Echobox=1616074984](https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-faehrt-die-tram-bald-bis-nach-dachau-stadt-plant-verlaengerung-der-linie-20-zr-90247680.html?utm_medium=Social&utm_source=Facebook#Echobox=1616074984)
- U1-Fasanerie, Tram Y-Nord, 11.2.2021 <https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-mvg-plaene-oepnv-nahverkehr-stadtrat-ausbau-u-bahnen-tram-offensive-zr-90199768.html>
- 6/2020 BMW-Verkehrsplan <https://www.tz.de/muenchen/muenchen-bmw-autos-bauplan-fiz-zukunft-stadt-a99-u-bahn-s-bahn-zr-13441937.html>
- 2/2021 Sanierung Allacher Tunnel <https://www.tz.de/muenchen/stadt/allach-untermenzing-ort43355/muenchen-sanierung-allacher-tunnel-anwohner-verkehr-a99-karlsfeld-planfeststellung-zr-90204153.html>
- Umweltbundesamt Carsharing: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#umweltvorteile-von-car-sharing>
- Unfallatlas, Unfallstatistik, Statistische Ämter des Bundes und der Länder <https://unfallatlas.statistikportal.de/>
- Verkehrsbericht der Polizei von 2016 - 2019, <https://www.polizei.bayern.de/muenchen/verkehr/statistik/index.html/1565>
- Verkehrsministerium - Ortsumgehung Oberschleißheim FS550-07 <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/informationssystem/dossier.aspx?projekt=FS550-07>
- Waldreport 2019, Autobahnabfahrt Schleißheimer Str- Umweltverträglichkeitsprüfung Dr Schober 2012, <https://waldreport.de/waldschadensmeldung/konflikt-wald/autobahnabfahrt-a99schleissheimerstrasse>
- Umweltbundesamt,
  - CO<sub>2</sub> Abdruck im Alltagsverkehr <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/co2-fussabdruecke-im-alltagsverkehr>
  - Ökologische Bewertung von Verkehrsarten <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/oekologische-bewertung-von-verkehrsarten>
- Wikipedia
  - Bevölkerung <https://de.wikipedia.org/wiki/Feldmoching-Hasenberg>
  - Fußverkehr <https://de.wikipedia.org/wiki/Fu%C3%9Fverkehr>
  - Radverkehrsanlage: <https://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlage>

Hinweis zu den Quellen: Linkabruf erfolgte im Nov & Dez 2020, Aktualisierungen bis März 2021 -

**Danke:**

Für die Analyse möchte ich mich auch ganz herzlich bei allen NachbarInnen, ADFC, MunichWays, Greencity und vielen LokalpolitikerInnen bedanken, die mir viele Anregungen und fachlichen Input gegeben haben.

**Impressum:**

V.i.S.d.P.: Volker Oppermann, Knospenstr. 3a, 80995 München, [volkerop@outlook.de](mailto:volkerop@outlook.de)