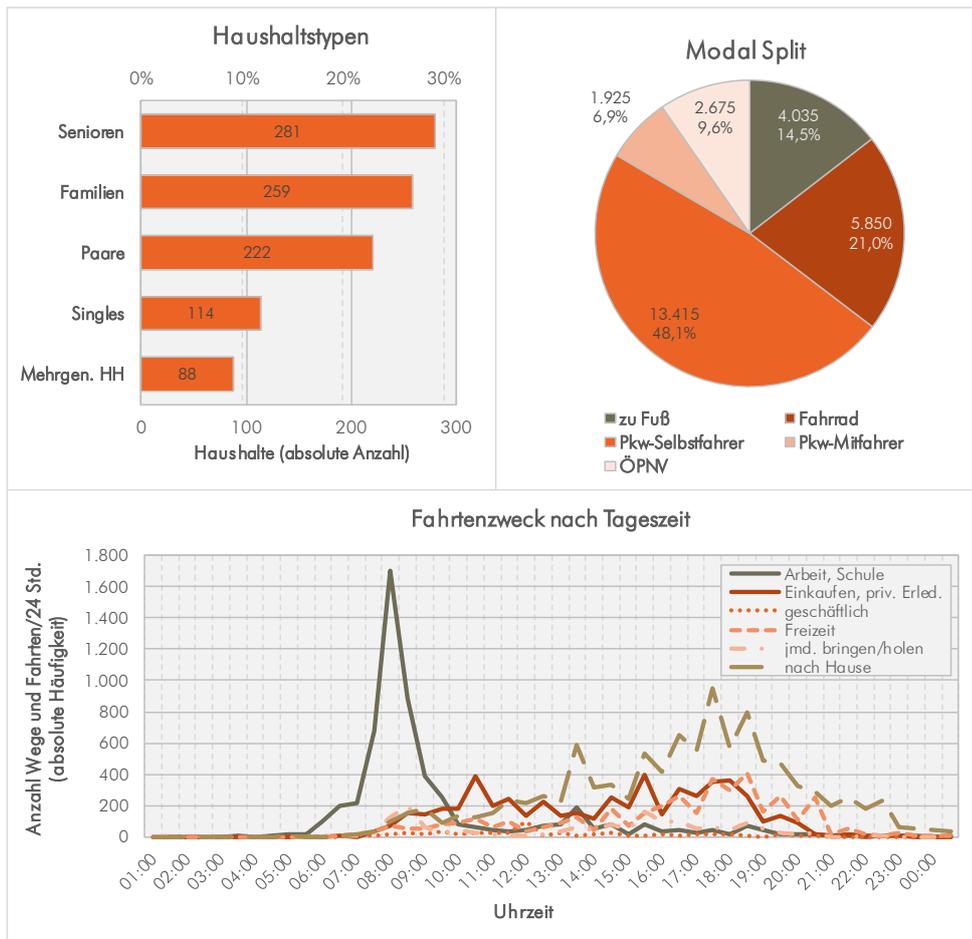


# GEMEINDE ASCHHEIM

## HAUSHALTSBEFRAGUNG



### ERLÄUTERUNGSBERICHT

27. FEBRUAR 2023

#### AUFTRAGGEBER:

Gemeinde Aschheim  
Saturnstraße 48  
85609 Aschheim

#### AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft  
Josephspitalstraße 7  
80331 München



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Haushaltsbefragung</b> .....	<b>2</b>
2.1	Grundlagen .....	2
	Methodik .....	2
	Verkehrszellen .....	2
2.2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung .....	2
	Rücklaufquote und Repräsentativität .....	2
	Soziodemographische Merkmale .....	5
	PKW- und Führerschein- Besitz .....	6
	Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz .....	8
	Wegehäufigkeit .....	13
	Fahrtenzwecke .....	14
	Fahrtweiten im Binnenverkehr .....	15
	Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen .....	16
	Binnenverkehrsströme für alle Verkehrszellen .....	19
	Problemsicht der Bevölkerung .....	21
	Vorschläge der Bevölkerung .....	22
	Verortung von Problemthemen .....	23
	Zitate der Aschheimer Bevölkerung .....	24
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>26</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Erdinger Landstraße in Aschheim .....	1
Abbildung 2:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen .....	2
Abbildung 3:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen .....	3
Abbildung 4:	Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Aschheims insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung .....	4
Abbildung 5:	Verteilung der Haushaltstypen .....	5
Abbildung 6:	Verteilung der Haushaltsgrößen .....	5
Abbildung 7:	Tätigkeit der Befragten .....	5
Abbildung 8:	Tätigkeit der Befragten im Home-Office .....	6
Abbildung 9:	Verteilung der Altersgruppen .....	6
Abbildung 10:	Pkw-Besitz der Haushalte .....	6
Abbildung 11:	Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht .....	7
Abbildung 12:	Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre .....	7
Abbildung 13:	Durchschnittlicher Pkw-Besitz pro Haushalt differenziert nach Verkehrszellen .....	8
Abbildung 14:	Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt .....	8
Abbildung 15:	Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt .....	9
Abbildung 16:	Durchschnittlicher Fahrrad-Besitz pro Kopf differenziert nach Verkehrszellen .....	9
Abbildung 17:	Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit .....	10
Abbildung 18:	Verkehrszusammensetzung bei ca. 27.900 hochgerechneten Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung .....	10
Abbildung 19:	Modal Split bei ca. 27.900 hochgerechneten Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt .....	11
Abbildung 20:	Modal Split im Binnenverkehr bei ca. 7.685 hochgerechneten Wege und Fahrt der Aschheimer Bevölkerung insgesamt .....	11
Abbildung 21:	Modal Split differenziert nach Verkehrsart bei ca. 27.900 Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt .....	12
Abbildung 22:	Modal Split nach Tageszeit .....	12
Abbildung 23:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag .....	13
Abbildung 24:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter .....	13
Abbildung 25:	Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung .....	14
Abbildung 26:	Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel .....	14
Abbildung 27:	Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung differenziert nach Tageszeit .....	15
Abbildung 28:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl .....	15
Abbildung 29:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit .....	16
Abbildung 30:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 6 „Hofstattstraße“ .....	17
Abbildung 31:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 6 „Hofstattstraße“ .....	18
Abbildung 32:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Großzellen - Gesamtort Aschheim .....	19
Abbildung 33:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Großzellen - Gesamtort Aschheim .....	20

---

Abbildung 34:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung .....	21
Abbildung 35:	Top 20 Problemthemen aller Verkehrsarten.....	21
Abbildung 36:	Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten .....	22
Abbildung 37:	Top 20 Vorschläge zu allen Verkehrsarten .....	22
Abbildung 38:	Problemthemen in der Ismaninger Straße.....	23
Abbildung 39:	Problemthemen in der Münchner Straße .....	23
Abbildung 40:	Problemthemen in der Erdinger Straße .....	23
Abbildung 41:	Problemthemen im Ortsteil Dornach .....	24
Abbildung 42:	Zitate der Aschheimer Bevölkerung .....	25

## ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrszellenplan .....	i
Anlage 2:	Weitere Auswertungen zur Haushaltsbefragung .....	iii
Anlage 3:	Übersicht Mobilität der Aschheimer Bevölkerung.....	vi
Anlage 4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden	
Anlage 4.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 2 „Ismaninger Straße“ .....	vii
Anlage 4.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 12 „Mathematikerviertel“ .....	viii
Anlage 4.3:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 14 „Heimstettner Weg“ .....	ix
Anlage 4.4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“ .....	x
Anlage 5:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden	
Anlage 5.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 2 „Ismaninger Straße“ .....	xi
Anlage 5.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 12 „Mathematikerviertel“ .....	xii
Anlage 5.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 14 „Heimstettner Weg“ .....	xiii
Anlage 5.4:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 20 „Realschule“ .....	xiv
Anlage 5.5:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“ .....	xv
Anlage 6:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung	
Anlage 6.1:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung - Probleme .....	xvi
Anlage 6.2:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung - Vorschläge .....	xvii
Anlage 7:	Zitate der Aschheimer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 .....	xviii





## 1 Aufgabenstellung

Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr ist ein wichtiger Indikator für die „Radfahrfreundlichkeit“ der AGFK-Gemeinden. Der Modal Split gilt als gängige Vergleichsgröße und erlaubt auch, bei Wiederholung der Befragung, die Darstellung einer chronologischen Entwicklung und damit eine Erfolgskontrolle angewandter Maßnahmen.

Zusätzlich kann mit zwei offenen Fragestellungen, die Problemsicht und mögliche Vorschläge der Bürger und Bürgerinnen zu drängenden verkehrlichen Fragestellungen abgefragt werden. Dies stellt eine Form der Bürgerbeteiligung dar, mit der alle erreicht werden können.

Mit einer anonymen Befragung aller Haushalte, können Angaben zum Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Zahl der täglichen Wege bzw. Fahrten) gewonnen werden. Zusätzlich kann auch der Binnenverkehr und der Ziel-/Quellverkehr der Aschheimer Bevölkerung in Nachbargemeinden ermittelt werden. Nicht erfasst wird der ortsfremde Durchgangsverkehr sowie der Einpendlerverkehr aus Nachbargemeinden nach Aschheim. Dies kann nur durch eine Verkehrsbefragung an den Zufahrten zum Hauptort erfolgen.



Abbildung 1: Erdinger Landstraße in Aschheim

## 2 Haushaltsbefragung

### 2.1 Grundlagen

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 10. Mai 2022 angesetzt. Mit deren Hilfe wird neben der Ermittlung des Modal Split vor allem der Binnenverkehr der Aschheimer Bevölkerung erfasst.

Am Erhebungstag schien vormittags die Sonne, am Nachmittag war es leicht bewölkt, aber ohne Niederschlag. Die Durchschnittstemperatur lag bei ca. 18 Grad.

#### Methodik

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Gemeindegebiet Aschheims erhielten diesen auf postalischem Weg. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Aschheim anbringen.

#### Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Gemeinde Aschheim herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 1 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

### 2.2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

#### Rücklaufquote und Repräsentativität

Insgesamt wurden knapp 965 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 2.245 Personen enthalten sind. Damit kann eine gute Rücklaufquote von ca. 25% erzielt werden. Abbildung 2 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haus-

haltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass der Rücklauf in Aschheim im oberen Drittel liegt.

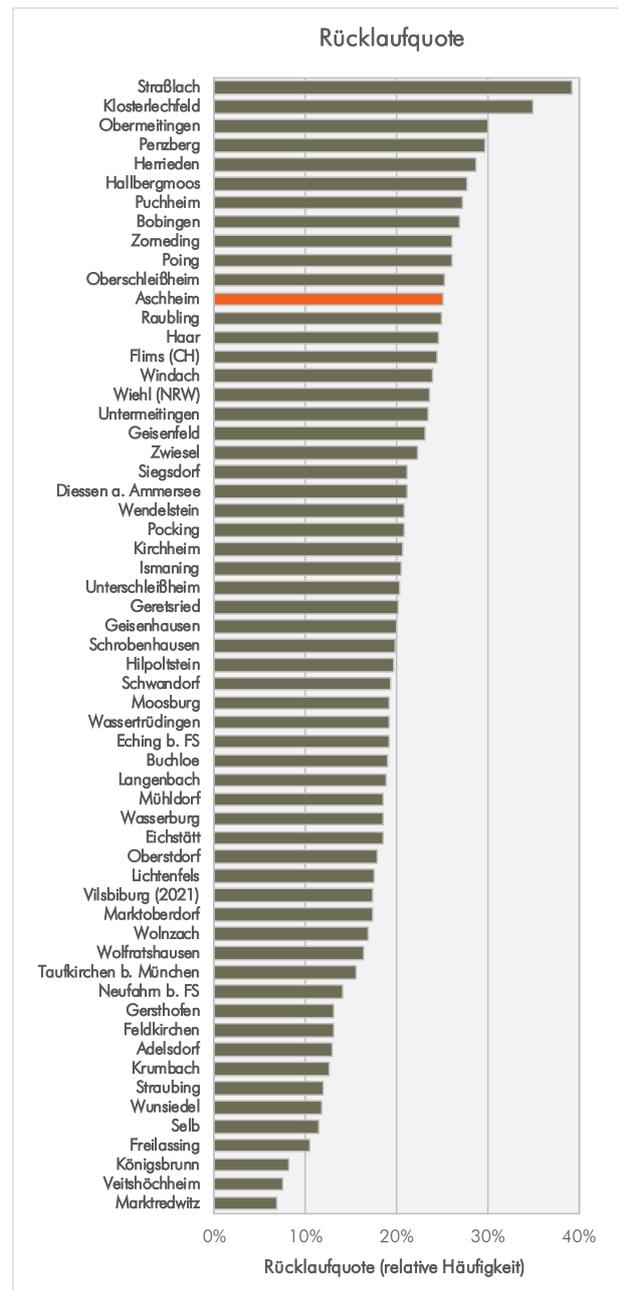


Abbildung 2: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abbildung 3 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Mit Ausnahme der Zellen 13 „Bergsiedlung“, 30 „Gewerbegebiet Dornach-West“ und 34 „Golfplatz-Mühlenstraße“ haben alle Wohnviertel einen Rücklauf von über 20%. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleneinteilung siehe auch Anlage 1 „Verkehrszellenplan“.



Abbildung 3: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 differenziert nach Verkehrszellen

Aufgrund der guten Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als repräsentativ angesehen werden, da mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Aschheims wiedergegeben wird. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 4). Die Balken stellen die Altersverteilung in Aschheim insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Aschheimer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei ca. 45,3 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Gemeinde bei ca. 41,9 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote ab ca. 65 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des örtlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. auswärtiger Aufenthalt wegen Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Aschheim gemeldet sind.

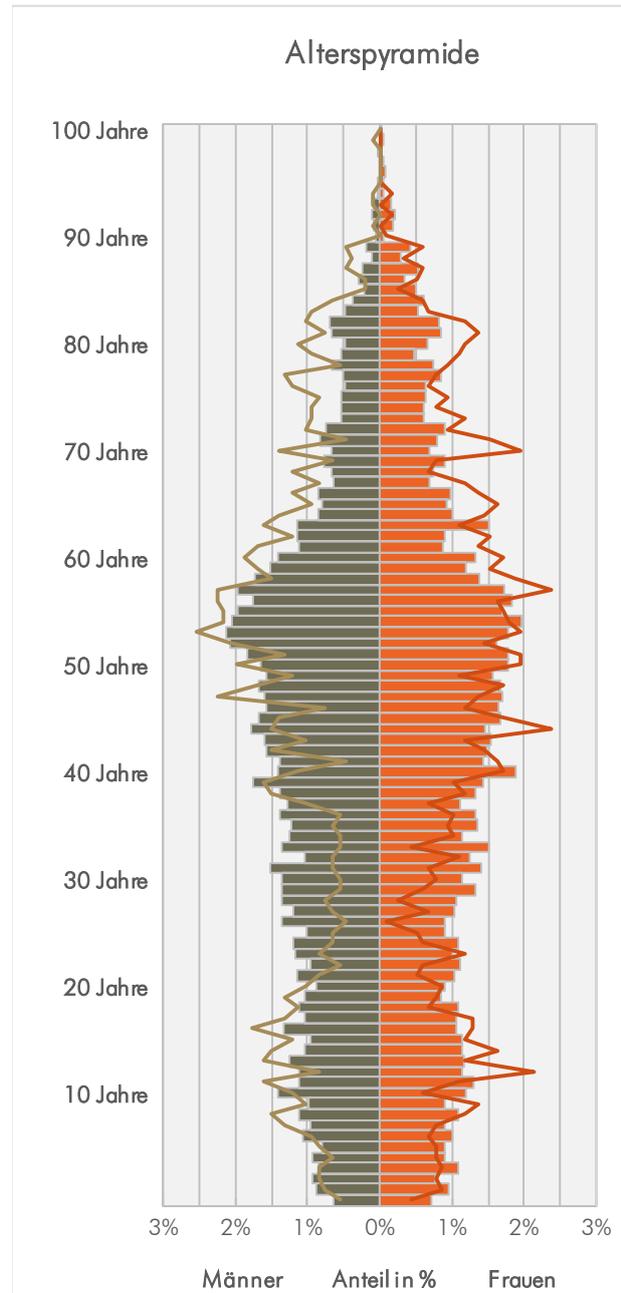


Abbildung 4: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Aschheims insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

In den nachfolgenden Auswertungen bzw. Abbildungen kann die Anzahl der absoluten Grundgesamtheit (N) variieren, da nicht alle Personen zu allen Kriterien Angaben machen. Es werden jeweils nur gültige Angaben aufgezeigt.

Weiterhin werden an dieser Stelle nur ausgewählte Diagramme abgebildet und beschrieben. Weitere Auswertungen sind in Anlage 2 zu finden.

### Soziodemographische Merkmale

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abbildung 5):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden Senioren, gefolgt von Familien. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Mehrgenerationenhaushalte.

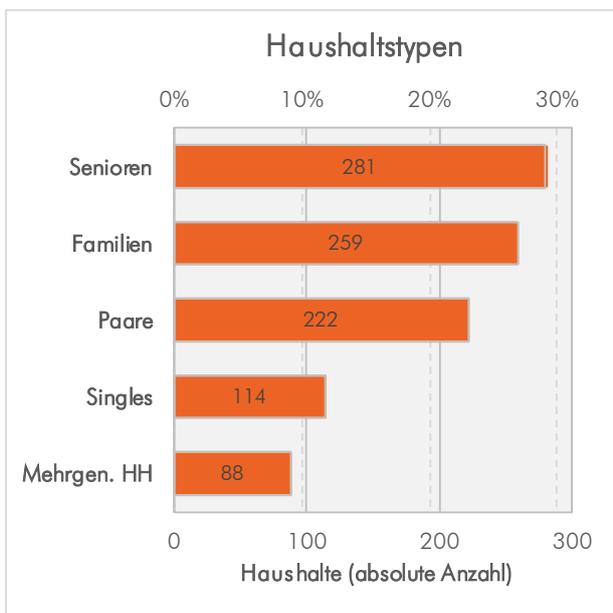


Abbildung 5: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,33 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Single-Haushalten (vgl. Abbildung 6). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

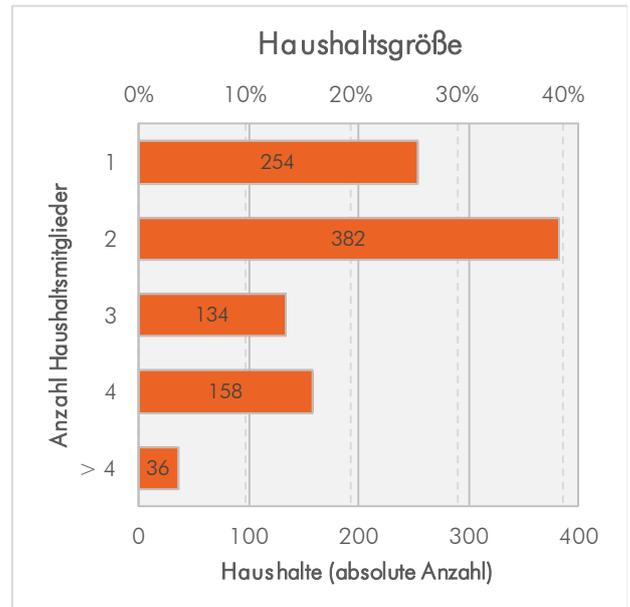


Abbildung 6: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Über die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 7). Ein weiterer großer Anteil ist in Ausbildung oder im Ruhestand, nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

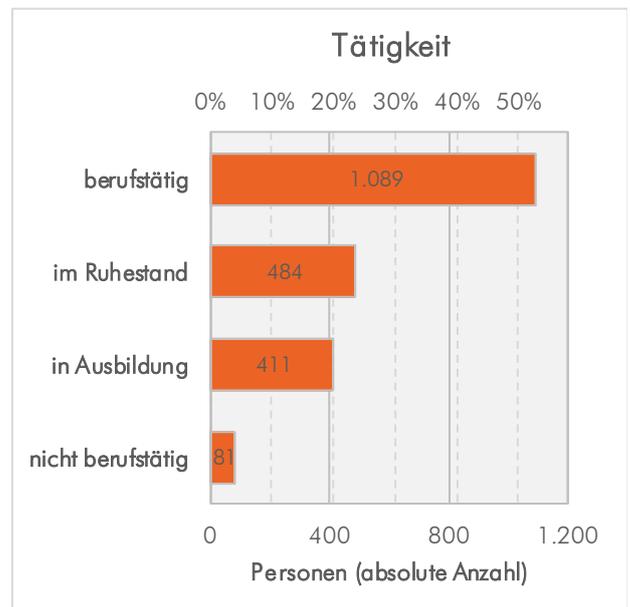


Abbildung 7: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Etwa 50% der Befragten gaben an im Home-Office zu arbeiten. Davon wiederum sind ca. 60%

drei Tage oder mehr im Home-Office (vgl. Abbildung 8).

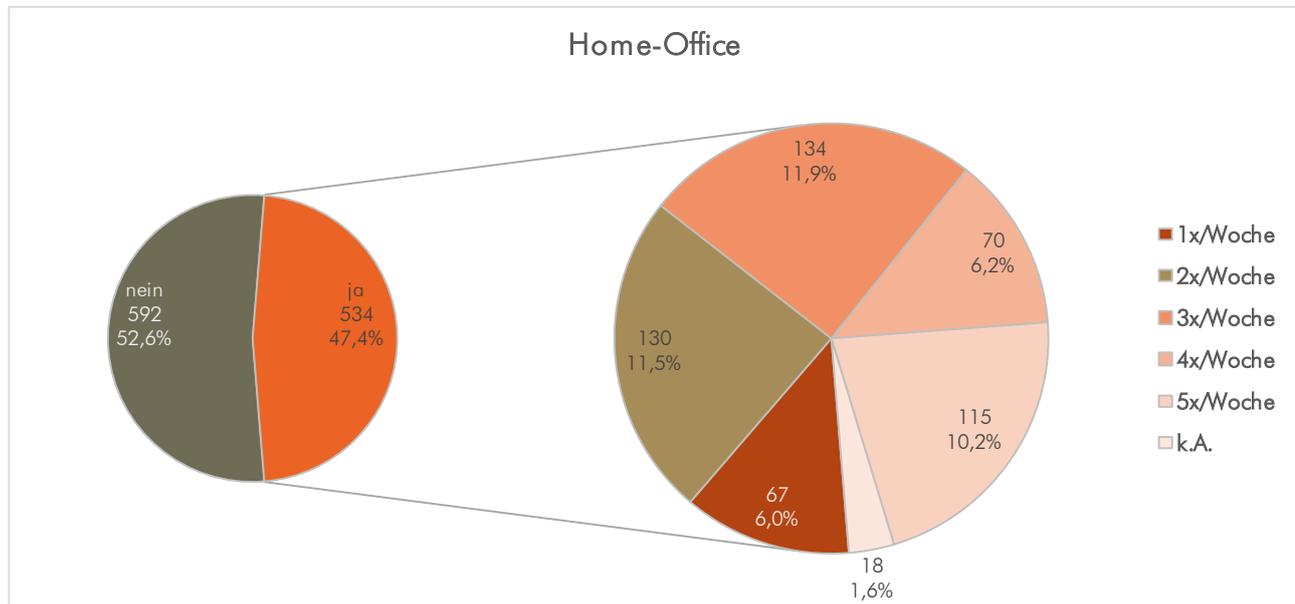


Abbildung 8: Tätigkeit der Befragten im Home-Office aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Abbildung 9 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Altersgruppen zwischen 18 und 30 Jahren und ab 65 sind prozentual am schwächsten repräsentiert.

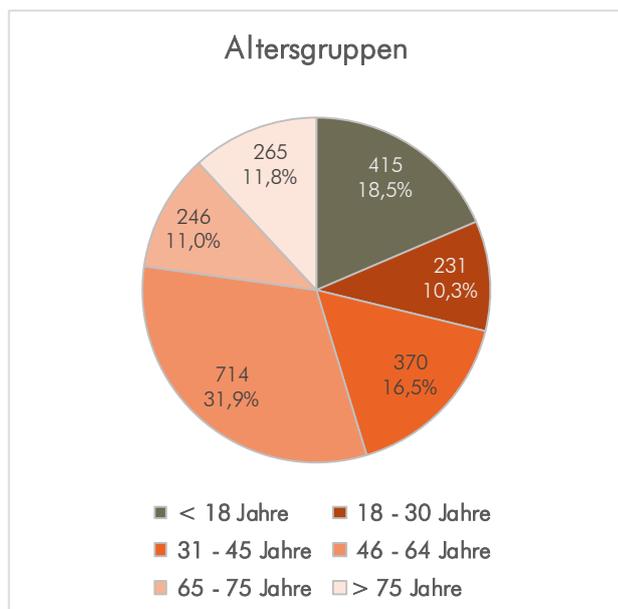


Abbildung 9: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### PKW- und Führerschein- Besitz

Insgesamt verfügen 870 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten ist ein Pkw vorhanden, gefolgt von zwei Pkw (vgl. Abbildung 10). Am geringsten sind mit großem Abstand die Anteile, der keinen bzw. mehr als zwei Pkw zur Verfügung hat.

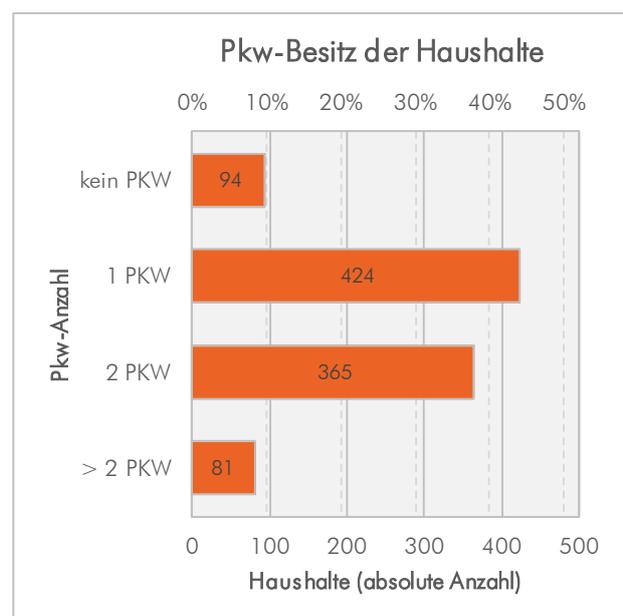


Abbildung 10: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen mit zunehmendem Alter ab 65 Jahren sowie zwischen 18 und 30 Jahren seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abbildung 11). Bei den 18- bis 30-jährigen Frauen ist sogar über die Hälfte ohne Pkw, bei den über 75-jährigen Frauen in etwa die Hälfte. Bei den Männern sind es vor allem die 18- bis 30-jährigen, von denen über die Hälfte keinen Pkw besitzt. Die Männer aus den restlichen Altersgruppen sind mehrheitlich im Besitz eines Pkw.

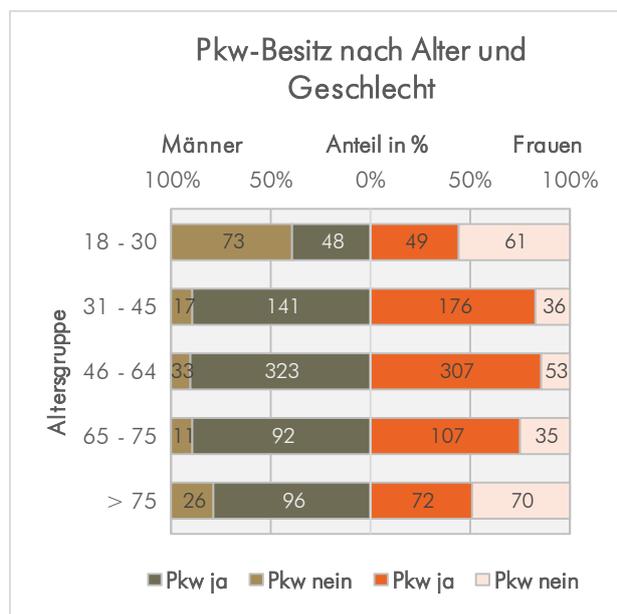


Abbildung 11: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Abbildung 12 zeigt, dass die Anzahl an Personen ohne Führerschein insgesamt mit unter 10% sehr gering ist. Ca. 80% der Befragten, die einen Führerschein besitzen, sind auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

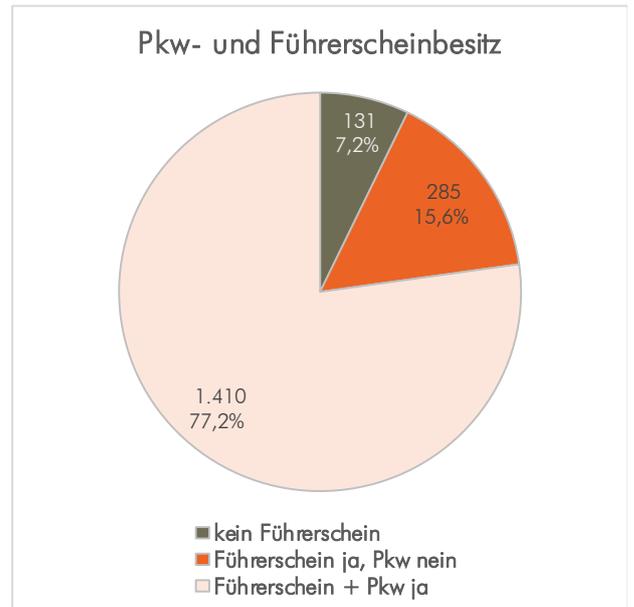


Abbildung 12: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

In Abbildung 13 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. In ganz Aschheim liegt der durchschnittliche Pkw-Besitz pro Haushalt bei 1,5. In den Zellen 16 „Flurstraße“ und 27 „Friedhofstraße“ sind mit 1,7 Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. Hingegen sind mit durchschnittlich 1,2 Pkw pro Haushalt in Zelle 5 „Kirche“, 10 „Gewerbegebiet Nordost“ sowie 13 „Bergsiedlung“ die wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.

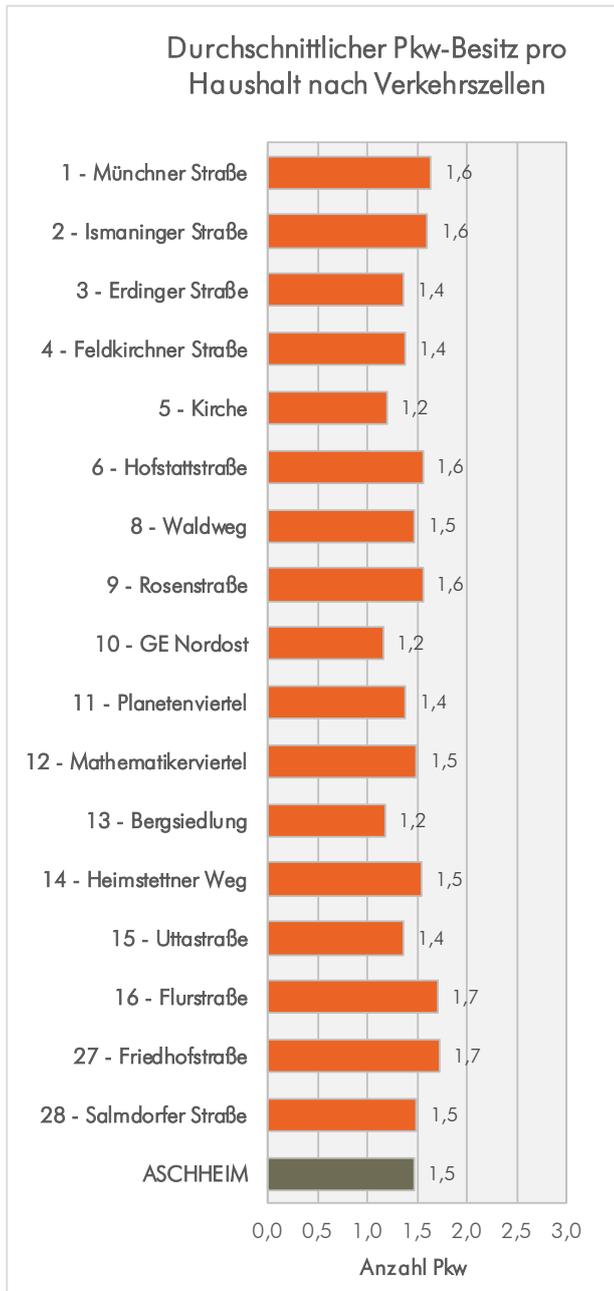


Abbildung 13: Durchschnittlicher Pkw-Besitz pro Haushalt differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 14 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und e-Bikes in den Haushalten. Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt in Aschheim 2,05 Fahrräder. In der Mehrheit der Haushalte (ca. 26%) sind dementsprechend auch zwei Räder vorhanden, ca. 23 % der Haushalte besitzen jedoch gar kein Fahrrad. Etwa 18% der Haushalte verfügt über ein Rad, am seltensten verfügen Haushalte über fünf Räder und mehr. Über ein e-Bike verfügen insgesamt ca. 1/5 der Haushalte in Aschheim, wovon die meisten Haushalte jeweils ein e-Bike besitzen. Mehr als zwei e-Bikes sind nur in 13 Haushalten vorhanden.

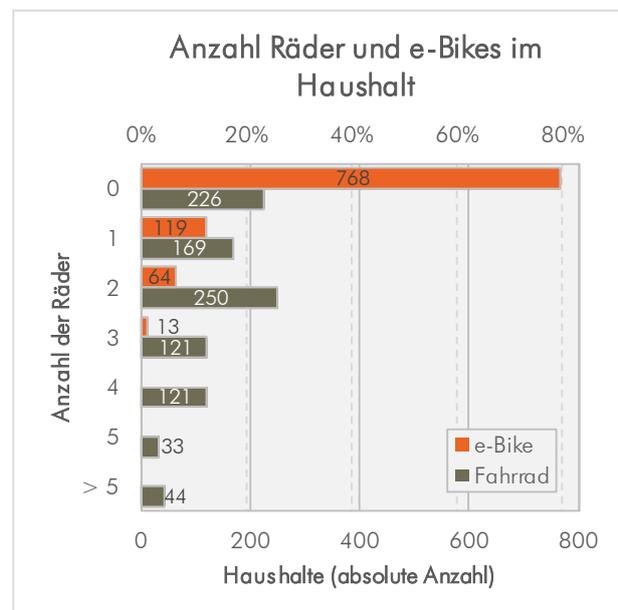


Abbildung 14: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Die Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt ist in Abbildung 15 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass in annähernd der Hälfte der Haushalte genau ein Rad pro Kopf vorhanden ist. Der Anteil der Haushalte, in denen weniger als ein Rad pro Kopf vorhanden ist, liegt bei etwas über 30%, mehr als ein Rad pro Kopf ist in etwa bei 20% der Haushalte vorhanden.

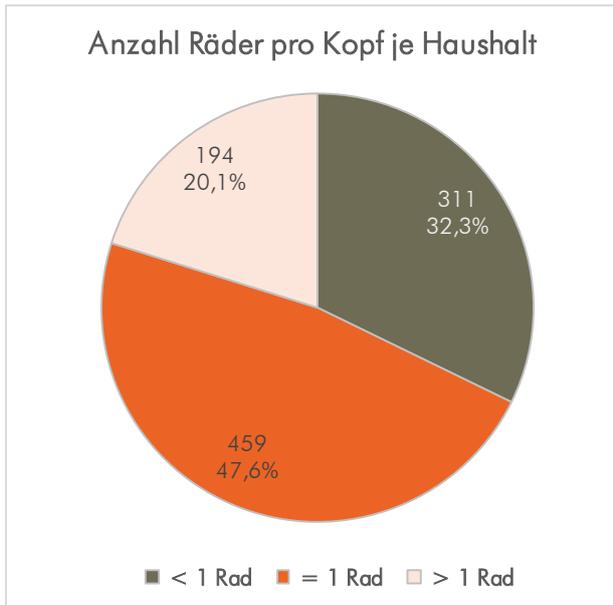


Abbildung 15: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

In Abbildung 16 ist der durchschnittliche Fahrrad-Besitz pro Kopf, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. In Aschheim liegt der durchschnittliche Fahrrad-Besitz pro Kopf insgesamt bei 0,9. In den Zellen 2 „Ismaninger Straße“, 10 „Gewerbegebiet Nordost“, 15 „Uttstraße“, 27 „Friedhofstraße“ sowie 34 „Golfplatz-Mühlenstraße“ ist mit 1,0 bzw. 1,1 Fahrrädern pro Kopf die höchste durchschnittliche Fahrrad-Anzahl vorzufinden. Hingegen sind mit durchschnittlich 0,7 Fahrrädern pro Kopf in Zelle 1 „Münchner Straße“, 5 „Kirche“, sowie 11 „Planetenviertel“ die wenigsten Fahrräder vorhanden.

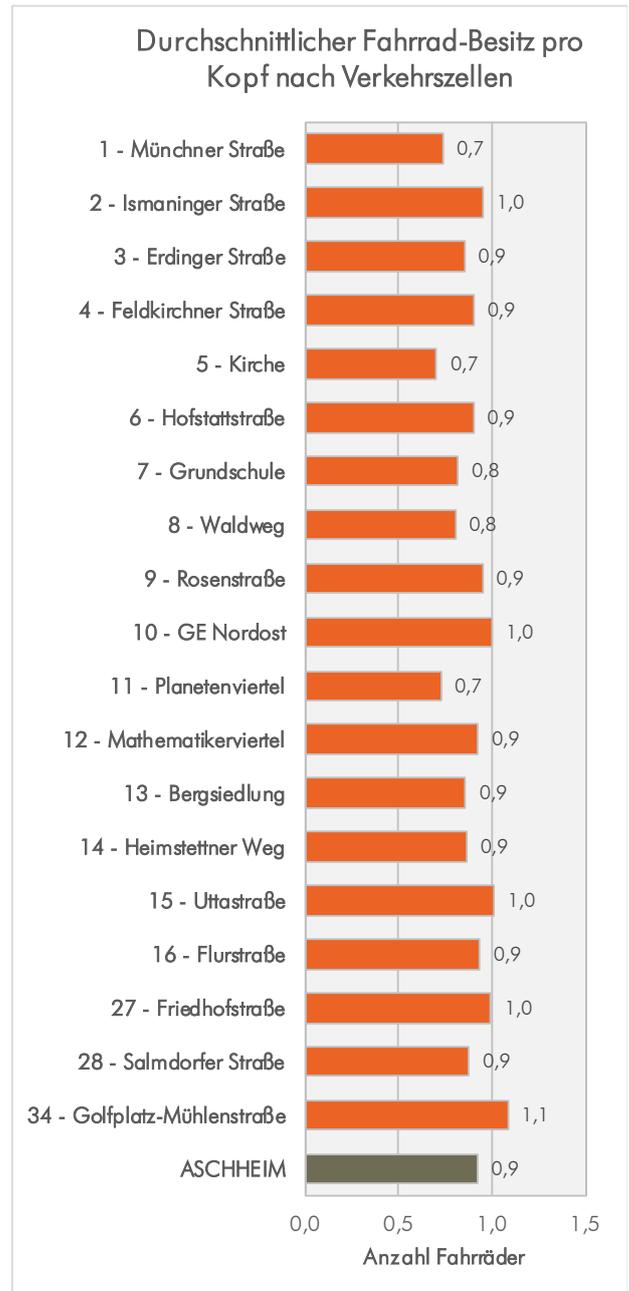


Abbildung 16: Durchschnittlicher Fahrrad-Besitz pro Kopf differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Von den hier 2.063 erfassten Haushaltsmitgliedern sind 392 in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abbildung 17). Von den Berufstätigen haben etwa 12% eine ÖPNV-Karte. Von den nicht Berufstätigen und Personen im Ruhestand besitzt kaum jemand eine ÖPNV-Zeitkarte.

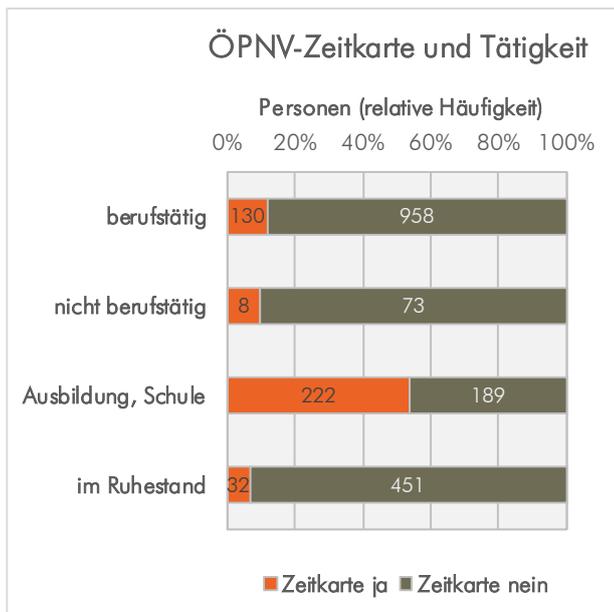


Abbildung 17: Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### Modal Split (Verkehrsmittelwahl)

Abbildung 18 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegezanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 27.900 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Aschheimer, unabhängig von Verkehrsmittel und Fahrtzweck. Den größten Anteil des Verkehrsaufkommens im Hauptort Aschheim bildet mit knapp 35% der Ziel- und Quellverkehr, spricht Fahrten, die über die Gemeindegrenze hinausgehen, gefolgt vom Binnenverkehr, also Fahrten, die nur innerhalb des Ortsteils Aschheim durchgeführt werden, mit knapp 28%. Der Ziel- und Quellverkehr Aschheims mit seinen Ortsteilen, also „Dornach-Ort“, „Dornach-Gewerbegebiet“ sowie „Golfplatz Aschheim-Mühlenstraße“, beträgt etwas über 15%. Der Binnenverkehr dieser Ortsteile untereinander liegt

bei knapp 5%, ihr Anteil am Ziel- und Quellverkehr bei knapp 10%.

Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Aschheim zum Beispiel innerhalb von München oder Feldkirchen oder auch zwischen diesen und anderen Orten, zurücklegt. Der Anteil dieser Wege spielt mit ca. 6% jedoch keine große Rolle. Es ist auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Aschheim eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

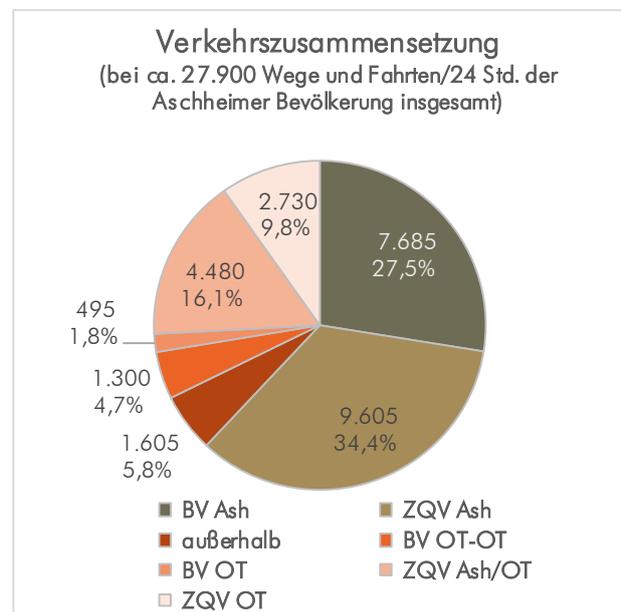


Abbildung 18: Verkehrszusammensetzung bei ca. 27.900 hochgerechneten Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 10.05.2022

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

Der Modal-Split, also die Verkehrsmittelwahl, der Aschheimer Bevölkerung insgesamt ist in Abbildung 19 dargestellt. Den größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer mit knapp 50%. Der Anteil der Fahrradnutzer liegt bei ca. 21%. Ca. 15% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt, etwa 10% mit Bus- und Bahn. Am wenigsten sind die Aschheimer (ca. 6%) als Pkw-Mitfahrer unterwegs.

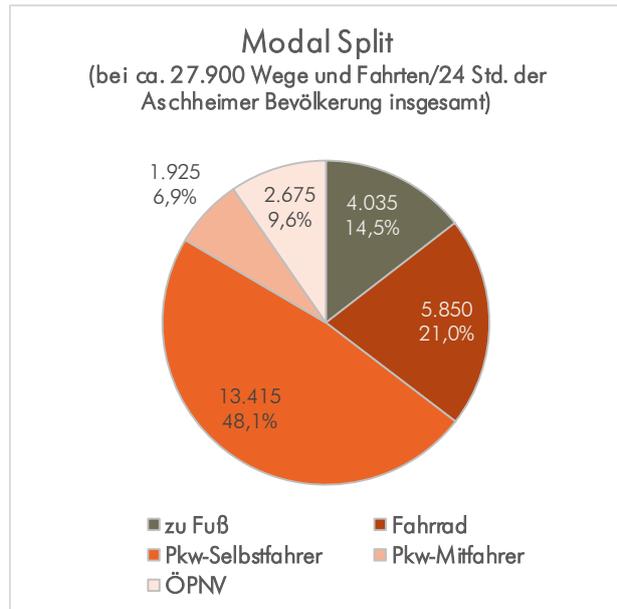


Abbildung 19: Modal Split bei ca. 27.900 hochgerechneten Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 10.05.2022

Betrachtet man nur den Binnenverkehr Aschheims, so verschiebt sich der Modal-Split zu Gunsten der alternativen Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 20). Den größten Anteil hier bilden die Fußgänger mit knapp 38%. Der Anteil der Pkw-Nutzer liegt bei ca. 30%. Ca. 27% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, die restlichen 5% mit Bus- und Bahn und als Pkw-Mitfahrer.

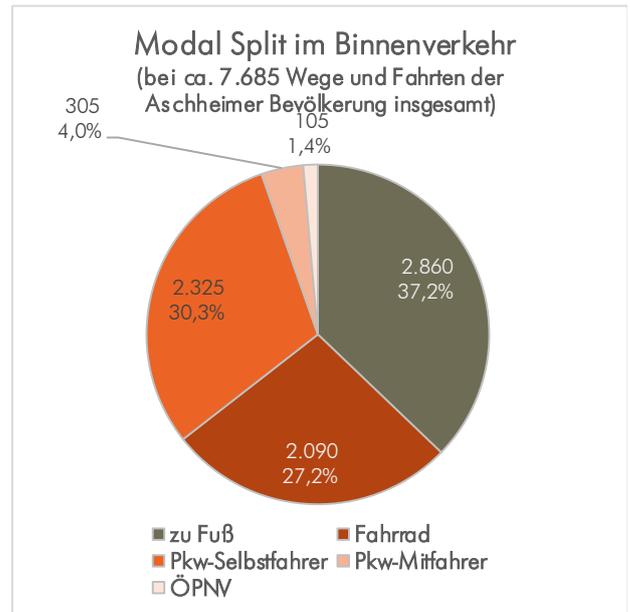


Abbildung 20: Modal Split im Binnenverkehr bei ca. 7.685 hochgerechneten Wege und Fahrt der Aschheimer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 10.05.2022

Abbildung 21 zeigt die Verkehrsmittelwahl, aufgliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten. Im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile mit dem Hauptort Aschheim und im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer am größten. Das Fußgänger-Segment ist jeweils im Binnenverkehr am stärksten vertreten. Ebenso ist hier der Radfahreranteil am höchsten. Der ÖPNV wird vor allem außerhalb und im Ziel- und Quellverkehr von Aschheim genutzt.

Anlage 3 beinhaltet eine Tabelle, in der die gesamte Mobilität der Bevölkerung Aschheims nochmals detailliert für den Stichtag vom 10.05.2022 dargestellt ist.

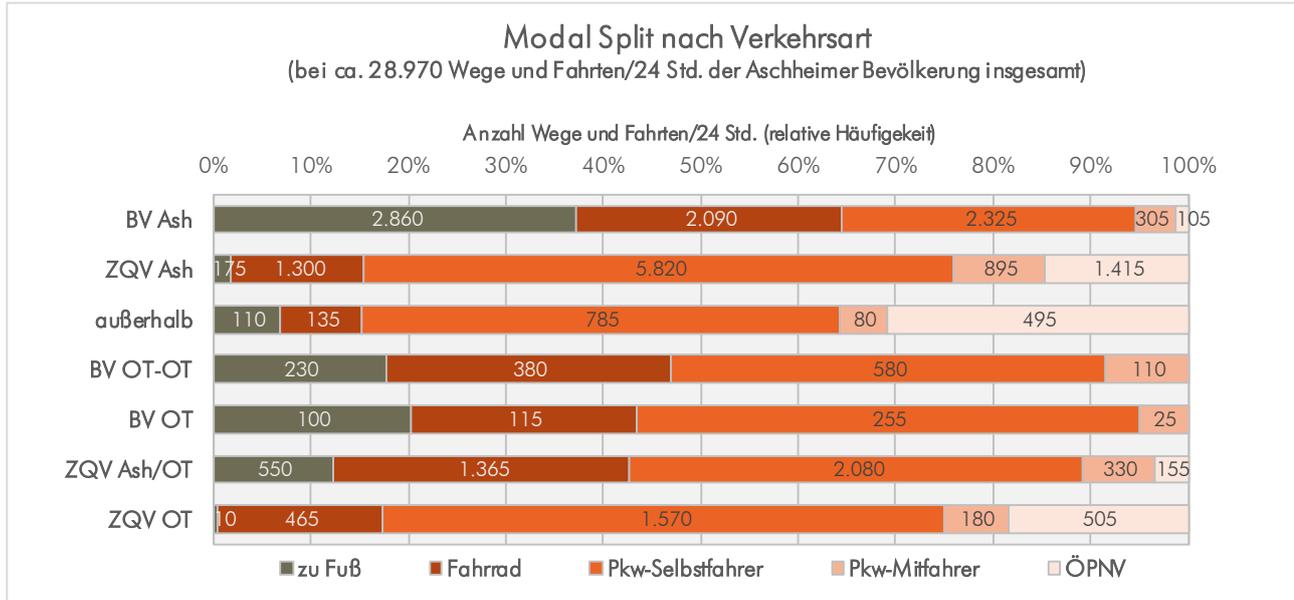


Abbildung 21: Modal Split differenziert nach Verkehrsart bei ca. 27.900 Wege und Fahrten der Aschheimer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

Alle Verkehrsmittel erreichen einen ersten Spitzenwert zwischen 7:00 und 9:00 Uhr morgens (vgl. Abbildung 22). Die Fahrten bei den Pkw-Selbstfahrern nehmen – nach einer kleinen Abnahme – ab ca. 15:00 Uhr nochmals deutlich zu und erreichen gegen 17:00 Uhr ihren Höhepunkt. Nachdem die Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel über den Vor-

mittag abnimmt, ist eine weitere Spitze am Nachmittag zwischen 15:00 und 19:00 Uhr, bei den Radfahrern sogar eine weitere Spitze gegen 13:00 Uhr und 15.00 Uhr zu erkennen. Der Spitzenwert bei den Pkw-Selbstfahrern wird ca. gegen 17:00 Uhr erreicht.

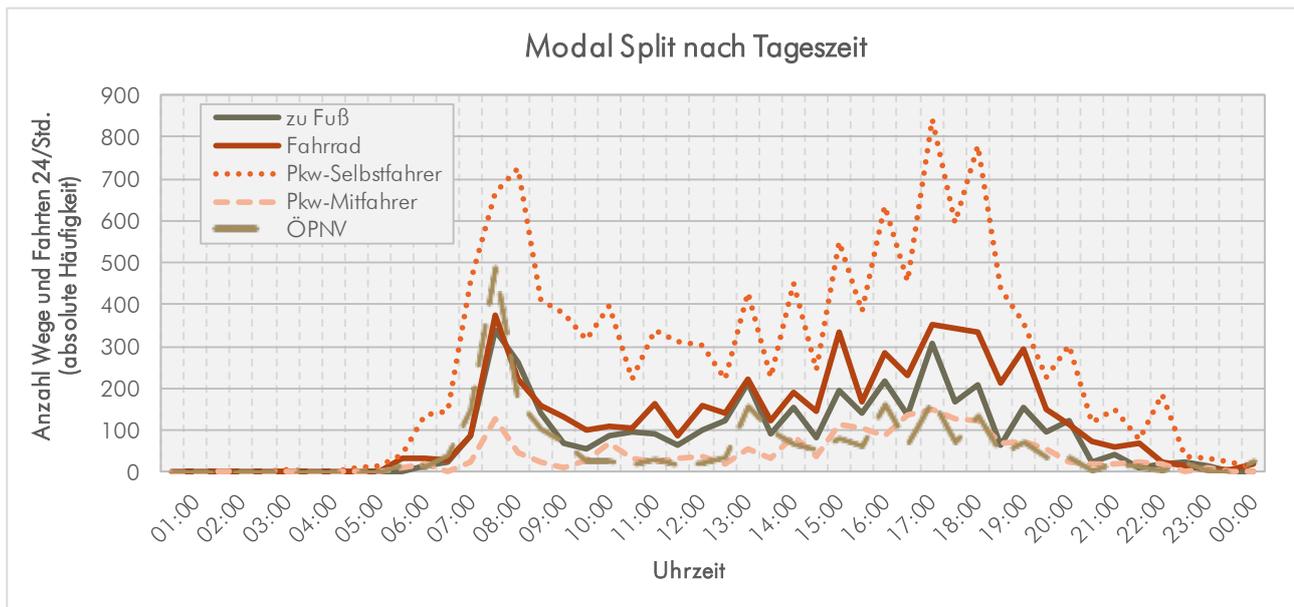


Abbildung 22: Modal Split nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

### Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 2.245 Befragten, ca. 3,2 Wege zurück. Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier Wege oder fünf bis sechs zurück (vgl. Abbildung 23). Ca. 8% der Befragten legten keinen und ca. 3% der Befragten mehr als acht Wege zurück.

Abbildung 24 zeigt die Wegehäufigkeit aufgliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die 46-64-jährigen und die über 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen haben. Drei bis vier Wege werden von allen Altersgruppen vermehrt zurückgelegt. Am mobilsten sind die unter 18-jährigen und die 18 bis 30-jährigen, diese legen vermehrt sieben bis acht und mehr als acht Wege zurück

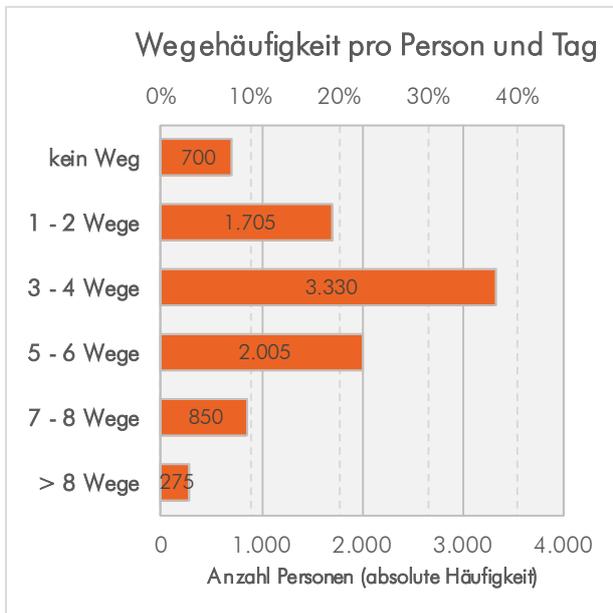


Abbildung 23: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

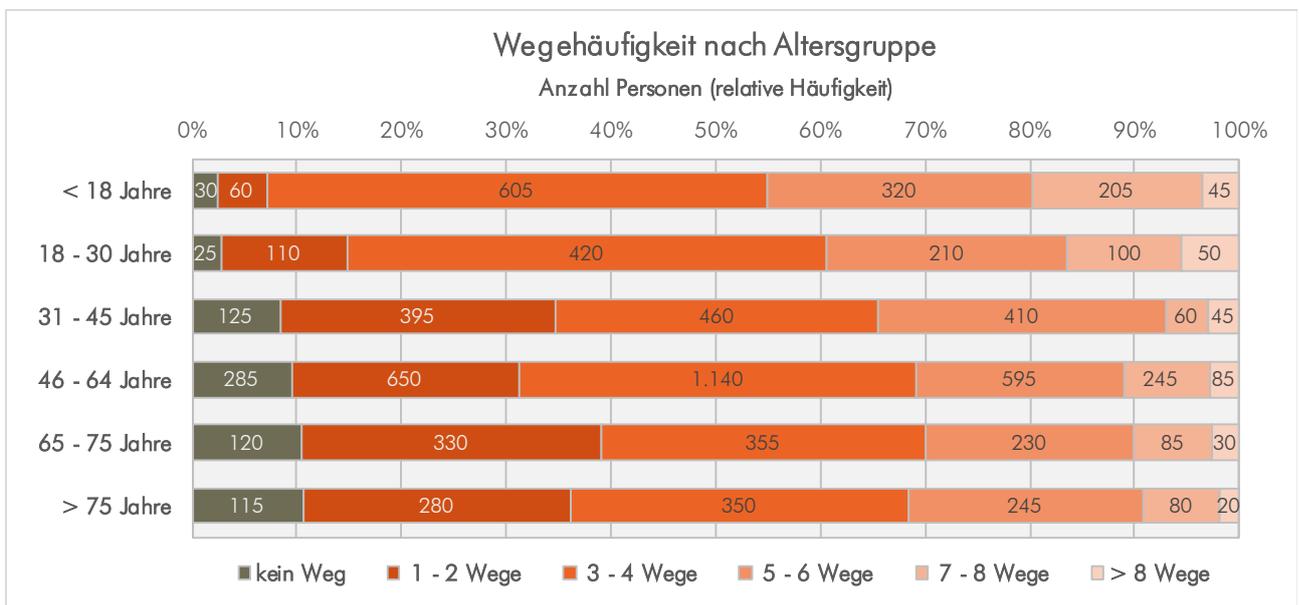


Abbildung 24: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

### Fahrtzwecke

In Abbildung 25 sind die Fahrtzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Aschheimer am Stichtag dargestellt. Der am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Arbeit, Schule“ und „Einkaufen, private Erledigungen“ (in diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet). Am seltensten wird „geschäftlich“ als Fahrtzweck angegeben.

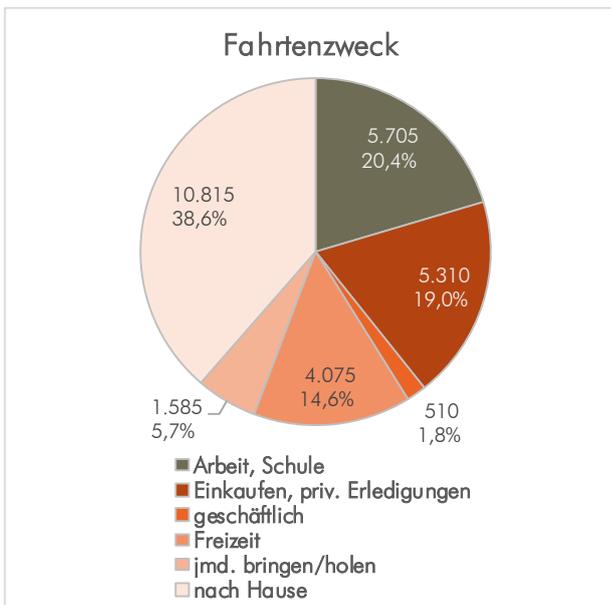


Abbildung 25: Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

Aufgegliedert nach dem Modal Split wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 26). Pkw-Selbstfahrer fahren deutlich vermehrt zu geschäftlichen Zwecken sowie um jemanden zu bringen oder zu holen. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Einkaufen, private Erledigungen“ und „Freizeit“ am häufigsten vertreten. Der ÖPNV wird vor allem genutzt, um in die Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

Anlage 3 enthält ebenso eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck.

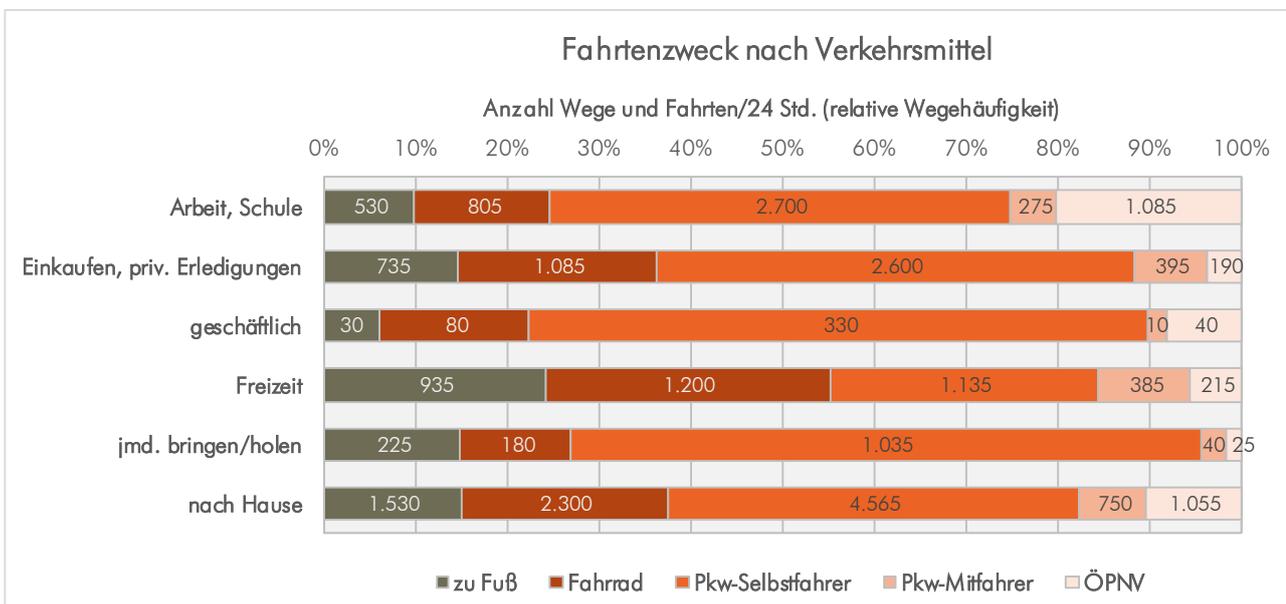


Abbildung 26: Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden um ca. 8:00 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 27). Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag gegen 10:00 Uhr und nach-

mittags zwischen 15:00 und 18:00 Uhr erledigt. „Nach Hause“ fahren die meisten von 17:30 bis 18:30 Uhr. Freizeitliche Aktivitäten werden gerne am Nachmittag ca. ab 16:00 Uhr bis zum Abend ausgeübt.

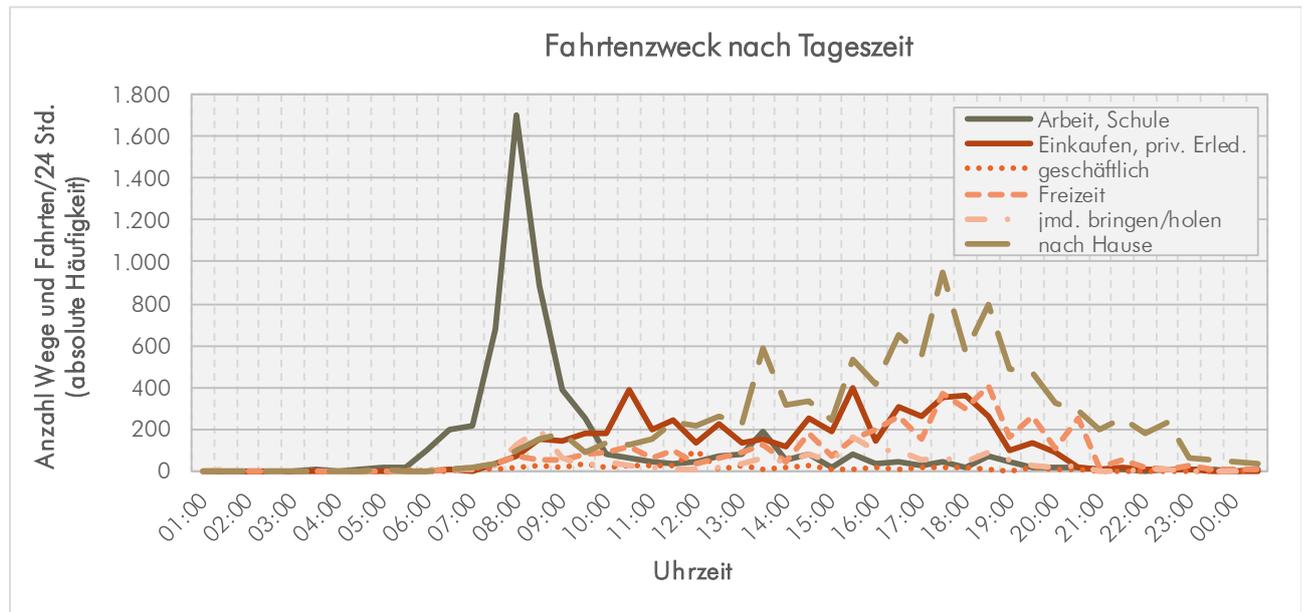


Abbildung 27: Fahrtzwecke der Aschheimer Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 10.05.2022

### Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die Abbildungen 28 und 29 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben eine Länge von 501 bis 1.000 Meter, gefolgt von Fahrten zwischen 1.001 und 1.500 Meter und unter 500 Meter. Der größte Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Aschheim liegt bei Strecken bis 500 Meter, aber auch bis 1.000 Meter werden noch viele Wege zu Fuß zurückgelegt. Erwartungsgemäß wird der Anteil der Fußgänger ab 1.500 Meter geringer. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Distanzbereich zwischen 500 und 1.000 Meter. (vgl. Abbildung 28). Der ÖPNV wird häufig auch für Strecken unter 1.000 Meter genutzt.

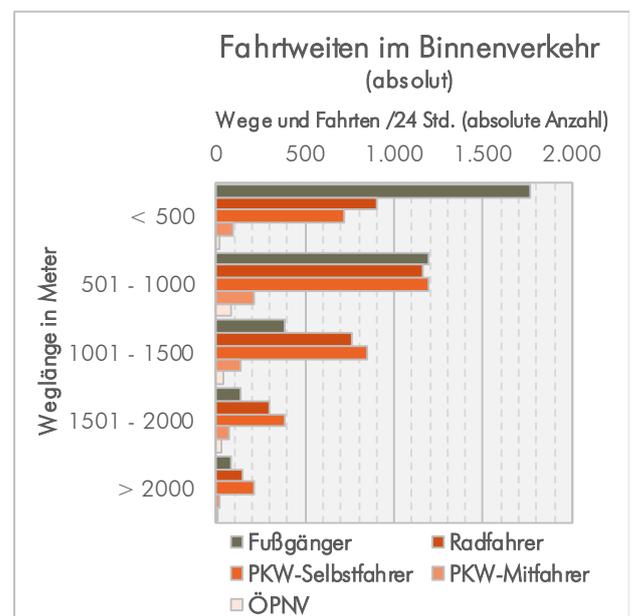


Abbildung 28: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

Die Übersicht zeigt, wie die Bedeutung des Fußgänger- und Radverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zunimmt (vgl. Abbildung 29).

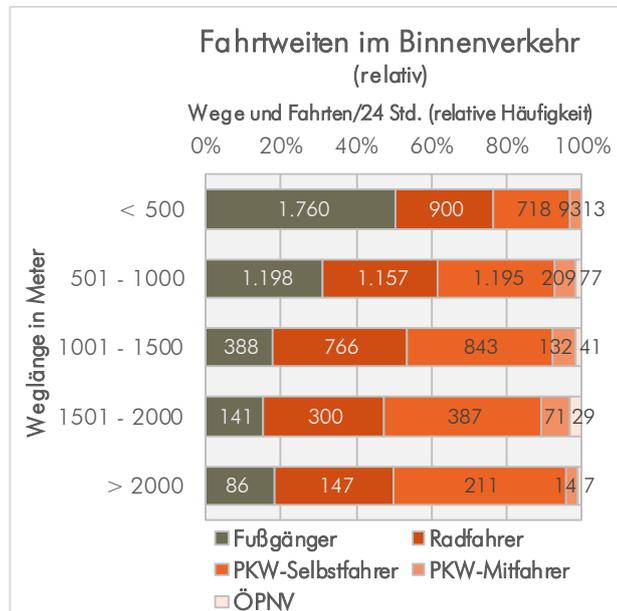


Abbildung 29: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

**Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen**

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz- und Radverkehrs einer ausgewählten Verkehrszelle mit dem übrigen Ort. In den Anlagen 4 und 5 sind jeweils weitere Beispiele der Binnenverkehrsbeziehungen vier bzw. fünf ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Aschheimer Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. zu einem Supermarkt für Besorgungen fahren, sind hierin nicht enthalten.



Abbildung 30: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 6 „Hofstattstraße“

Nr. Zellename

- 1 Münchner Straße
- 2 Ismaninger Straße
- 3 Erdinger Straße
- 4 Feldkirchner Straße
- 5 Kirche
- 6 Hofstattstraße
- 7 Grundschule
- 8 Waldweg
- 9 Rosenstraße
- 10 Gewerbegebiet Nordost
- 11 Planetenviertel
- 12 Mathematikerviertel
- 13 Bergsiedlung
- 14 Heimstettner Weg
- 15 UttasträÙe
- 16 Flurstraße
- 20 Realschule
- 21 Sportpark-See
- 22 Gewerbegebiet Südost I
- 23 Gewerbegebiet Südost II

Die einwohnerstärkste Verkehrszelle 6 „Hofstattstraße“ generiert mit ca. 595 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz-Fahrten der aufgezeigten Binnenverkehrsbeziehungen in Aschheim. Am intensivsten, mit ca. 145 Kfz-Fahrten/24 Std., ist der Verkehrsaustausch mit der Verkehrszelle 10 „Gewerbegebiet Nordost“ sowie mit der Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“. In beiden Zellen sind diverse Einzelhandelseinrichtungen und Verbrauchermärkte angesiedelt. Weitere Verkehrszellen, zu denen eine ausgeprägte Verflechtung besteht, sind die Zellen 13 „Bergsiedlung“ und 21 „Sportpark, See“ (vgl. Abbildung 30).



Abbildung 31: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 6 „Hofstattstraße“

Nr. Zellenname

- 1 Münchner Straße
- 2 Ismaninger Straße
- 3 Erdinger Straße
- 4 Feldkirchner Straße
- 5 Kirche
- 6 Hofstattstraße
- 7 Grundschule
- 8 Waldweg
- 9 Rosenstraße
- 10 Gewerbegebiet Nordost
- 11 Planetenviertel
- 12 Mathematikerviertel
- 13 Bergsiedlung
- 14 Heimstettner Weg
- 15 UttasträÙe
- 16 Flurstraße
- 20 Realschule
- 21 Sportpark-See
- 22 Gewerbegebiet Südost I
- 23 Gewerbegebiet Südost II

Mit 545 Rad-Fahrten/24 Std. erzeugen die Radfahrer in der Zelle 6 fast genauso viele Fahrten wie beim Kfz-Verkehr (vgl. Abbildung 31). Hier besteht die häufigste Verkehrsbeziehung mit 70 Radfahrten von/zur Zelle 10. Die übrigen Fahrten sind auf ganz Aschheim verteilt und haben oft nahegelegene Zellen als Quelle oder Ziel. Erfreulicherweise besteht aber auch ein reger Verkehrsaustausch mit weiter entfernten Zellen wie z.B. Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“ oder 21 „Sportpark, See“.

### Binnenverkehrsströme für alle Verkehrszellen

Abbildung 32 und 33 zeigt den Verkehrsaustausch zwischen allen Binnenverkehrszellen in Aschheim. Der Übersichtlichkeit geschuldet wurden die Verkehrszellen zusammengefasst zu größeren Zellen. In Abbildung 32 sind die Verkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs dargestellt sowie auch der Binnenverkehr innerhalb der Zellen. Das bedeutet beispielsweise, dass innerhalb der Großzelle West 240 Kfz-Fahrten in 24 Stunden durchgeführt wurden, die in einem Entfernungsbereich von unter 500 Meter liegen. Insgesamt entstehen in der Großzelle West

1.630 Kfz-Fahrten in 24 Stunden von denen ein Großteil in die direkt benachbarten bzw. nahe gelegene Großzellen Ost und Süd fließt, so dass sich ein Großteil der Fahrten in einem Entfernungsbereich unter 1.000 Meter abspielt.

Der Verkehrsaustausch der Großzelle Dornach-Ort mit Aschheim ist größer als der mit der Großzelle Dornach Gewerbe. Zwischen Dornach-Ort und Aschheim bestehen vor allem Verkehrsbeziehungen mit den Großzellen Aschheim Ost, West und Süd.

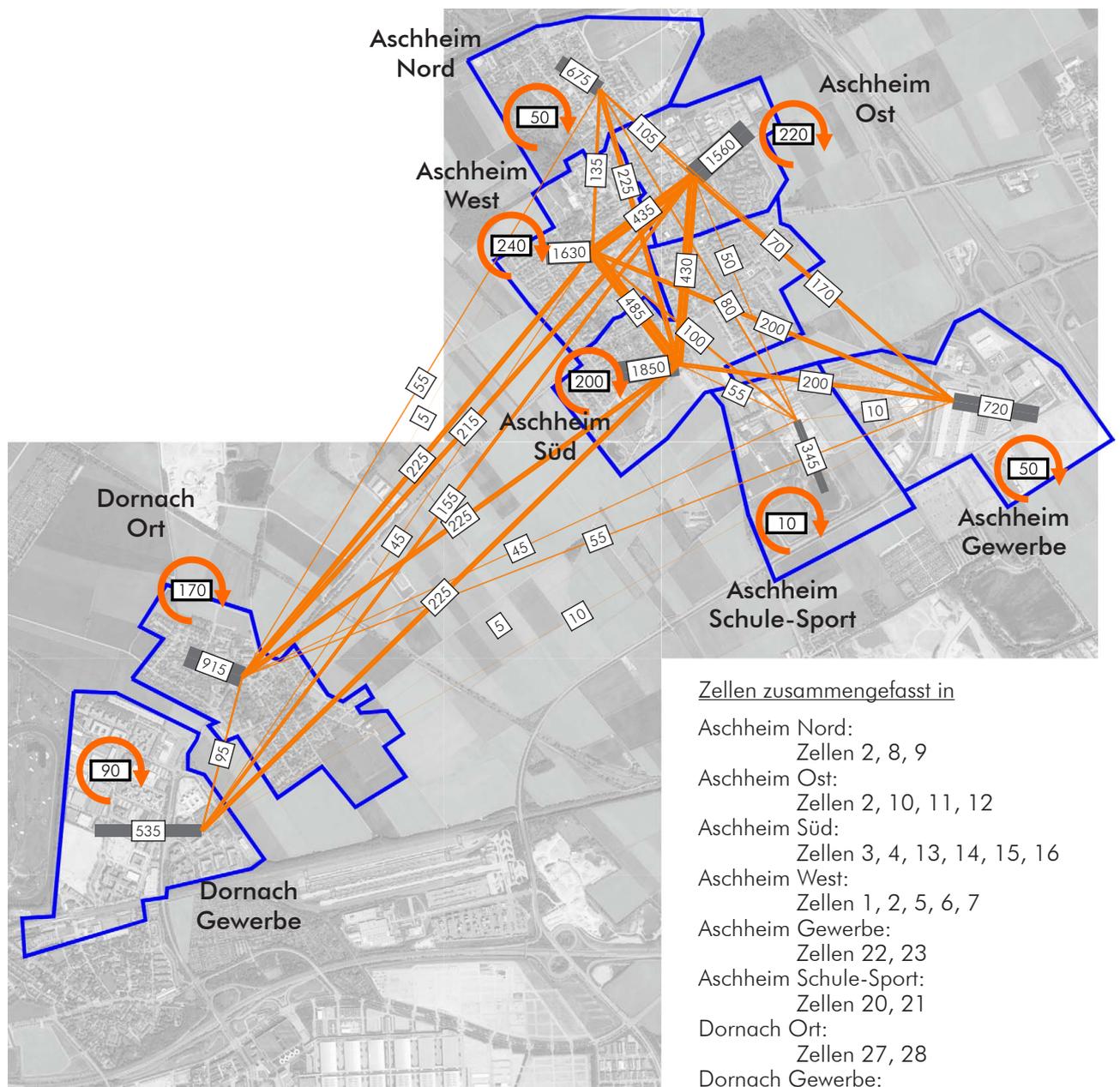


Abbildung 32: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Großzellen - Gesamtort Aschheim

In Abbildung 33 sind die Binnenverkehrsströme für den Radverkehr dargestellt. Die Anzahl Radfahrten in 24 Stunden innerhalb der Zellen, sind überwiegend höher als beim Kfz-Verkehr, was für Fahrten in diesem Entfernungsbereich durchaus positiv ist. Das höchste Radverkehrsaufkommen hat die Großzelle Süd mit 1.395 Radfahrten in 24 Stunden. Auch beim Radverkehr sind die Beziehungen zu den jeweiligen Nachbarzellen am intensivsten. Erfreulicherweise gibt es aber auch Verkehrsbeziehungen zwischen weiter entfernten Verkehrszellen.

Auch im Ortsteil Dornach sind die Binnenverkehrsfahrten des Radverkehrs höher als die des Kfz-Verkehrs. Auch der Weg zwischen Dornach-Ort und Dornach-Gewerbe wird häufiger mit dem Rad zurückgelegt als mit dem Kfz. Entsprechend zum Kfz-Verkehr bestehen die intensivsten Verkehrsbeziehungen zwischen Dornach-Ort und den Großzellen Aschheim Ost, West und Süd.

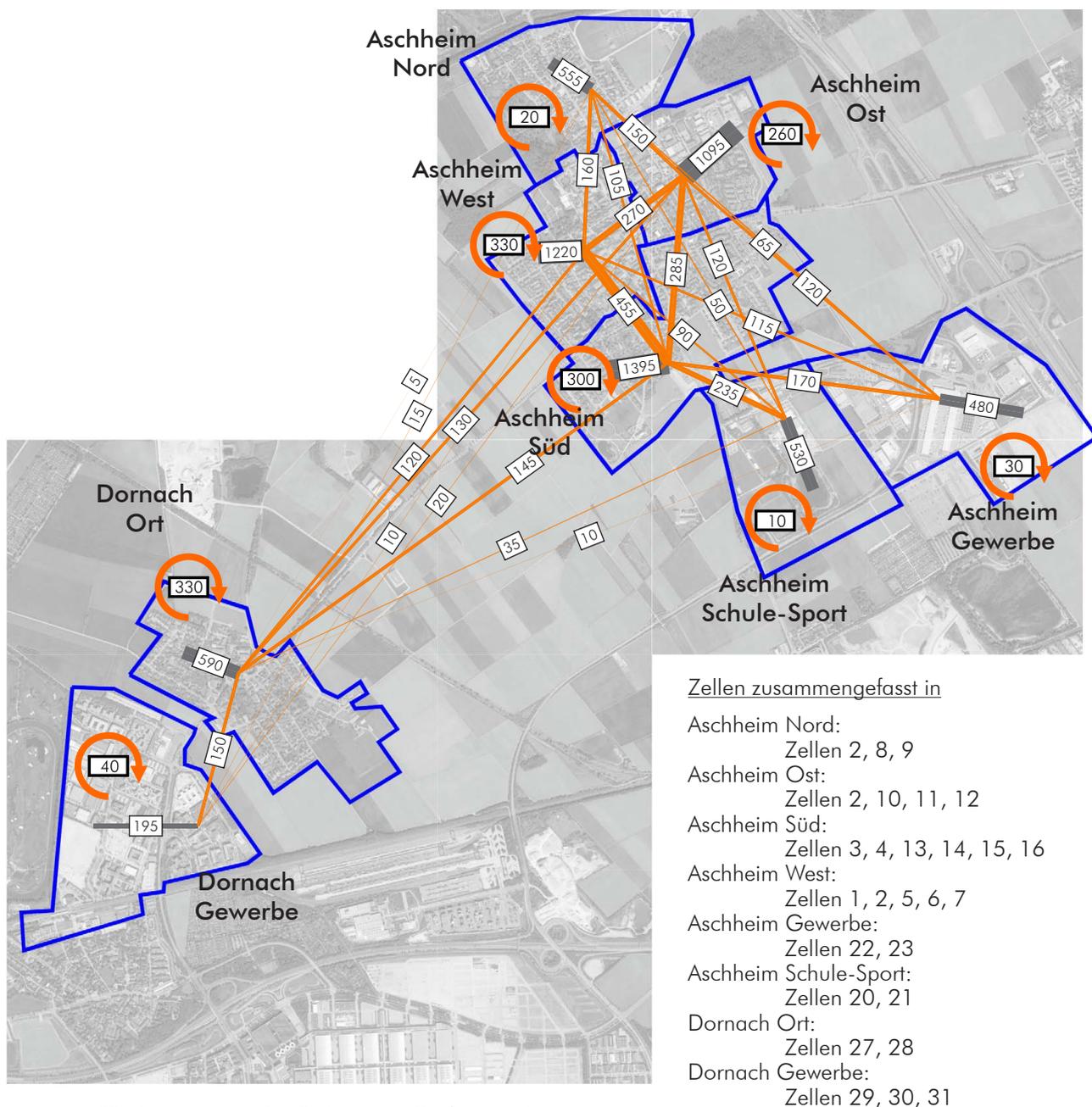


Abbildung 33: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Großzellen - Gesamtort Aschheim

### Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Etwa 30% der Befragten nannten konkrete Probleme, etwa 20% gaben auch Verbesserungsvorschläge an. Bei den Problemen äußern sich die meisten zu den Themen des Fußgänger- und Radverkehrs. Der fließende Verkehr und der ÖPNV werden etwa gleichermaßen beanstandet. Die geringsten Probleme werden beim ruhenden Verkehr gesehen (vgl. Abbildung 34).

Die 20 am häufigsten genannten Problemthemen können der Abbildung 35 entnommen werden. Das absolute Top-Thema ist „fehlende Radwege“. Zu den häufig genannten Problemen gehören auch die „hohe Verkehrsbelastung“, „gefährliche Straßen für Fußgänger und Radfahrer“ sowie die „Unzufriedenheit mit den Buslinien“ bzw. dem „ÖPNV im Allgemeinen“. Eine ausführliche Darstellung der Probleme nach den einzelnen Verkehrsarten kann der Anlage 6.1 entnommen werden.

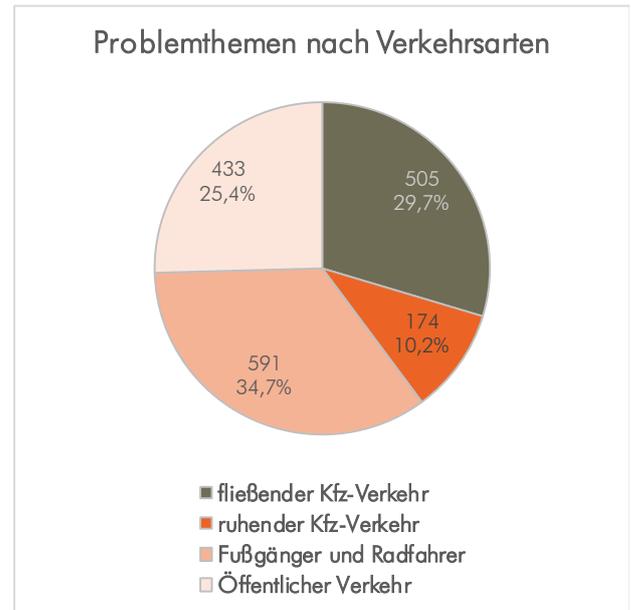


Abbildung 34: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

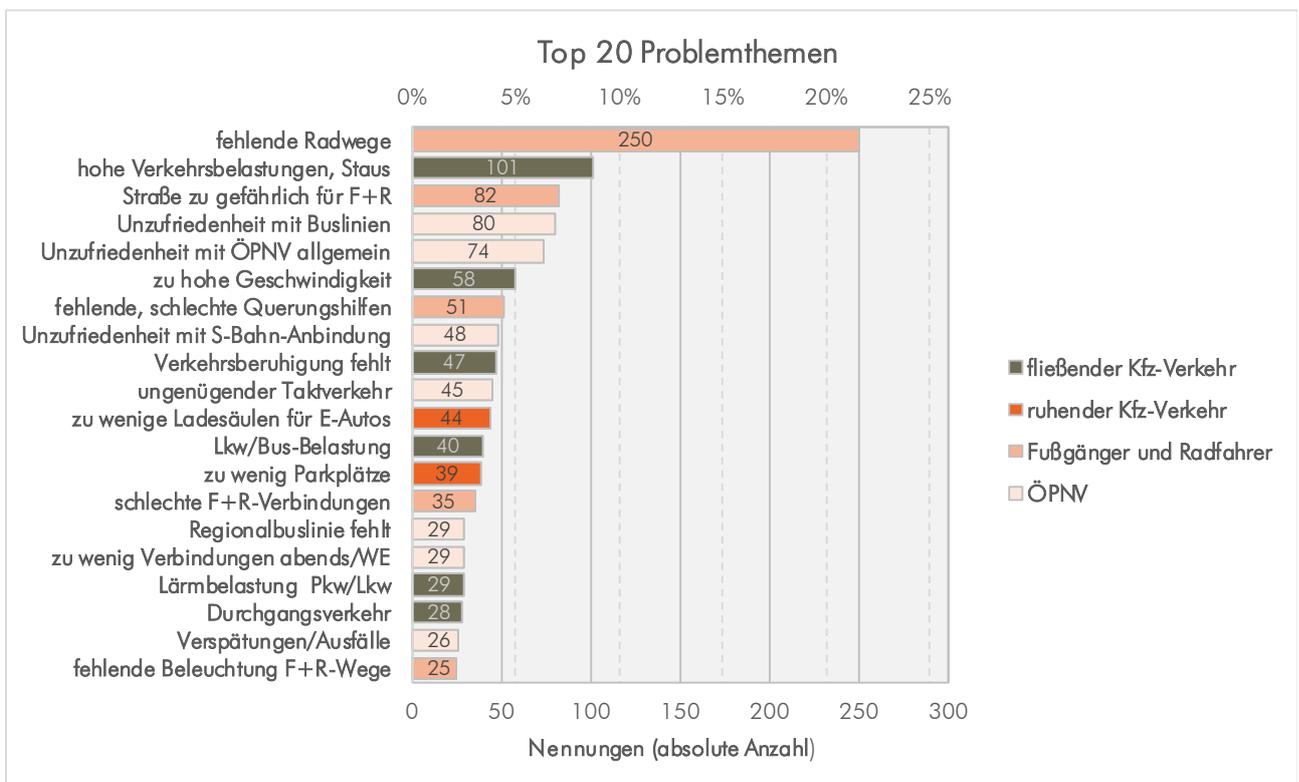


Abbildung 35: Top 20 Problemthemen aller Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 36 sind die Verbesserungsvorschläge der Aschheimer Bevölkerung dargestellt. Die meisten Verbesserungsvorschläge werden zum Fußgänger- und Radverkehr, gefolgt vom fließenden Verkehr und dem ÖPNV gemacht. Vorschläge zum ruhenden Verkehr werden am wenigsten genannt.

Entsprechend den genannten Problemen wird bei den Vorschlägen der Wunsch nach „Radwegen oder Radfahrstreifen“ am häufigsten genannt (vgl. Abbildung 37). Den hohen Verkehrsbelastungen möchte man mit der „Einführung von Tempolimits“, „Geschwindigkeitskontrollen“ und „Durchfahrverboten für Lkw“ entgegenreten. Um den ÖPNV attraktiver zu machen werden „Direktverbindungen mit dem Bus“, eine „Verbesserung des Buslinienangebots“, eine „Taktverdichtung“ sowie generelle „Komfortverbesserungen im ÖPNV“ gefordert. Gewünscht wird auch die Errichtung von mehr E-Ladesäulen. Ausführlicher sind die Vorschläge nach den einzelnen Verkehrsarten noch in Anlage 6.2 dargestellt.

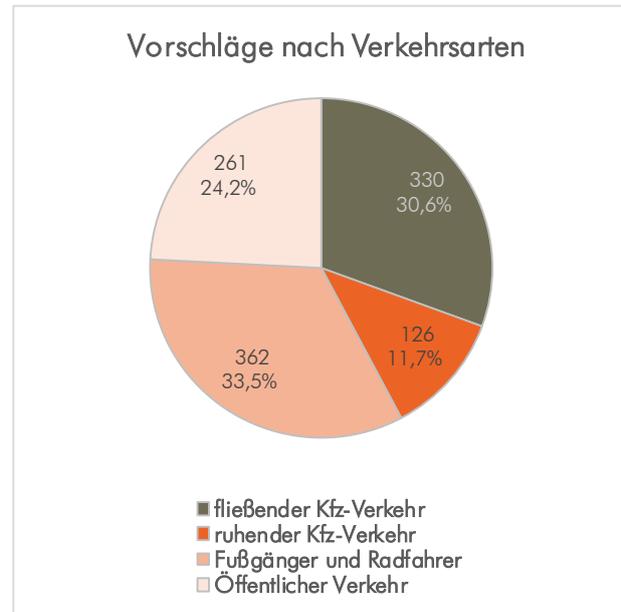


Abbildung 36: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

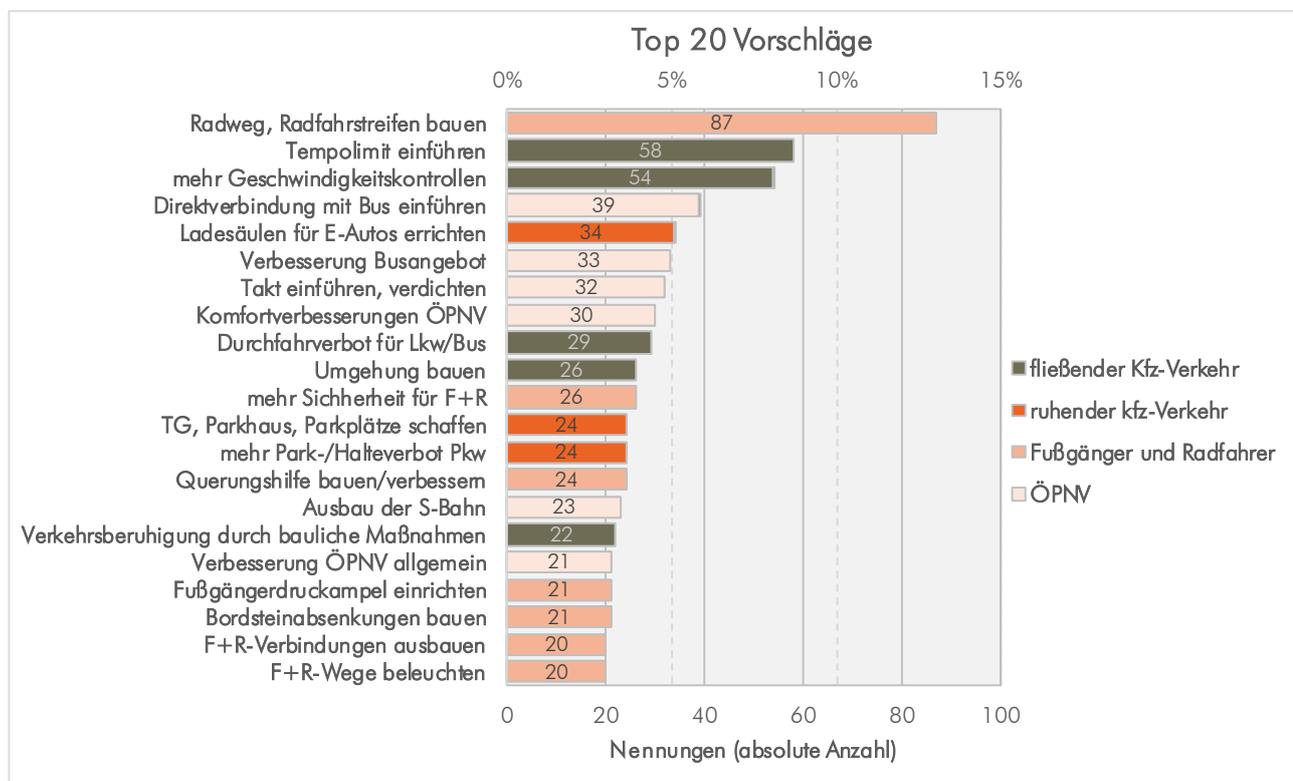


Abbildung 37: Top 20 Vorschläge zu allen Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### Verortung von Problemthemen

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch eine genaue Ortsangabe, wie die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet. Diese sind in den nächsten Abbildungen dargestellt.

Am häufigsten werden Probleme in Verbindung mit der Ismaninger Straße angesprochen. Das Hauptproblem sind hier die Belastungen durch Lärm sowie durch Pkw und Lkw, zu hohe Geschwindigkeiten und ebenso fehlenden Radwege.

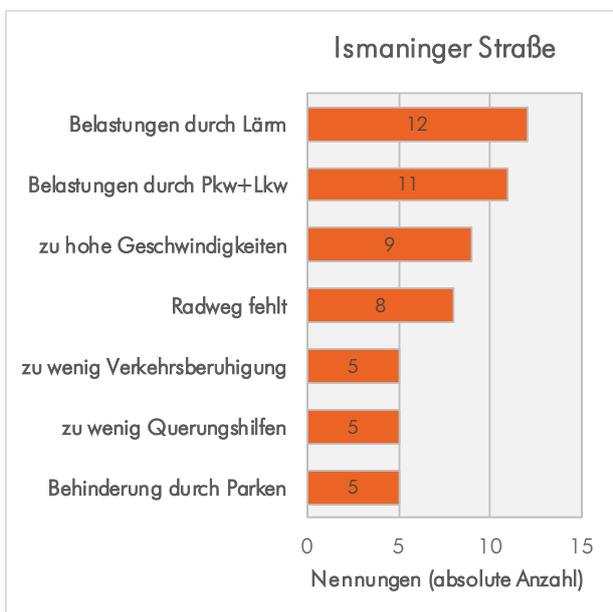


Abbildung 38: Problemthemen in der Ismaninger Straße aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Auch in der Münchner Straße werden bestimmte Probleme genannt. Das Hauptproblem sind hier die fehlenden Radwege, Belastungen durch Stau und Lärm sowie zu hohe Geschwindigkeiten.

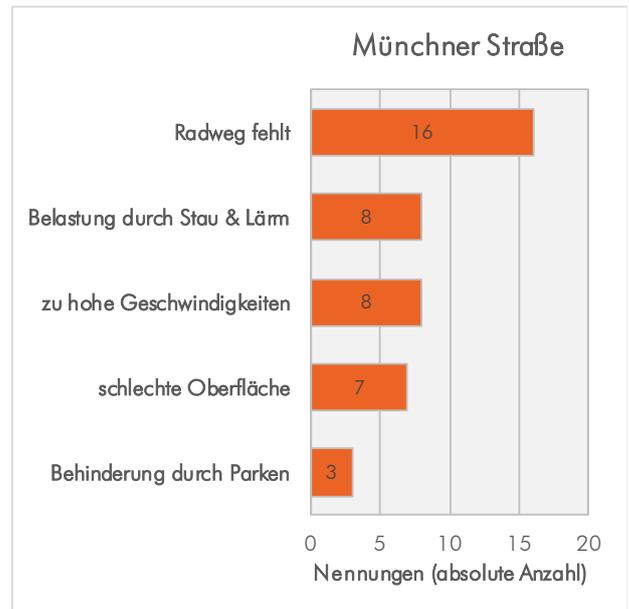


Abbildung 39: Problemthemen in der Münchner Straße aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

In der Erdinger Straße liegt das Hauptproblem in den zu hohen Geschwindigkeiten, gefolgt von ungünstigen Verkehrsregelungen, fehlenden Radwegen und die Belastung durch Pkw und Lkw.

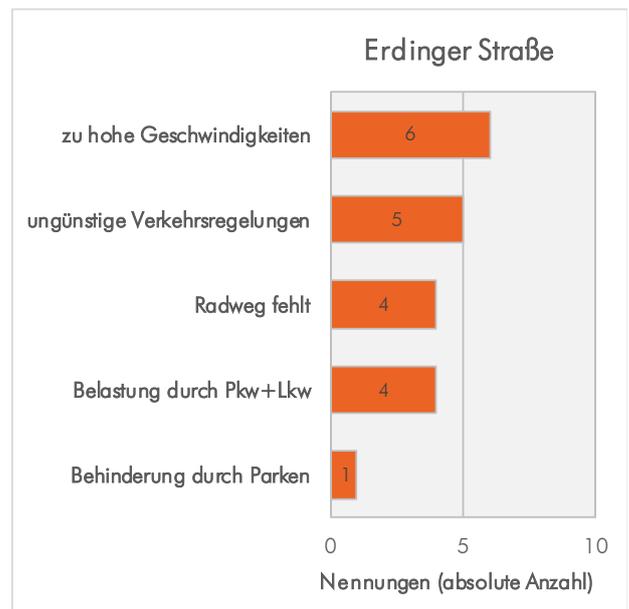


Abbildung 40: Problemthemen in der Erdinger Straße aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Auch der Ortsteil Dornach wird vermehrt im Speziellen genannt. Hier werden vor allem die zu hohen Geschwindigkeiten, die Belastung durch Stau und Lärm sowie die fehlenden Radwege und Querungshilfen genannt. Aber auch die fehlende Beleuchtung der Radwege, der Linienerlauf der S-Bahn und des Ortsbusses sowie eine fehlende MVG-Station werden hier beanstandet.

### Zitate der Aschheimer Bevölkerung

In Abbildung 42 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Aschheimer Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 7 ist eine Übersicht weiterer Zitate. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

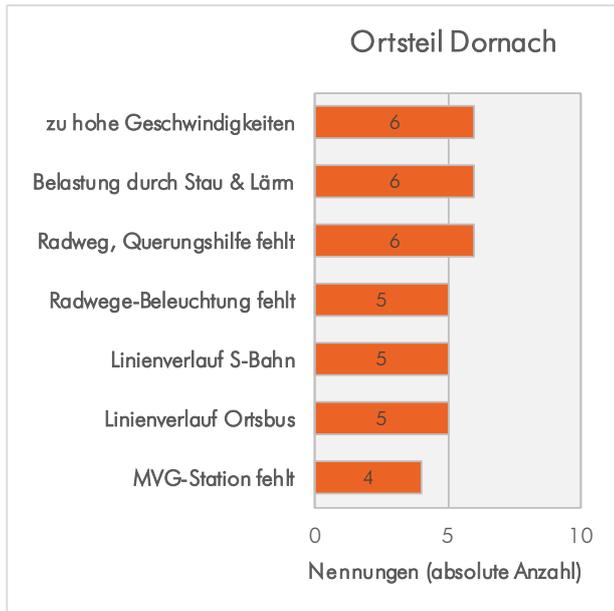


Abbildung 41: Problemthemen im Ortsteil Dornach aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

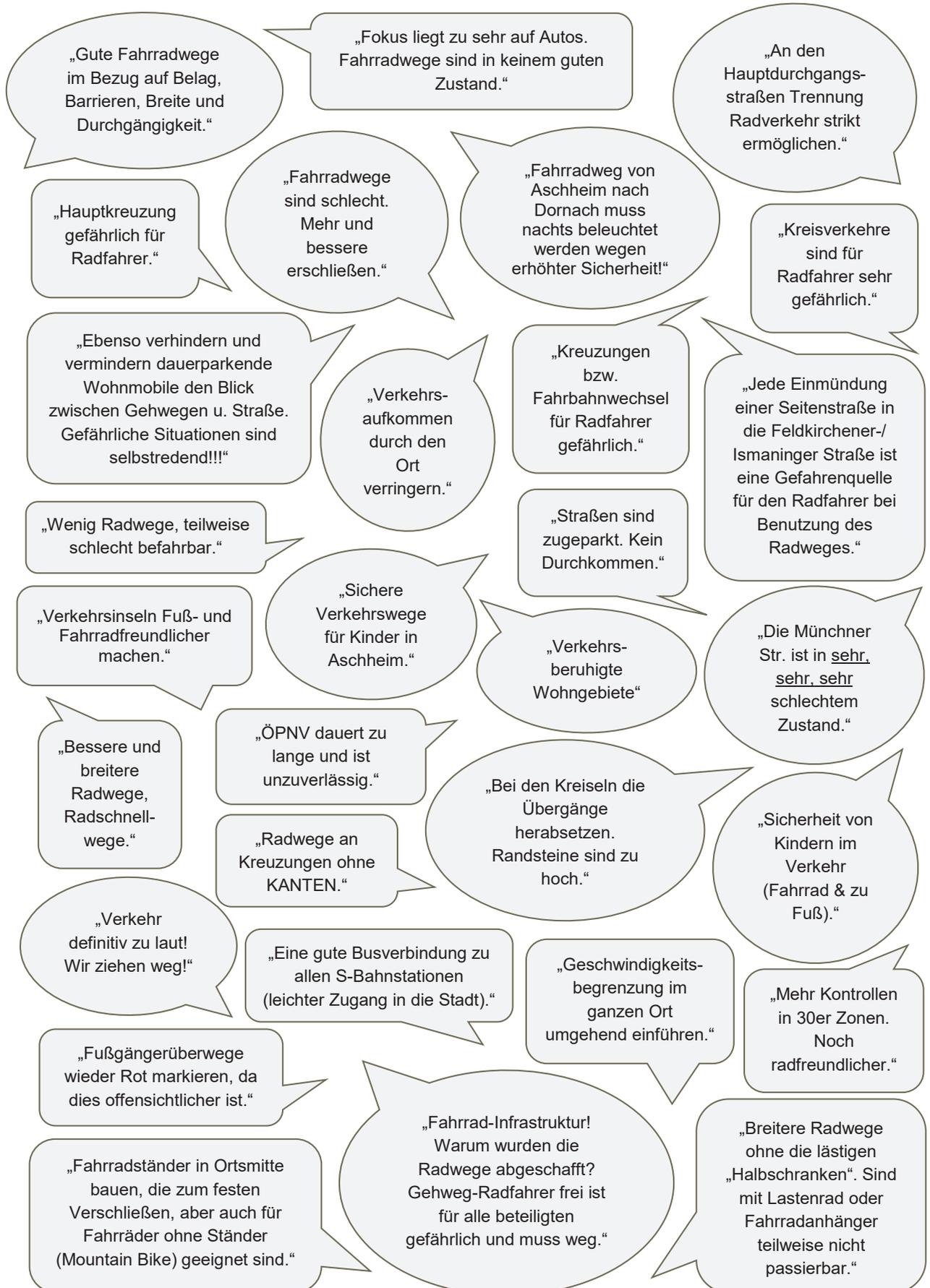


Abbildung 42: Zitate der Aschheimer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### 3 Zusammenfassung

Die Haushaltsbefragung, welche am 10. Mai 2022 mittels Fragebogen erfolgte, wurde von ca. 965 Aschheimer Haushalten – worin ca. 2.245 Bewohner enthalten sind – beantwortet. Daraus ergibt sich eine gute Rücklaufquote von ca. 25%. Aufgrund der Altersstruktur, welche sich aus der Haushaltsbefragung ergibt und einen guten Querschnitt der Aschheimer Bevölkerung widerspiegelt (Durchschnittsalter Haushaltsbefragung: ca. 45,3 Jahre; tatsächliches Durchschnittsalter: ca. 41,9 Jahre), kann die Auswertung als repräsentativ angesehen werden.

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte aus der Befragung beträgt 2,33 Personen/Haushalt. Die meisten Fahrten der Aschheimer Bevölkerung, welche in diesem Zusammenhang ermittelt wurden (insgesamt ca. 27.900 Wege und Fahrten), betreffen den Ziel-/Quellverkehr von Aschheim, gefolgt von Fahrten im Binnenverkehr Aschheims. Bezüglich des Modal-Split ist der Pkw das meistgewählte Verkehrsmittel, gefolgt vom Fahrrad. Etwa 15% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Der ÖPNV und Pkw-Mitfahrer spielen insgesamt eine eher untergeordnete Rolle. Im Durchschnitt legt der Aschheimer Bewohner ca. 3,2 Wege am Tag zurück, wobei der Fahrtenzweck „nach Hause“ fahren die größte Rolle spielt. Bei den Fahrtweiten im Binnenverkehr wird deutlich, dass die Bedeutung des Fußgängerverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw und dem Fahrrad zunimmt. Die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben eine Länge von 501 bis 1.000 Meter, die zu Fuß zurückgelegten Wege liegen im Bereich bis 500 Meter und die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen zwischen 501 und 1.000 Meter.

Die am häufigsten genannten Problemthemen und Verbesserungsvorschläge, welche in zwei offenen Fragen geäußert werden konnten, betreffen den Fußgänger- und Radverkehr, gefolgt vom fließenden Verkehr und dem ÖPNV. Am wenigsten werden Probleme und Vorschläge zum Thema ruhender Verkehr genannt. Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Verkehrsbe-

lastungen bzw. Staus. Dementsprechend wird auch der Wunsch nach einem „Tempolimit“ sowie nach „Geschwindigkeitskontrollen“ und „Durchfahrverboten für Lkw“ am häufigsten geäußert. Beim Fußgänger- und Radverkehr wird von einer deutlichen Mehrheit die „fehlenden Radwege“ bemängelt. Entsprechend steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem „Bau von Radwegen bzw. Radfahrstreifen“ im Vordergrund. Beim Thema ÖPNV wird von den Aschheimern am häufigsten eine „Unzufriedenheit mit den Buslinien“ und mit dem „ÖPNV im Allgemeinen“ beanstandet, wodurch entsprechend eine „Verbesserung des Buslinienangebots“, eine „Taktverdichtung“ sowie generelle „Komfortverbesserungen im ÖPNV“ gewünscht werden. Konkrete Ortsangaben bezüglich Problemthemen werden überwiegend in Verbindung mit der Ismaninger, Münchner und Erdinger Straße genannt. Aber auch der Ortsteil Dornach und Aschheim.





## ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrszellenplan .....	i
Anlage 2:	Weitere Auswertungen zur Haushaltsbefragung .....	iii
Anlage 3:	Übersicht Mobilität der Aschheimer Bevölkerung.....	vi
Anlage 4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden	
Anlage 4.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 2 „Ismaninger Straße“ .....	vii
Anlage 4.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 12 „Mathematikerviertel“ .....	viii
Anlage 4.3:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 14 „Heimstettner Weg“ .....	ix
Anlage 4.4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“ .....	x
Anlage 5:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden	
Anlage 5.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 2 „Ismaninger Straße“ .....	xi
Anlage 5.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 12 „Mathematikerviertel“ .....	xii
Anlage 5.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 14 „Heimstettner Weg“ .....	xiii
Anlage 5.4:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 20 „Realschule“ .....	xiv
Anlage 5.5:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 22 „Gewerbegebiet Südost I“ .....	xv
Anlage 6:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung	
Anlage 6.1:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung - Probleme .....	xvi
Anlage 6.2:	Ergebnisse der offenen Fragen aus der Haushaltsbefragung - Vorschläge .....	xvii
Anlage 7:	Zitate der Aschheimer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 .....	xviii





Legende

Nr.	Ew.
-----	-----

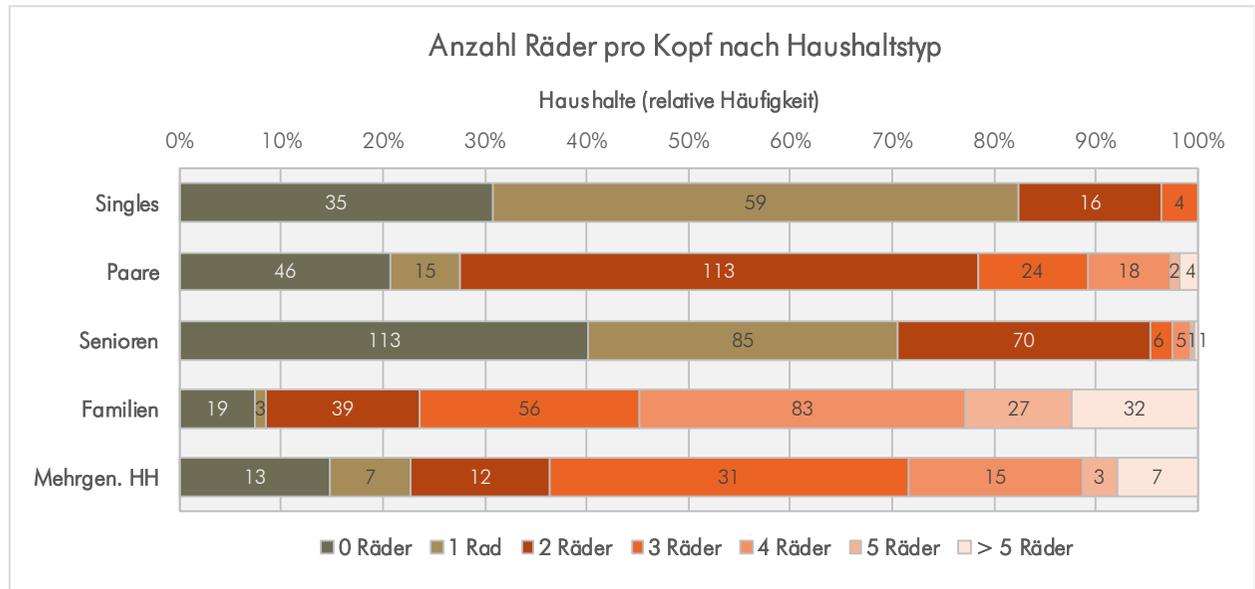
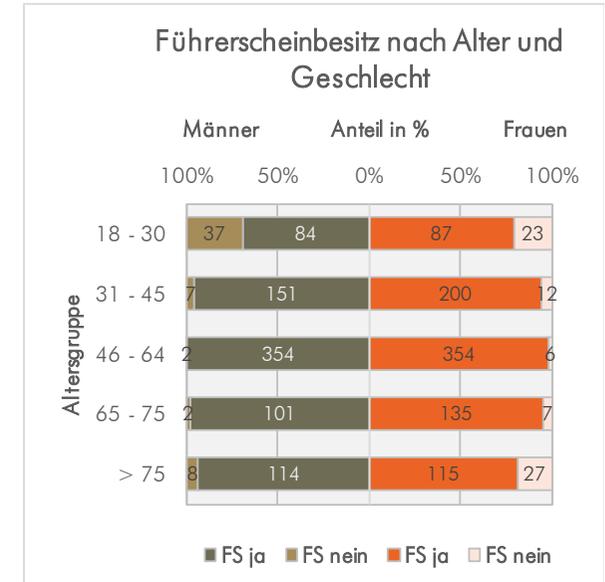
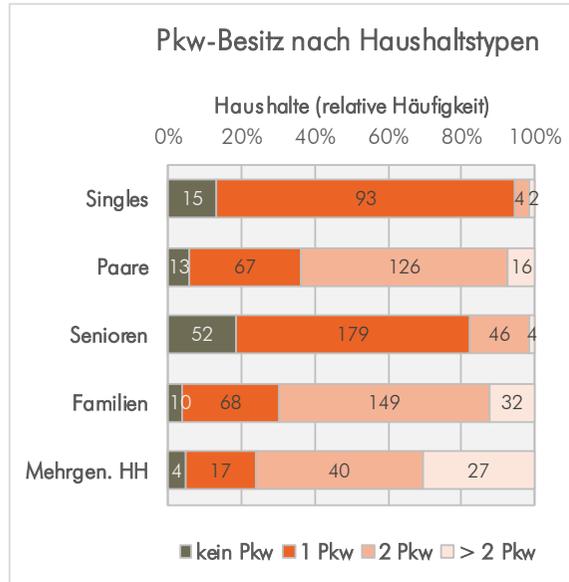
Nr.	Zellenname	Einwohner
1	Münchner Straße	255
2	Ismaninger Straße	375
3	Erdinger Straße	115
4	Feldkirchner Straße	240
5	Kirche	335
6	Hofstattstraße	1.170
7	Grundschule	40
8	Waldweg	735
9	Rosenstraße	335
10	Gewerbegebiet Nordost	220
11	Planetenviertel	955
12	Mathematikerviertel	700
13	Bergsiedlung	795
14	Heimstettner Weg	470
15	UttasträÙe	465
16	Flurstraße	355
20	Realschule	10
21	Sportpark-See	5
22	Gewerbegebiet Südost I	-
23	Gewerbegebiet Südost II	-
27	Friedhofstraße	650
28	Salmdorfer Straße	715
29	Gewerbegebiet Dornach Ost	10
30	Gewerbegebiet Dornach West	180
31	S-Bahnhof Riem	-
34	Golfplatz-Mühlenstraße	150

Anlage 1  
**Verkehrszellen mit  
Einwohnerverteilung**  
Aschheim, Dornach  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 24.08.2022 (AN)

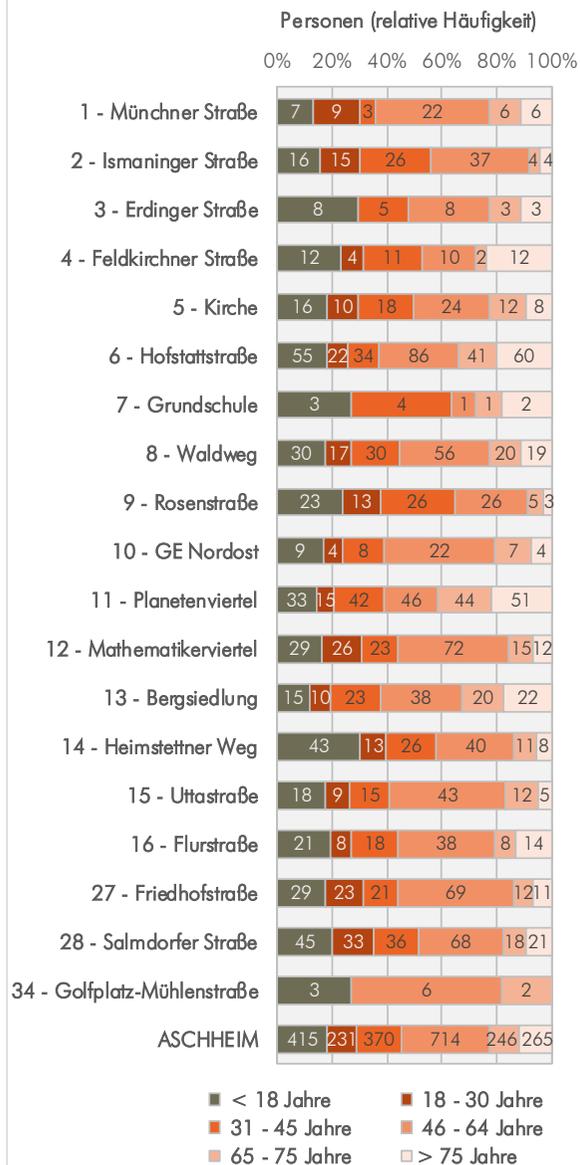


**ANLAGE 2: WEITERE AUSWERTUNGEN ZUR HAUSHALTSBEFRAGUNG**

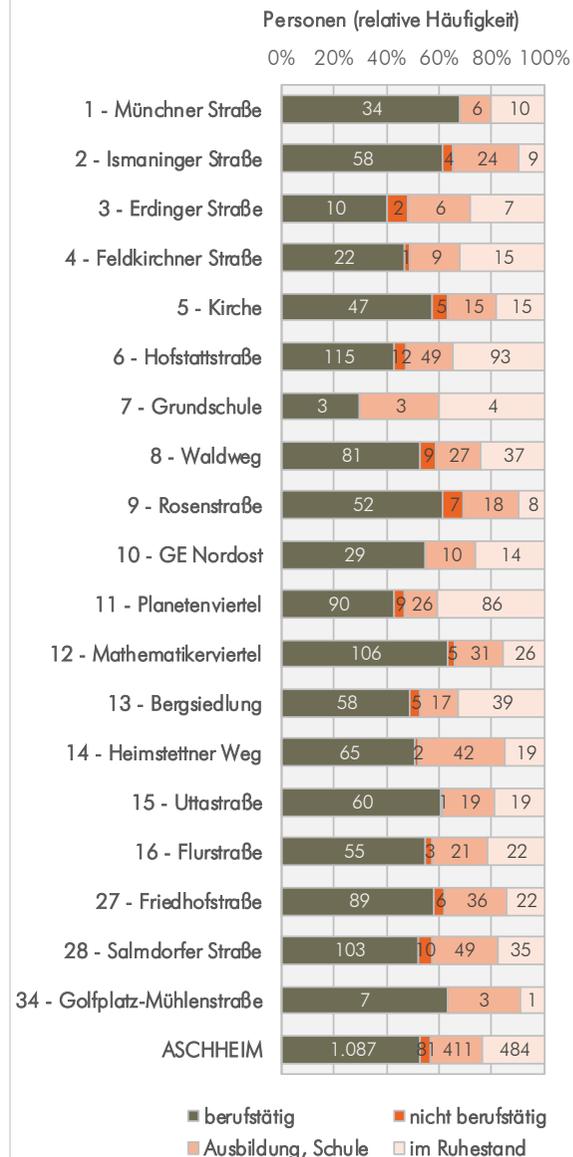
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



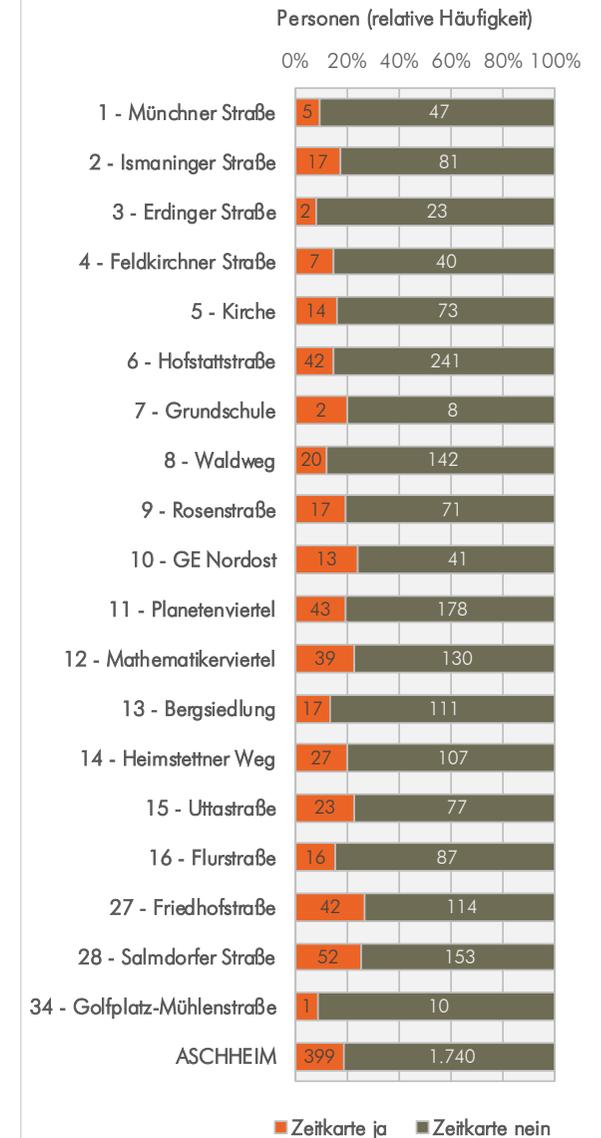
### Altersgruppen nach Verkehrszellen

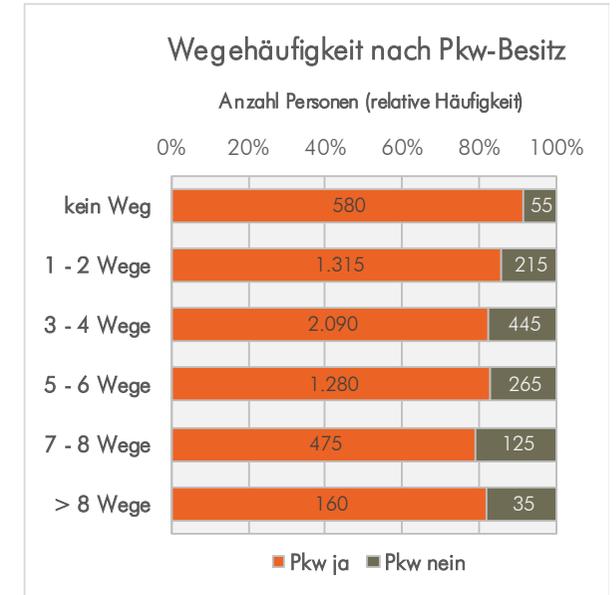
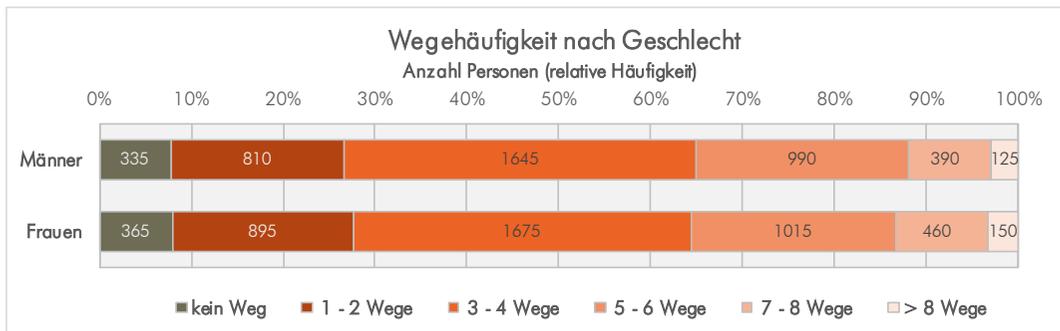
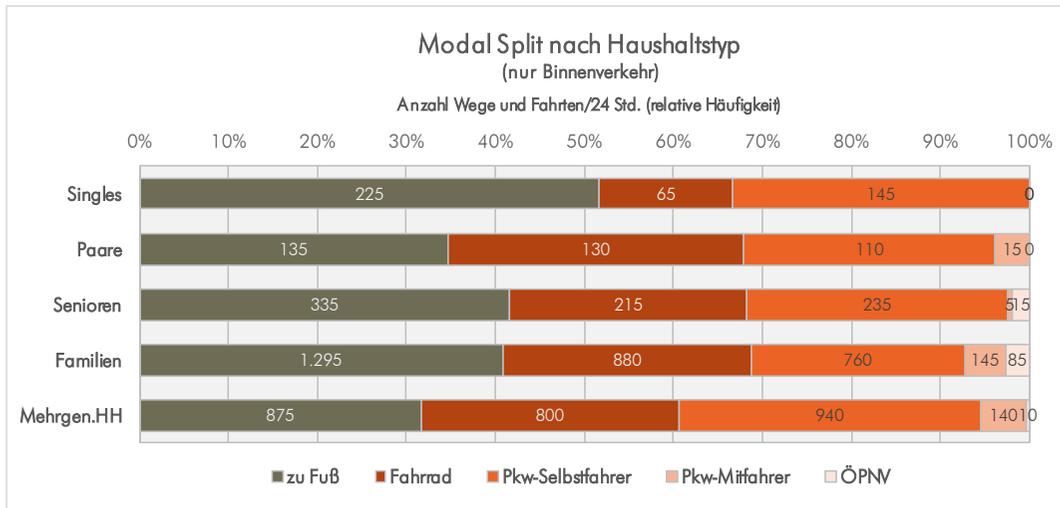
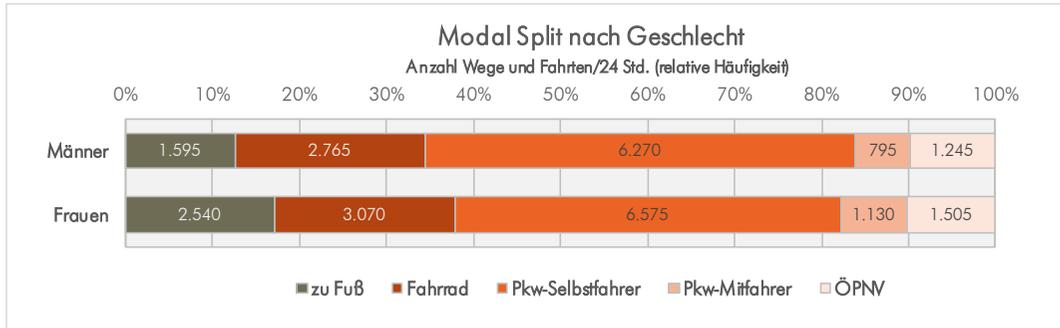


### Tätigkeit nach Verkehrszellen



### ÖPNV-Zeitkarten nach Verkehrszellen





**ANLAGE 3: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER  
ASCHHEIMER BEVÖLKERUNG**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022

Verkehrszusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	Pkw-Selbstf.	Pkw-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24Std.					
BV Ash	2.860	2.090	2.325	305	105	7.685
ZQV Ash	175	1.300	5.820	895	1.415	9.605
außerhalb	110	135	785	80	495	1.605
BV OT-OT	230	380	580	110	0	1.300
BV OT	100	115	255	25	0	495
ZQV Ash/OT	550	1.365	2.080	330	155	4.480
ZQV OT	10	465	1.570	180	505	2.730
<b>GESAMT</b>	<b>4.035</b>	<b>5.850</b>	<b>13.415</b>	<b>1.925</b>	<b>2.675</b>	<b>27.900</b>

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	Pkw-Selbstf.	Pkw-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24Std.					
Arbeit, Schule	530	805	2.700	275	1.085	5.395
Einkaufen, priv. Erled.	735	1.085	2.600	395	190	5.005
geschäftlich	30	80	330	10	40	490
Freizeit	935	1.200	1.135	385	215	3.870
jmd. bringen/holen	225	180	1.035	40	25	1.505
nach Hause	1.530	2.300	4.565	750	1.055	10.200
<b>GESAMT</b>	<b>3.985</b>	<b>5.650</b>	<b>12.365</b>	<b>1.855</b>	<b>2.610</b>	<b>26.465</b>

BV = Binnenverkehr

ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)

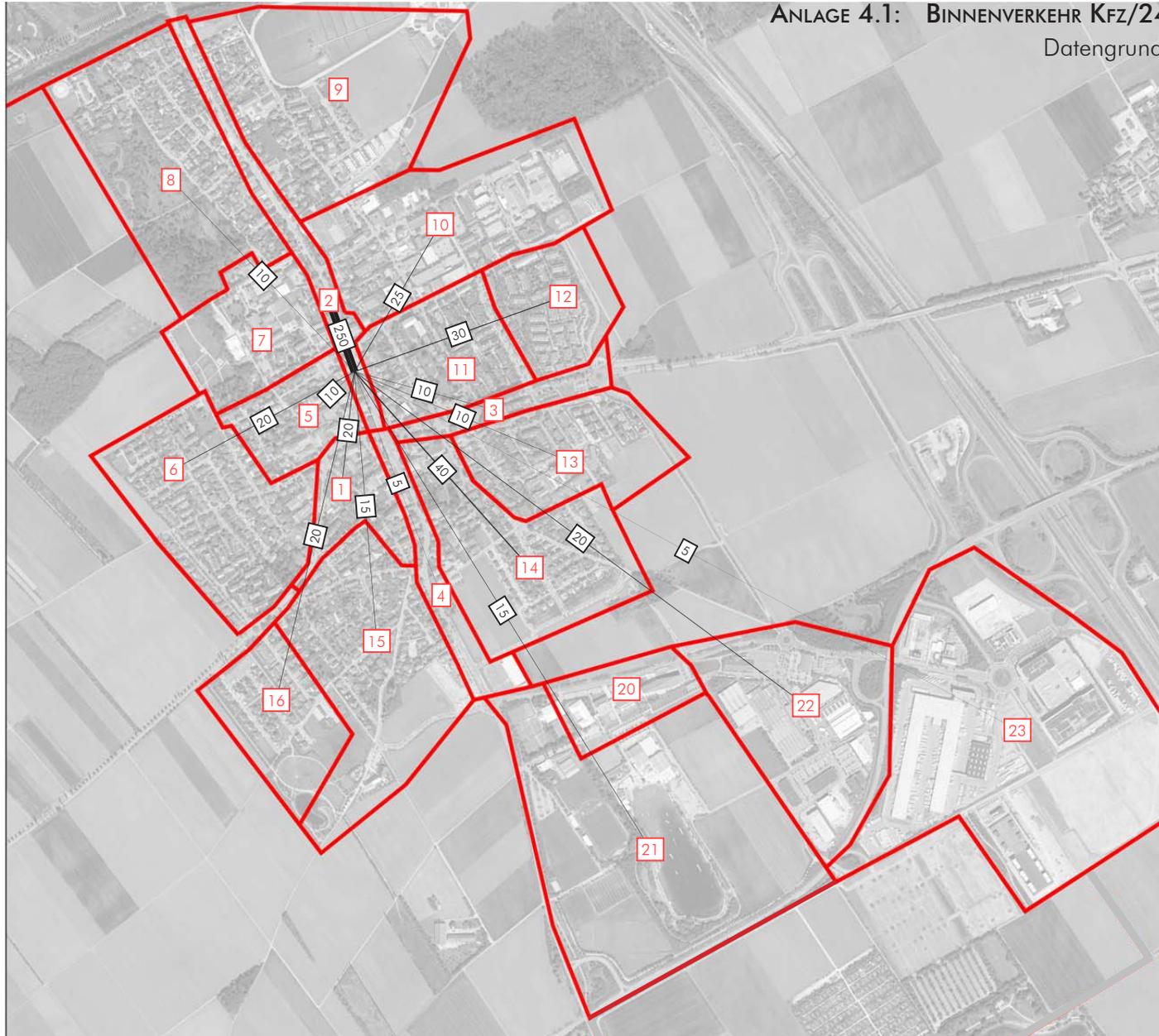
OT = Ortsteile

BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen

BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

ANLAGE 4.1: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 2 „ISMANINGER STRASSE“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022

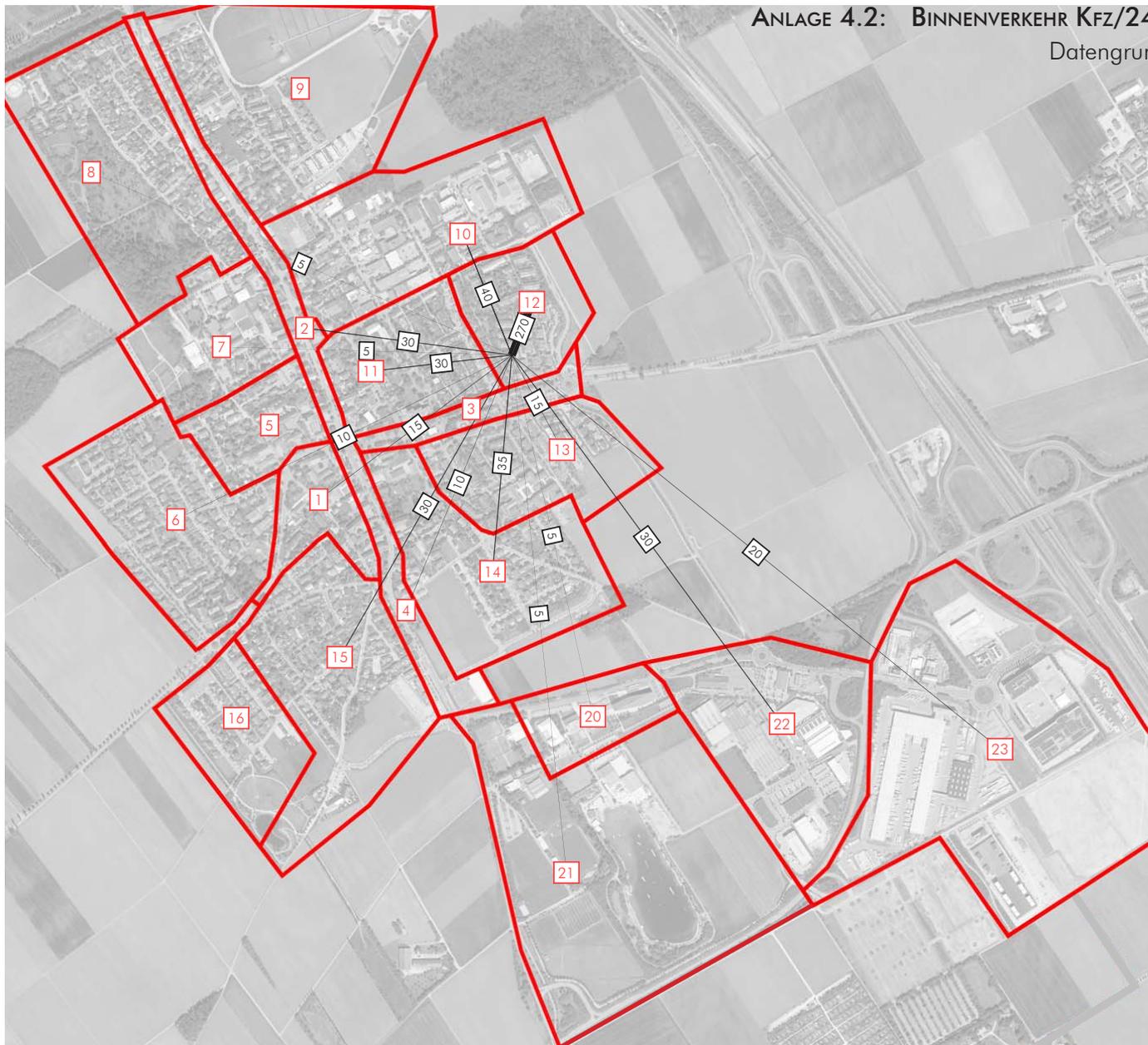


Nr. Zellenname

- 1 Münchner Straße
- 2 Ismaninger Straße
- 3 Erdinger Straße
- 4 Feldkirchner Straße
- 5 Kirche
- 6 Hofstattstraße
- 7 Grundschule
- 8 Waldweg
- 9 Rosenstraße
- 10 Gewerbegebiet Nordost
- 11 Planetenviertel
- 12 Mathematikerviertel
- 13 Bergsiedlung
- 14 Heimstettner Weg
- 15 Uttastrasse
- 16 Flurstraße
- 20 Realschule
- 21 Sportpark-See
- 22 Gewerbegebiet Südost I
- 23 Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 4.2: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 12 „MATHEMATIKERVIERTEL“

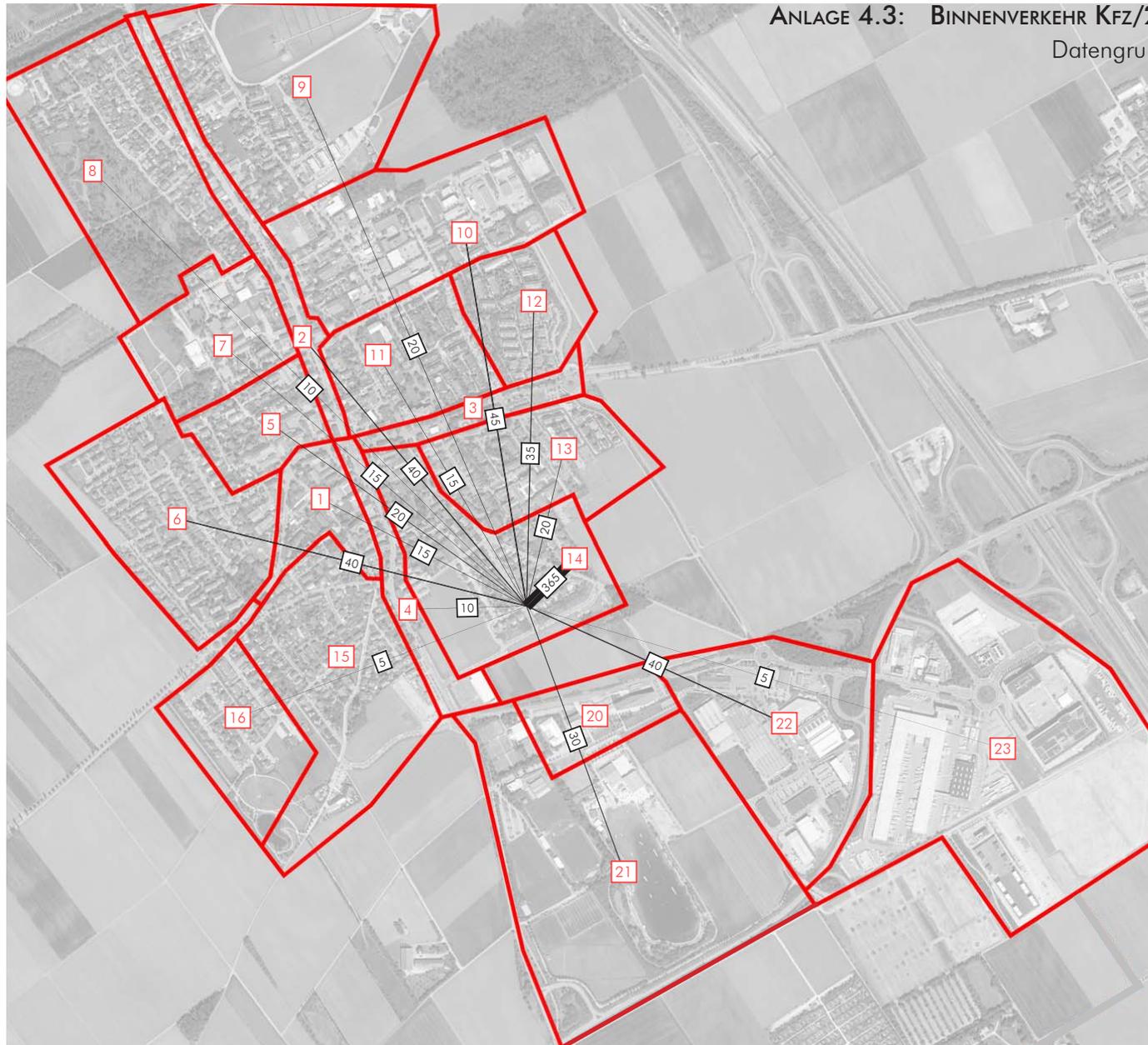
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	UttasträÙe
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 4.3: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 14 „HEIMSTETTNER WEG“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	Uttstraße
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 4.4: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 22 „GEWERBEGEBIET SÜDOST I“

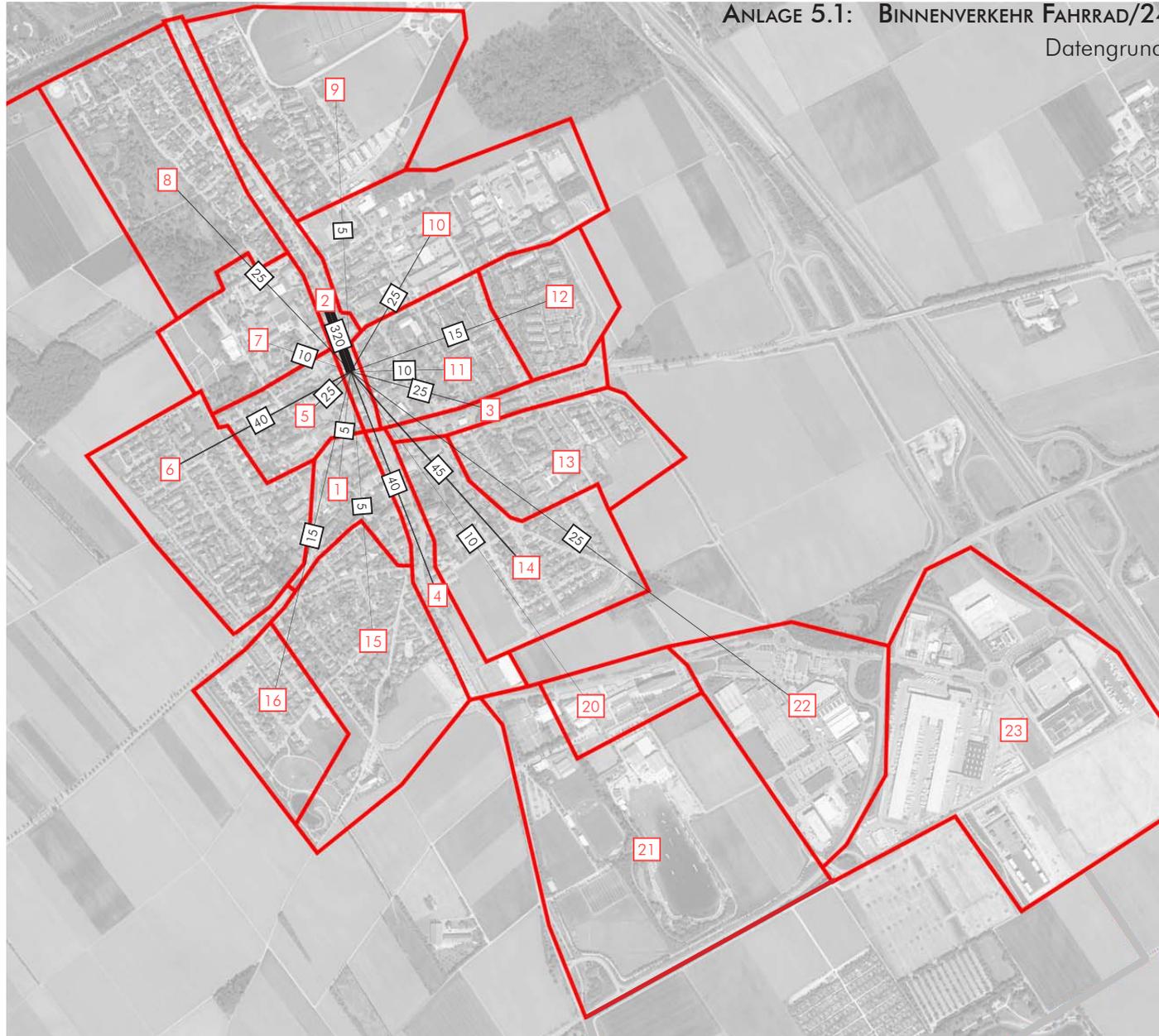
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	UttasträÙe
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 5.1: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 2 „ISMANINGER STRASSE“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	Uttstraße
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 5.2: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 12 „MATHEMATIKERVIERTEL“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	UttasträÙe
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 5.3: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 14 „HEIMSTETTNER WEG“

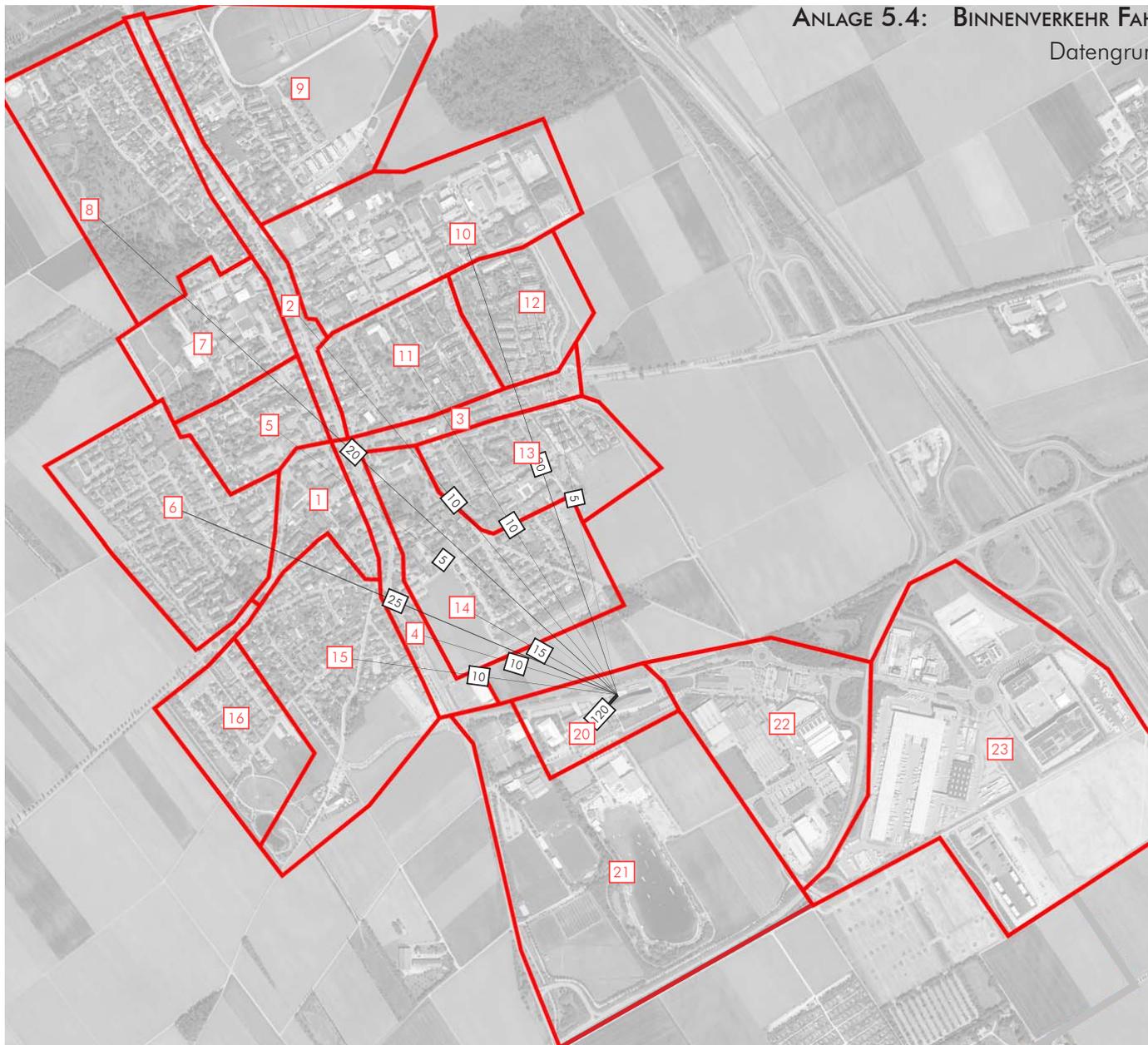
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	Uttstraße
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 5.4: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 20 „REALSCHULE“

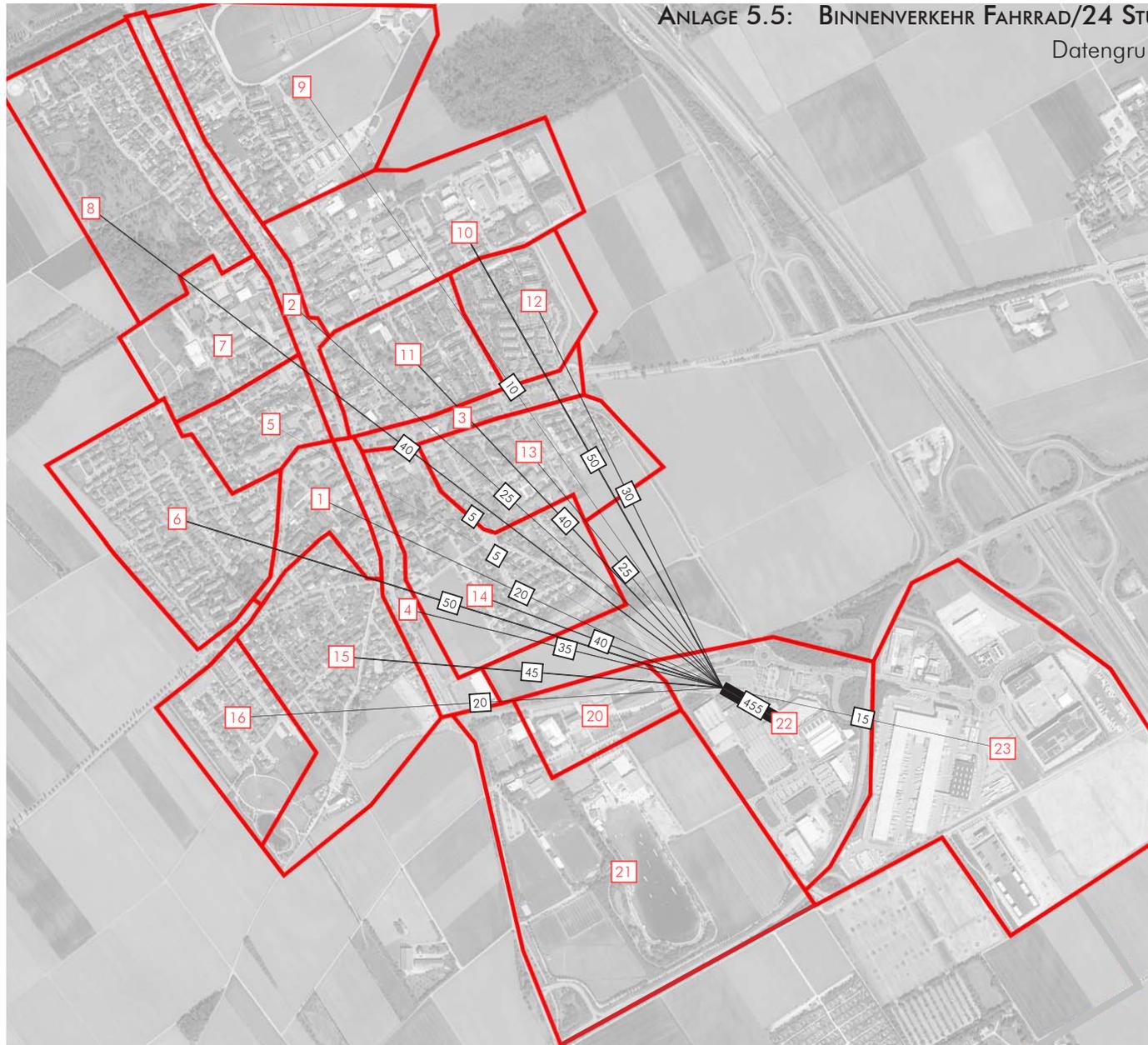
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	UttasträÙe
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

ANLAGE 5.5: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 22 „GEWERBEBEBIET SÜDOST I“

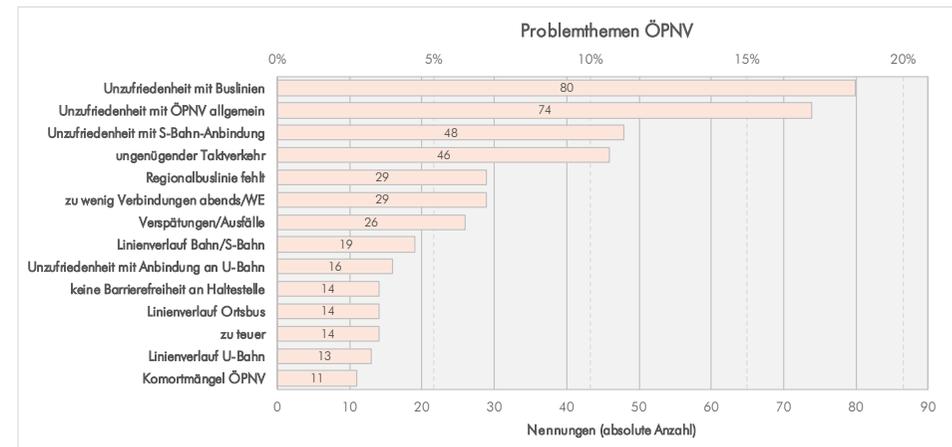
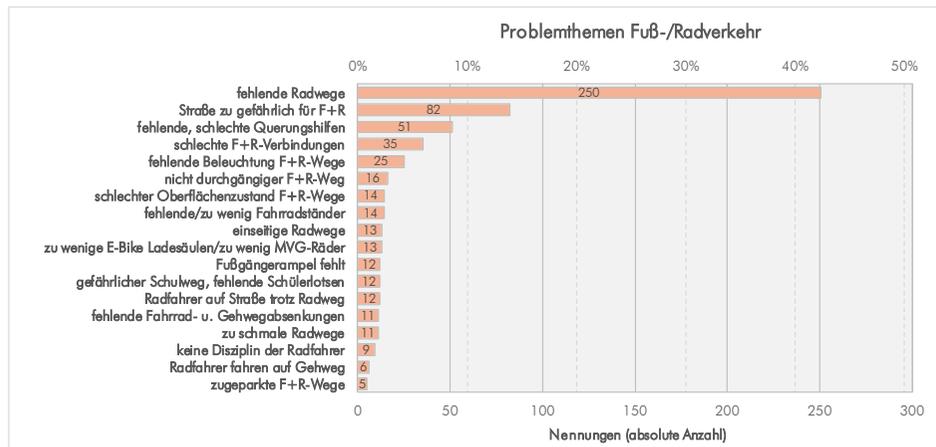
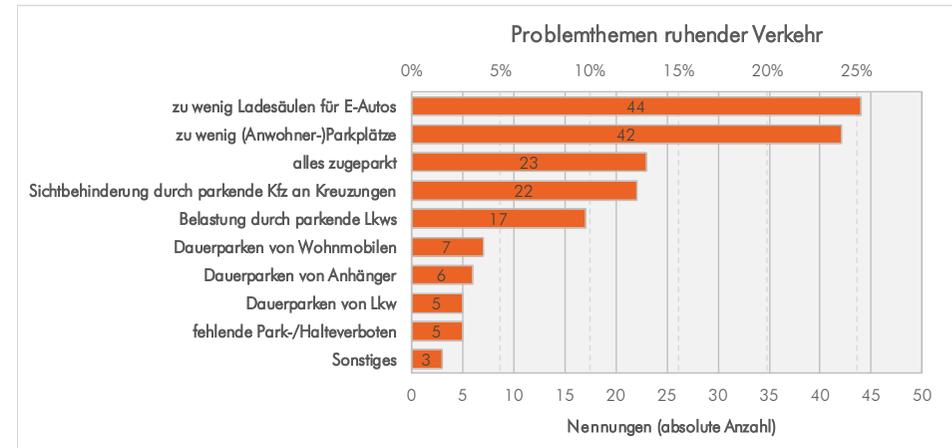
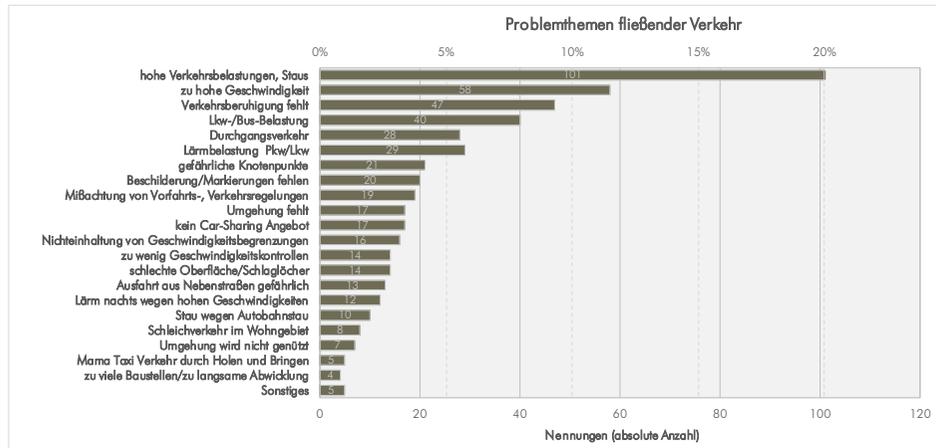
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



Nr.	Zellenname
1	Münchner Straße
2	Ismaninger Straße
3	Erdinger Straße
4	Feldkirchner Straße
5	Kirche
6	Hofstattstraße
7	Grundschule
8	Waldweg
9	Rosenstraße
10	Gewerbegebiet Nordost
11	Planetenviertel
12	Mathematikerviertel
13	Bergsiedlung
14	Heimstettner Weg
15	Uttstraße
16	Flurstraße
20	Realschule
21	Sportpark-See
22	Gewerbegebiet Südost I
23	Gewerbegebiet Südost II

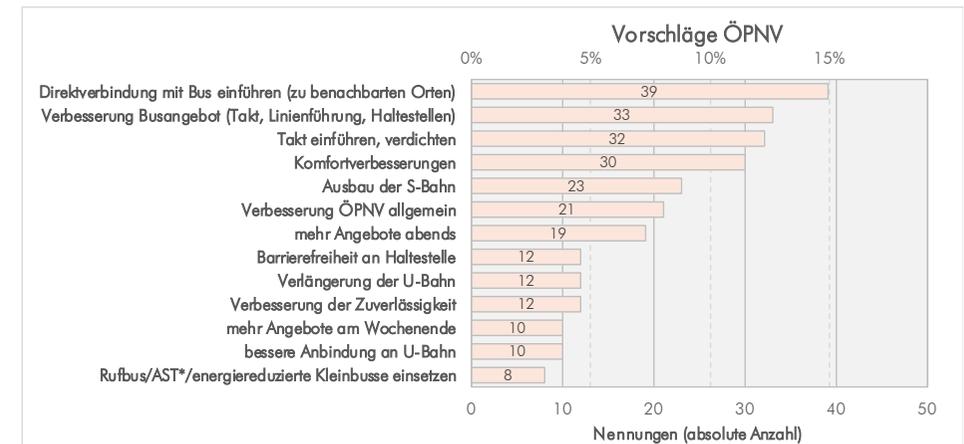
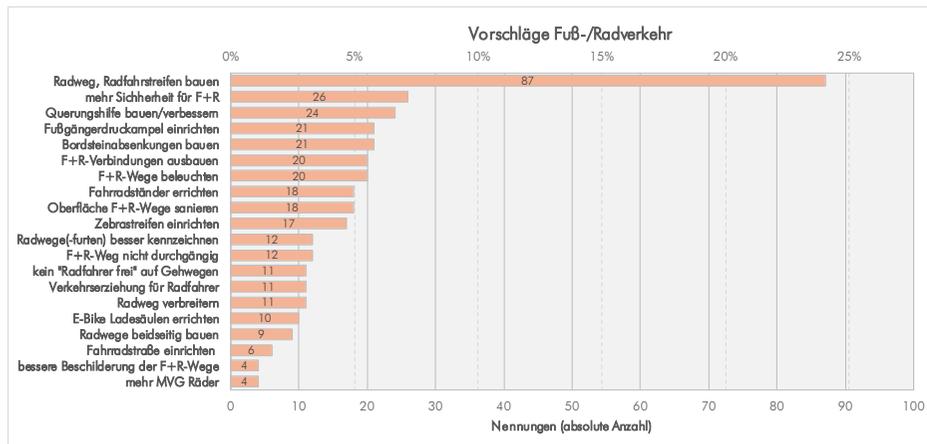
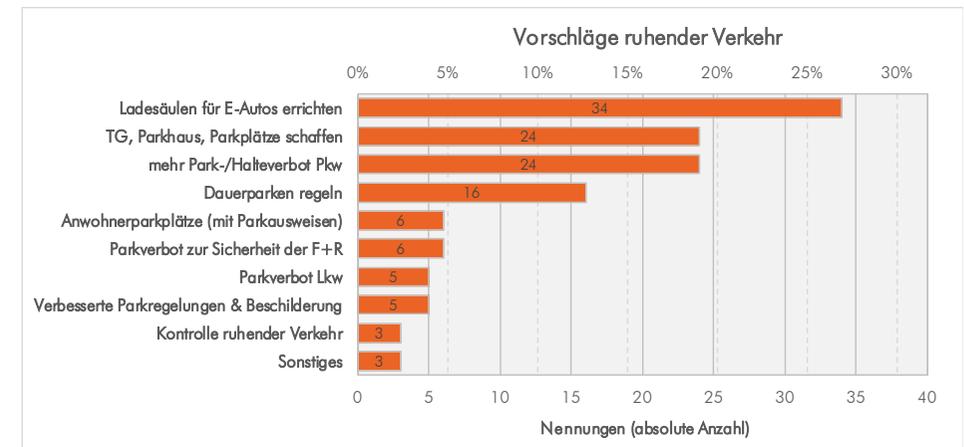
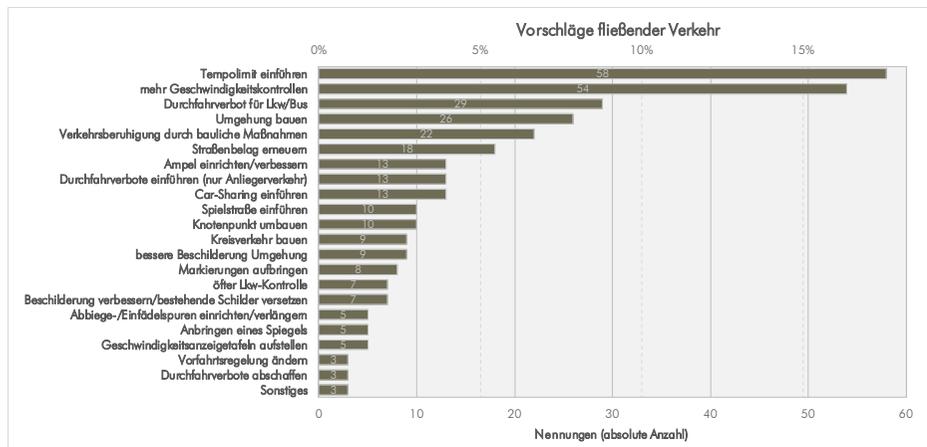
### ANLAGE 6.1: ERGEBNISSE DER OFFENEN FRAGEN AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG - PROBLEME

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



## ANLAGE 6.2: ERGEBNISSE DER OFFENEN FRAGEN AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG - VORSCHLÄGE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 10.05.2022



**ANLAGE 7: ZITATE DER ASCHHEIMER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 10.05.2022**

**Problemthemen fließender Verkehr**

Hohe Verkehrsbelastung/  
Stau/  
Durchgangsverkehr

- „Verkehrsaufkommen durch den Ort verringern.“
- „Ismaninger Str. als Ersatz für Durchgangsverkehr – viel Verkehr: Lärm, Queren an manchen Stellen gefährlich, zu schnelles Fahren auch nachts. Ortsumfahrung deutlicher beschildern, Ortsdurchfahrt Aschheim für Anlieger, stationäre Radargeräte bei Ortseingang Nord und Süd, Ampel Ismaninger Str./Gartenstr.“

**Gefährlich**

- „Hauptkreuzung: Linksabbiegerspur fehlt aus Richtung Kirchheim kommend. Die Verschwenkung ist unfallträchtig.“
- „Kreisel beim neuen Rewe ist supergefährlich. Kinder fahren zum Fußballtraining. Es ist vollkommen unklar, ob Autos halten müssen oder nicht!“
- „Einfahrt in Friedhofstr. nach rechts: durch Verengung der Fahrbahn kommt der Verkehr (vor allem LKW + Traktor) auf der Einen Spur entgegen! Situation: fahren bis Sicht kommt, das Auto ragt bereits auf die Spur, wo der Verkehr von rechts kommt! Erster Blick ist aber nach links!!! Traktoren können ganz schön schnell sein! Immer wieder: „Schreck + Glück gehabt!“
- „Kreuzung Otto-Hahn-Str. und Bahnhofstr. fehlt Schild „gefährliche Kreuzung“ → Verkehrsteilnehmer kommend von Otto-Hahn-Str. fehlt Erkenntnis über Rechts-vor-links.“

**Disziplin**

**Zu hohe Geschwindigkeit**

- „Linksabbiegende Autos nehmen häufig den geradeausfahrenden Autos die Vorfahrt!“
- „Verkehrsberuhigte Bereiche auch schützen. Z.B. ist die Tassilostr. eine Anwohnerstraße. Im Berufsverkehr interessiert das keinen. Heizen alle durch zum Abkürzen.“
- „Dass nicht so schnell durch die Ortschaft gefahren wird, besonders Lkw vom Radmer. Auch zu schnelles Fahren Feldkirchener Weg und Salmdorfer Str.“
- „Ab 20:00 ist die Ismaninger Str. eine Autobahn. LKW und PKW fahren mit über 80km/h.“
- „In der Alpenstr. in Aschheim fahren viele zu schnell. Das ist gefährlich, denn alle Kinder spielen ab und an hier.“

**Lärm**

**LKW-Belastung**

- „Verkehr definitiv zu laut! Wir ziehen weg!“
- „LKW's fahren durch Aschheim – trotz Umfahrung. LKW-Fahrverbot durch Aschheim alles über 3,5 t.“

### Sonstiges

- „LKW´s raus aus Aschheim, für was gibt es die Umgehung. LKW´s gehören auf die Umgehungsstraße, was ja schon einmal der Fall war!!!???“
- „Die Münchner Str. ist in sehr, sehr, sehr schlechtem Zustand.“
- „Die Einmündung von der Hauptstraße in die Hofstattstr. beim Metzger ist zu klein – eng!“
- „Bauliche Gestaltung (Pflaster) und Vorfahrtsregelung passen an vielen Kreuzungen nicht zusammen.“

## Vorschläge fließender Verkehr

### Umgehung bauen/ Verkehrsführung ändern

- „Weitere Entlastung des innerörtlichen Verkehrs durch Weiterführung der Umgehungsstraße.“
- „Problem: Alle von Norden kommenden Fahrzeuge, die nach Dornach müssen, fahren durch Aschheim. Katastrophe! Umgehung Richtung Dornach muss her!“
- „Einen „richtigen“ Kreisverkehr Marsstr. – Saturnstr. – hier weiß keiner wie man richtig fahren soll, darf, muss.“

### Verkehrsberuhigung/ Überwachung

- „Verlängerung Ortsumgehung bis Putzbrunn.“
- „Sicherheit der Kinder im Bezug auf Geschwindigkeit. Mehr Tempoüberwachung wo es Sinn macht. Wie viele Kinder sind auf der Ostspange unterwegs?? Während in den 30er-Zonen ungehemmt gerast wird!! Danke im Voraus.“
- „Geschwindigkeitsbeschränkung f. LKW+PKW innerorts!! 50 wird größtenteils nicht beachtet.“
- „30-Zone Eichenstr. Grund: Schulweg!“
- „Geschwindigkeitsbegrenzung im ganzen Ort umgehend einführen.“
- „Münchener Str. wird von vielen Autofahrern als „Schnellstraße“ benutzt. Spät nachts fahren einige PKWs mit über Tempo 80-100 km/h durch die Straße → Tempo 30! Und in beide Fahrrichtungen einen stationären „Blitzer“.“
- „Verkehr auf der Ismaninger Straße. Man kann sich draußen unter der Woche nicht aufhalten, denn Straßenlärm. 30er Zone einführen oder weitere Kreisel!“

- „Verkehrsberuhigte Wohngebiete.“
- „Mehr Kontrollen in 30er Zonen. Noch radfreundlicher.“
- „Verkehrsberuhigung d. Ismaninger Str.“
- Lärmschutz**
  - „A99 Lärmschutz (Flüsterteer, Lärmschutzwände)“.
- E-Mobilität**
  - „CO2-Reduktion durch E-Mobilität. Weitere Ladesäulen errichten, die 2x2 Lademöglichkeiten sind jetzt schon zu wenig.“
  - „Deutlich mehr Ladestationen E-Autos, Bezuschussung bei Grabungsarbeiten.“
  - „Ladesäulen an öfftl. Gebäuden + Supermärkten verpflichtend.“
  - „E-Ladestationen ausbauen, private Stationen fördern.“
  - „Öffentl. Ladesäulen f. E-Autos, Konzept f. Mehrfamilienhäuser f. Lademöglichkeiten evtl. in Verbindung m. kommunalem Angebot.“
  - „Elektromobilität: öffentliche Lademöglichkeiten, da im/am Haus Infrastruktur nicht herstellbar.“
  - „Förderung privater E-Lademöglichkeiten, intelligente/pragmatische Lösungen zur Nutzung von PV-Strom zur Ladung von E-Fahrzeugen an beliebigen Stromquellen.“
- Sonstiges**
  - „Verpflichtende Umleitung für LKW´s, die nichts in AH zu tun haben.“
  - „Mehr Spiegel an unübersichtlichen Straßen/Ausfahrten.“
  - „Roller bis 45km/h auf Flurbereinigungsweg zwischen Dornach u. Feldkirchen erlauben.“
  - „Schilderwald in Aschheim/Dornach ist unerträglich. Prüfen und reduzieren.“

## Problemthemen ruhender Verkehr

### Durch parkende Fahrzeuge

- „Sicherheit für Radfahrer (Kinder). Straßen werden immer mehr zu Parkplätzen. Autos werden unübersichtlicher f. Radfahrer. Wohnmobile Rosenstr. Ecke Weidachstr.!! als Dauerparker.“
- „Ausreichend Parkmöglichkeiten sowie einsehbare Straßen (keine Eckparker). Keine Gefahr für spielende Kinder/Fußgänger durch parkende Autos/uneinsehbare Straßen.“

- „Wohnanhänger werden an Straßenausfahrten geparkt, sodass sich Unfälle ergeben wegen eingeschränkter Sicht.“
  - „Leider sind die Seitenstraßen immer so zugeparkt, sodass man nicht mehr durchfahren kann → selbst in Kurven.“
  - „Kein Abstellen von Bussen (Flixbusse!) sowie Lieferfahrzeuge (z.B. DHL + Sonstige) in den Seitenstraßen (z.B. Marsstraße).“
  - „Ebenso verhindern und vermindern dauerparkende Wohnmobile den Blick zwischen Gehwegen u. Straße. Gefährliche Situationen sind selbstredend!!!“
  - „LKWs, die zum Parken in Wohngebieten abgestellt sind, erschweren die Sicht und Durchfahrt. Lieferverkehr ist natürlich nicht gemeint!“
  - „Straßen sind zugeparkt. Kein Durchkommen.“
  - „Rot markierter Fußgängerüberweg Heimstettner Weg/Alpenstraße wird oft zu knapp oder zugeparkt, dadurch beim Überqueren schlechte Sicht.“
- Zu wenige Parkplätze**
- „Parkplatzmangel Sonnenstraße durch LKW´s, Reisebusse, Transporter.“
  - „Siedlungen haben nur eine Garage pro Haus – wenige freie Stellplätze notwendig.“
- Sonstiges**
- „Parksituation Ismaninger Straße + Durchgangsverkehr Ismaninger Straße. Durch das Parkverbot tagsüber erhöhter und schnellerer Verkehr + keine Parkmöglichkeit für Besuch und Anwohner.“
  - „Ruhender Verkehr: ASH ist überflutet von Campinganhängern + Wohnmobilen, die dauerhaft geparkt werden.“

## Vorschläge ruhender Verkehr

### Parkverbote

- „Kreuzung Dornach, Hochweg – Feldkirchener Weg gefährlich für Schulkinder, da parkende PKWs Sicht stark einschränken! Halteverbot bei Kreuzung!“
- „Lieferwägen + Busse aus den Wohngebieten zum Nachtparken entfernen.“
- „Parkverbote auf der Ismaninger Str. aufheben. Die Traktoren rasen durch, dass man Angst bekommt.“

**Kostenloses Parken/  
Anwohnerparken/  
Dauerparker  
  
Sonstiges**

- „Parkverbot an Hauptstraßen (Busse kommen nicht durch → Stau!).“
- „In Mischgebieten bevorzugte Parkplätze für Anwohner/Berechtigungsscheine.“
- „Hotel zur Post benötigt eine Schranke für den Parkplatz.“
- „Infoveranstaltung zu Ladesäulen in alten, privaten Tiefgaragen.“

## Problemthemen Fuß-/Radverkehr

**Fehlende Radwege/  
Radverkehr**

- „Mehr Fahrradwege abseits der Hauptstraßen.“
- „Sicherheit und wenig Ampeln für Radfahrer.“
- „Fokus liegt zu sehr auf Autos. Fahrradwege sind in keinem guten Zustand.“
- „Fahrradwege sind nicht durchgängig eben („Klippen“ bei Querung mit Straßen!).“
- „Fahrrad-Infrastruktur! Warum wurden die Radwege abgeschafft? Gehweg-Radfahrer frei ist für alle Beteiligten gefährlich und muss weg.“
- „Wenig Radwege, teilweise schlecht befahrbar.“
- „Radwege – so weit i.O., außer dass in der Ismaninger Str. Richtung Ismaning, die Brücke vor dem Kreisverkehr über den Abfanggraben: als Fahrradfahrer muss ich auf die Straße fahren, da der Radweg auf der Brücke nicht vorhanden ist.“
- „Kreuzungen bzw. Fahrbahnwechsel für Radfahrer gefährlich.“
- „Jede Einmündung einer Seitenstraße in die Feldkirchener-/Ismaninger Straße ist eine Gefahrenquelle für den Radfahrer bei Benutzung des Radweges.“

**Fehlende Gehwege**

- „Fußgängerwege besonders in Wohngebieten → fehlen oft oder sind unnutzbar.“
- „Ortsausfahrt Aschheim Nord (Ismaninger Straße): Unterbrechung des Weges über den Abfanggraben → gefährliche Überquerung der B471 erforderlich!“

- |  |   |
|--|---|
| <b>F+R Wege sanieren/<br/>Beleuchtung/<br/>Beschilderung</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• „Sichere Verkehrswege für Kinder in Aschheim.“</li><li>• „Sichere Radwege (Beleuchtung Richtung Feldkirchen) → Leuchtinseln nach Feldk. Kinder fahren auch oft im Stockdunkeln!“</li><li>• „Überquerung am Birkenhof über B471 müsste überdacht werden. Tunnel oder Brücke.“</li><li>• „Der Radweg zwischen Aschheim – Dornach. Bitte! Beleuchtung. Warum nicht auf dem Radweg Solarlichter aufstellen!!“</li><li>• „Niedrige Gehsteige für Rollstuhlfahrer.“</li><li>• „Beleuchtung des Fahrradwegs zw. Aschheim – Dornach.“</li><li>• „Fahrradweg von Aschheim nach Dornach muss nachts beleuchtet werden wegen erhöhter Sicherheit!“</li></ul>   |
| <b>Sonstiges</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>• „Die Kreuzung in der Ortsmitte ist mit dem Fahrrad bei viel Verkehr/Fußgängern sehr unangenehm &amp; mit Kindern noch mehr. Ebenso die großen Kreisel. Dort fühle ich mich, als sei ich nicht vorgesehen als Radfahlerin.“</li><li>• „Hauptkreuzung gefährlich für Radfahrer.“</li><li>• „Kein Schulweghelfer an der Ampel Saturnstraße. Aktuell müssen Schüler an der Tankstelle vorbeigehen, deren Ein- und Ausfahrt für Fußgänger gefährlich sind.“</li><li>• „Kreisel Feldkirchener Str. – Salzstraße – Eichendorfstr. für Radfahrer und Fußgänger (Schulkinder) sehr gefährlich.“</li><li>• „Ich fahre auch Rad, wundere mich aber trotzdem um die Rücksichtslosigkeiten sehr vieler Radfahrer!“</li></ul> |
- 
- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Vorschläge Geh-/Radwege</b>    |   |
| <b>Radweg bauen/<br/>sanieren</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• „Ausbau von Fahrradwegen bzw. die Verbesserung derselbigen. Farbliche Absetzung von Radwegen.“</li><li>• „Fahrradstreifen/-wege und Parkverbot in der Münchener Str. wäre schön. Mehr ausgeschilderte Fahrradrouten?“</li></ul> |

**Mehr Sicherheit/  
Rücksicht**

- „Fahrradwege sind schlecht. Mehr und bessere erschließen.“
- „Ausbau & Verbesserung der Radwege/Gehweg – Radweg getrennt, mehr Fahrradstraßen.“
- „Breitere Radwege ohne die lästigen „Halbschranken“. Sind mit Lastenrad oder Fahrradanhänger teilweise nicht passierbar.“
- „Bessere und breitere Radwege, Radschnellwege.“
- „Fahrradfreundliche Ortsgestaltung.“
- „Sicherheit für Radler. Bus- & Radfahrten nach Messestadt Ost.“
- „Radwege an Kreuzungen ohne KANTEN.“
- „Keine Vorfahrtsschilder f. Radfahrer an Kreisverkehren.“
- „Gute Fahrradinfrastruktur für sichere, breite Radwege in jede Fahrtrichtung!“
- „Radwege-Leitung verbessern. Z.B. Unterführung Bahnhofstr. – Riem, Ri. Am Oberfeld ist vielen unbekannt.“
- „Gute Fahrradwege im Bezug auf Belag, Barrieren, Breite und Durchgängigkeit.“
- „An den Hauptdurchgangsstraßen Trennung Radverkehr strikt ermöglichen.“
- „Fahrradwege schöner also attraktiver gestalten und sicherer. Fahrradwege durch größere Bäume beschatten. Gerade im Sommer wichtig. Fahrradwege stärker von Straßen abtrennen durch Grünstreifen oder Hecken.“
- „Radschnellstraße nach München.“
- „Mehr Fahrradstraßen – billig umzusetzen, weil nur ein paar Schilder nötig sind.“
- „Fahrradwege sind schlecht. Mehr und bessere erschließen.“
- „Radwege OHNE harte bzw. hohe Bordsteinkanten!“
- „Verkehrsinselfuß- und Fahrradfreundlicher machen.“
- „Hauptkreuzung muss besser gesichert werden für Kinder, zu den Stoßzeiten Schülerlotsen → evtl. Gemeindemitarbeiter, Rentner als Minijob! Dann könnten die Kids alleine gehen.“

### Querungshilfen/ Unterführungen

- „Die Radwege sollten auch für Behinderte leicht passierbar sein.“
- „Sicherheit von Kindern im Verkehr (Fahrrad & zu Fuß).“
- „Kreisverkehre sind für Radfahrer sehr gefährlich.“
- „Keine kombinierten Geh-Radwege. Übergänge von Gehweg auf Straße absenken, da bei bestehenden Schwellen der Lenker leicht verschlägt.“
- „Von Nebenstraßen sind die Radwege an den Hauptstr. kaum einsehbar. PKWs müssen zu weit nach vorne fahren und gefährden dadurch die Radfahrer. Spiegel könnten helfen!“
- „Dringend eine Ampel an der Bushaltestelle Gartenstr. Im Wohngebiet Veilchenstr. und Lavendelstr. wohnen SEHR VIELE Kinder!!!! Sicherheit sollte für Aschheimer Kinder an erster Stelle stehen!“
- „Weitere sichere Übergänge d. Ismaninger Str. zw. Waidach- u. Lavendelstr. Z.B. Bushaltestelle „Gartenstr.“ ohne Sicherung!“
- „Keine Fußgängerampel über die Feldkirchener Straße Höhe VR Bank → Gefährlich, die Straße als Fußgänger zu überqueren. Fußgängerampel bauen. Es kann nicht erwartet werden, dass Fußgänger aus der Wallbergstraße bis zur Hauptkreuzung gehen.“
- „Gefährliche Situation für Fußgänger beim Überqueren der Rotwandstraße von der Eisdielen Erdinger Straße kommend Richtung Brauneckstraße. Autos schnell. Fußgänger-Insel mittig der Straße bauen und eine Stelle schaffen, wo auf beiden Seiten Gehweg abgesenkt ist.“
- „Fußgängerüberwege wieder Rot markieren, da dies offensichtlicher ist.“
- „Zebrastreifen Tannenstraße zum Spielplatz/Schulweg.“
- „Rotwandstraße! Fußgängerüberquerung Karwendelweg über Rotwandstraße ist sehr! gefährlich! → durch Hecke und für Autofahrer unübersichtlich. Es sollte dringend ein Schild, Fußgängerüberweg, Zebrastreifen oder Entschleunigungshügel hin. Viele Kinder rennen rüber. Autofahrer erkennen viel zu spät den Weg. Bitte unbedingt anschauen! Autos bekommen das nicht mehr gebremst.“
- „Besseren Verkehrs bzw. Fußgängerübergang. Möglichkeit beim neuen REWE sehr klein und nur schlecht passierbar mit kleinen Kindern.“

- Sonstiges**
- „Bitte bei Rewe-Markt eine Ampel für Fußgänger installieren.“
  - „Derzeit ist es sehr gefährlich die Feldkirchener Str. zu überqueren (Höhe Bushaltestelle).“
  - „Bordsteinkanten auf Straßenniveau anpassen, keine Stufen! Mein Fahrrad ist daran kürzlich kaputt gegangen!!!“
  - „Haltelinie Einfahrt Ismaninger Straße irreführend. → In der ganzen Gemeinde Linie vor dem Radweg.“
  - „Rewe – Jedovnicestraße mit Kinderwagen nur über Umweg zu erreichen (Treppe nur für Fußgänger) → Rampe neben Treppe abgehend von Feldkirchener Str.“
  - „Fahrradständer in Ortsmitte bauen, die zum festen Verschließen, aber auch für Fahrräder ohne Ständer (Mountain Bike) geeignet sind.“
  - „Bei den Kreiseln die Übergänge herabsetzen. Randsteine sind zu hoch.“
  - „Einkaufsmöglichkeiten, Post & Co in der Ortsmitte halten, statt immer an die Randbereiche zu legen, da für Einkäufe & Erledigungen immer ein Pkw notwendig ist. Einkäufe zu Fuß sind nahezu nicht mehr möglich. → Nachteil für die ältere Generation.“

## Problemthemen ÖPNV

- Takt/  
Tarife**
- „Rewe, Penny, Aldi, Edeka, Alnatura, dm: Da fast alle Supermärkte am Ortsrand sind, wäre 1 kostengünstige Buskarte sehr vorteilhaft. Normale Busfahrt zu teuer.“
  - „S-Bahn Riem nachts zum einen. Expressbus zu S-Bahn/U-Bahn.“
  - „Busverbindungen. S-Bahn, U-Bahn fehlt. Leider muss ich mit Auto in die Arbeit (Königinstr. München) fahren, da der öffentliche Verkehrsweg zu umständl. Und zeitlich zu lang ist.“
  - „Auch eine Schulfahrkarte innerhalb Aschheims bzw. kostenloses fahren (besonders bei schlechtem Wetter.“
  - „Kostenfreie Busnutzung innerhalb AH z.B. um im Ort Einkäufe zu erledigen.“
- Sonstiges**
- „S-Bahn ohne Hilfe viel zu anstrengend zu erreichen (Riem + Feldkirchen). Also Auto.“

- „Barrierefrei an der S-Bahn Haltestelle Riem → wir können mit dem Kinderwagen ohne fremde Hilfe nicht zu den Gleisen kommen. Bitte eine Lösung dafür. Danke.“
- „Dass die Busse gemäß Fahrplan fahren (nicht zu früh oder zu spät) → passende Ankunft am S-/U-Bahnhof.“
- „Gute Busanbindung Schule. Gute Verbindung nach München.“
- „ÖPNV dauert zu lange und ist unzuverlässig.“

## Vorschläge ÖPNV

### Direktverbindungen einführen/ verbessern

- „Der Bus 263 sollte schneller zur S-Bahn fahren (ohne Industriegebiet).“
- „ÖPNV nach Daglfing wäre super, dann könnte das Auto stehen bleiben.“
- „Eine gute Busverbindung zu allen S-Bahnstationen (leichter Zugang in die Stadt).“
- „U-Bahn oder S-Bahn wäre gut. Ab September komme ich in die Schule nach München und das ginge schneller.“

### Takt einführen

- „Schaffung einer Express-Buslinie Aschheim – München (Innenstadt).“
- „Am Morgen mehr Busverstärker.“
- „Mindestens 1 Nachtbus mehr von Messestadt nach Aschheim am Wochenende.“
- „Öffentliche Anbindung auch nachts.“
- „Bus: TAKT alle 10min.“
- „Busfrequenz steigern auf 10min – 15min analog zur U-Bahn Riem, S-Bahntakt zu gering mit 20min, evtl. Busanschluss zur U-Bahnstation Arabella-Park.“
- „Busverbindungen → häufiger Fahrten zur S-Bahn.“

### Sonstiges

- „Behindertengerechter Ausbau des S-Bahnhofs Riem vorantreiben (auch für Kinderwagen etc.).“
- „Car-Sharing Möglichkeiten nach München. Anbindung mit Öffentl. nach Schwabing ist umständlich. Car-Sharing wäre eine tolle Möglichkeit, kenne die Optionen nicht.“

- „Bahnhof Riem modernisieren (nachts dunkel und unangenehm). Sicherer, freundlicher und vor allem sauberer gestalten.“
- „Pünktlichkeit der Busse verbessern (263,230), dito Zuverlässigkeit S-Bahn.“
- „Optimierung der Anschlusszeiten der Busse.“
- „Aschheim sollte sich bemühen bei Carsharing teilzunehmen. Auto können eingespart werden und die Umwelt geschont werden.“
- „Günstiges Gesamtnetticket München und Umland.“
- „Behindertengerechter Ausbau des S-Bahnhofs Riem vorantreiben (auch für Kinderwagen etc.).“
- „Pünktlichkeit der Busse verbessern (263,230), dito Zuverlässigkeit S-Bahn.“
- „Kooperation mit „Taxi“ „Uber“ wie Kirchheim.“