

● ● ● **Verkehrsbefragung im 19.Stadtbezirk
München**

Schlussbericht

**Verkehrsbefragung im Rahmen eines
verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes für den
19.Stadtbezirk der Landeshauptstadt München**

Schlussbericht

Im Auftrag von Landeshauptstadt München

August 2015

Bearbeiter: Christoph Hessel, Dr.-Ing.
Veronika Nagel, Dipl.-Ing.
Eveline Taub de Denegri, Dipl.-Geogr.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe - Augsburg
Grillparzerstraße 12a
81675 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	8
2	Verkehrsbefragung	9
3	Ergebnisse	13
3.1	Verkehrsverteilung	14
3.1.1	Gesamtverkehr	15
3.1.2	Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	18
3.1.3	Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	19
3.1.4	Siemensallee Morgenspitze	20
3.1.5	Siemensallee Abendspitze	21
3.2	Fahrzweck	22
3.2.1	Gesamtverkehr	22
3.2.2	Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	28
3.2.3	Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	33
3.2.4	Siemensallee Morgenspitze	38
3.2.5	Siemensallee Abendspitze	43
3.3	Alternativroute	48
3.3.1	Gesamtverkehr	48
3.3.2	Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	50
3.3.3	Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	51
3.3.4	Siemensallee Morgenspitze	52
3.3.5	Siemensallee Abendspitze	53
3.4	Alternatives Verkehrsmittel	54
3.4.1	Gesamtverkehr	54
3.4.2	Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	57
3.4.3	Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	59
3.4.4	Siemensallee Morgenspitze	61

3.4.5	Siemensallee Abendspitze	63
3.5	Besetzungsgrad	65
3.5.1	Gesamtverkehr	65
3.5.2	Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	66
3.5.3	Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	67
3.5.4	Siemensallee Morgenspitze	68
3.5.5	Siemensallee Abendspitze	69
4	Zusammenfassung	70
5	Quellenverzeichnis	73

Abbildungen

Abbildung 1	Befragungsstandort Liesl-Karlstadt-Straße (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)	9
Abbildung 2	Befragungsstandort Siemensallee (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)	10
Abbildung 3	Bespielfragebogen	11
Abbildung 4	Verkehrsmengen aus Verkehrszählungen an den Befragungsorten	13
Abbildung 5	Ausgewertete Fahrten je Befragungstelle zur jeweiligen Befragungszeit	13
Abbildung 6	Verkehrsverteilung Gesamtverkehr	15
Abbildung 7	Verkehrsverteilung Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	18
Abbildung 8	Verkehrsverteilung Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	19
Abbildung 9	Verkehrsverteilung Siemensallee Morgenspitze	20
Abbildung 10	Verkehrsverteilung Siemensallee Abendspitze	21
Abbildung 11	Fahrzweck Gesamtverkehr	23
Abbildung 12	Fahrzweck Durchgangsverkehr Gesamtverkehr	24
Abbildung 13	Fahrzweck Binnenverkehr Gesamtverkehr	25
Abbildung 14	Fahrzweck Quellverkehr Gesamtverkehr	26
Abbildung 15	Fahrzweck Zielverkehr Gesamtverkehr	27
Abbildung 16	Fahrzweck Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	28
Abbildung 17	Fahrzweck Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	29
Abbildung 18	Fahrzweck Binnenverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	30
Abbildung 19	Fahrzweck Quellverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	31
Abbildung 20	Fahrzweck Zielverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	32
Abbildung 21	Fahrzweck Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	33
Abbildung 22	Fahrzweck Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	34
Abbildung 23	Fahrzweck Binnenverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	35
Abbildung 24	Fahrzweck Quellverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	36
Abbildung 25	Fahrzweck Zielverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	37
Abbildung 26	Fahrzweck Siemensallee Morgenspitze	38

Abbildung 27	Fahrzweck Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze	39
Abbildung 28	Fahrzweck Binnenverkehr Siemensallee Morgenspitze	40
Abbildung 29	Fahrzweck Quellverkehr Siemensallee Morgenspitze	41
Abbildung 30	Fahrzweck Zielverkehr Siemensallee Morgenspitze	42
Abbildung 31	Fahrzweck Siemensallee Abendspitze	43
Abbildung 32	Fahrzweck Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze	44
Abbildung 33	Fahrzweck Binnenverkehr Siemensallee Abendspitze	45
Abbildung 34	Fahrzweck Quellverkehr Siemensallee Abendspitze	46
Abbildung 35	Fahrzweck Zielverkehr Siemensallee Abendspitze	47
Abbildung 36	Alternativroute Gesamtverkehr	48
Abbildung 37	Alternativroute Durchgangsverkehr Gesamtverkehr	49
Abbildung 38	Alternativroute Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	50
Abbildung 39	Alternativroute Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	50
Abbildung 40	Alternativroute Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	51
Abbildung 41	Alternativroute Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	51
Abbildung 42	Alternativroute Siemensallee Morgenspitze	52
Abbildung 43	Alternativroute Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze	52
Abbildung 44	Alternativroute Siemensallee Abendspitze	53
Abbildung 45	Alternativroute Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze	53
Abbildung 46	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Gesamtverkehr	54
Abbildung 47	Alternatives Verkehrsmittel Gesamtverkehr	55
Abbildung 48	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr	55
Abbildung 49	Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr	56
Abbildung 50	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	57
Abbildung 51	Alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	57
Abbildung 52	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	58
Abbildung 53	Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	58

Abbildung 54	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	59
Abbildung 55	Alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	59
Abbildung 56	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	60
Abbildung 57	Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	60
Abbildung 58	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Morgenspitze	61
Abbildung 59	Alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Morgenspitze	61
Abbildung 60	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze	62
Abbildung 61	Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze	62
Abbildung 62	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Abendspitze	63
Abbildung 63	Alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Abendspitze	63
Abbildung 64	Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze	64
Abbildung 65	Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze	64
Abbildung 66	Anzahl Insassen Gesamtverkehr	65
Abbildung 67	Anzahl Insassen Durchgangsverkehr	65
Abbildung 68	Anzahl Insassen Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	66
Abbildung 69	Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze	66
Abbildung 70	Anzahl Insassen Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	67
Abbildung 71	Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze	67
Abbildung 72	Anzahl Insassen Siemensallee Morgenspitze	68
Abbildung 73	Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze	68
Abbildung 74	Anzahl Insassen Siemensallee Abendspitze	69
Abbildung 75	Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze	69

1 Aufgabenstellung

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.03.2013 „Verlängerung der Stäblistraße“ Planfeststellungsverfahren (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531), wonach das Projekt der Verlängerung der Stäblistraße zur Autobahn A95 nicht realisiert werden soll, „prüft das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat bis zum 31.12.013 im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes sämtliche mögliche Alternativen verkehrslenkender, verkehrsberuhigender und baulicher Art zur Entlastung des 19. Stadtbezirkes von dem zunehmenden Durchgangs-/ Transitverkehr in Südost-Nordwest-Richtung“[1]. Um einen Einblick in die Beweggründe der Kfz-Nutzung bzw. der Kfz-Nutzenden, die im 19. Stadtbezirk ein und ausfahren zu bekommen, wurde eine Verkehrsbefragung durchgeführt.

Die Befragung fand am Morgen (07:00 – 09:00 Uhr) und am Abend (16:30 – 18:30 Uhr) in der Liesl-Karlstadt-Straße und der Siemensallee im 19. Stadtbezirk statt.

2 Verkehrsbefragung

Die genauen Standorte, an denen die Verkehrsteilnehmer befragt wurden, sind in Abbildung 1 und Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 1 Befragungsstandort Liesl-Karlstadt-Straße (Quelle Luftbild: LHM 2015)



Abbildung 2 Befragungsstandort Siemensallee (Quelle Luftbild: LHM 2015)

Liesl-Karlstadt-Straße am Morgen die Zählzeit um 30 Minuten und am Abend um 45 Minuten verlängert werden.

3 Ergebnisse

Sowohl die Liesl-Karlstadt-Straße als auch die Siemensallee sind stark befahrene Straßen. In Abbildung 4 sind die Verkehrszahlen aus einer Verkehrszählung am 25.03.2014 in der Siemensstraße und einer Zählung am 14.11.2013 in der Liesl-Karlstadt-Straße dargestellt. Die Zählung in der Liesl-Karlstadt-Straße fand an der Anschlussstelle A95 M-Kreuzhof statt und somit nicht direkt an der Befragungsstelle. Bei der Morgen- bzw. Abendspitze handelt es sich um die Werte einer Stunde.

	Tagesverkehr	Morgenspitze	Abendspitze
Liesl-Karstadt-Str. Ri Osten	10140	880	708
Liesl-Karstadt-Str. Ri Westen	12090	741	1037
Liesl-Karstadt-Str. gesamt	22230	1621	1745

	Tagesverkehr	Morgenspitze	Abendspitze
Siemensallee Ri. Osten	4680	404	329
Siemensallee Ri. Westen	5300	405	513
Siemensallee gesamt	9980	809	842

Abbildung 4 Verkehrsmengen aus Verkehrszählungen an den Befragungsorten

Bei der Befragung wurden während der in Kapitel 2 angegebenen Befragungszeit insgesamt 1223 Fahrzeugführende befragt, von denen 1180 Antworten ausgewertet werden konnten.

	Ausgewertete Fahrten
Liesl-Karstadt-Str. Morgenspitze	363
Liesl-Karstadt-Str. Abendspitze	414
Siemensallee Morgenspitze	180
Siemensallee Abendspitze	223
Summe	1180

Abbildung 5 Ausgewertete Fahrten je Befragungstelle zur jeweiligen Befragungszeit

Im Bericht wird bei jeder Auswertung zuerst der Gesamtverkehr, also alle ausgewerteten Fahrten betrachtet, danach wird jede Befragungstelle zu jeder Befragungszeit einzeln ausgewertet.

In allen Diagrammen ist sowohl der absolute Wert als auch der prozentuale angegeben.

3.1 Verkehrsverteilung

In der Verkehrsbefragung wird zwischen folgenden Verkehren unterschieden:

- Quellverkehr 19. Stadtbezirk: Alle Fahrten, die im 19.Stadtbezirk anfangen.
- Zielverkehr 19. Stadtbezirk: Alle Fahrten, die im 19. Stadtbezirk enden.
- Binnenverkehr: Alle Fahrten, die sowohl im 19.Stadtbezirk anfangen als auch enden.
- Durchgangsverkehr: Alle Fahrten, die außerhalb des 19.Stadtbezirkes anfangen und auch außerhalb enden.

3.1.1 Gesamtverkehr

Die prozentuale Aufteilung auf Quell-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehr ist in Abbildung 6 dargestellt.

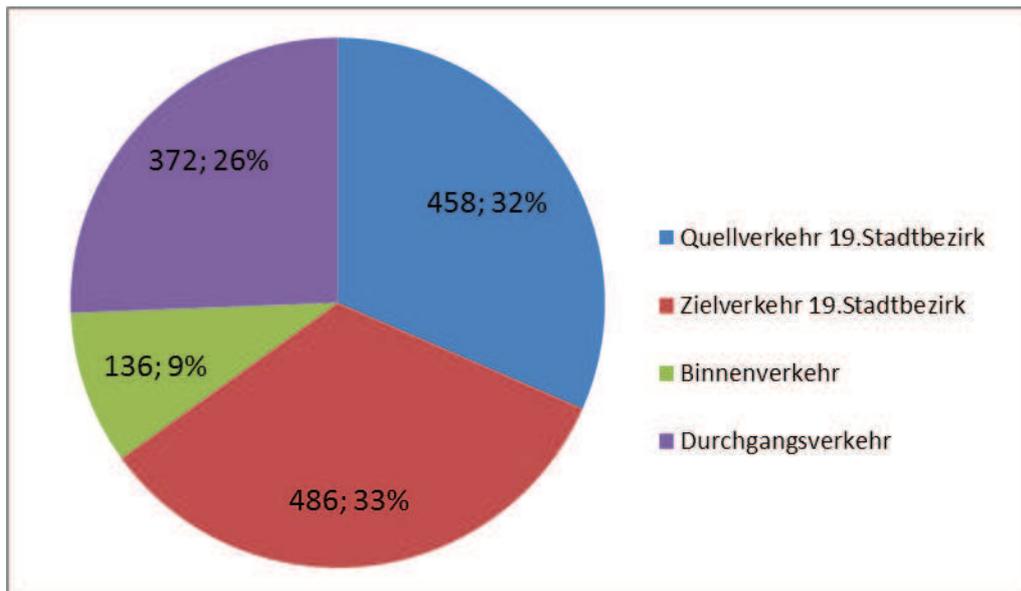


Abbildung 6 Verkehrsverteilung Gesamtverkehr

Für die weitere Auswertung der Quell- und Zielverkehre wurden Karten für die graphische Auswertung erstellt. Damit die Karten nicht zu unübersichtlich werden, wurde für jede Karte eine Anzahl an Fahrten festgelegt, ab welcher die Beziehung dargestellt wird.

In den Anlagen 1 bis 3 wurde jede einzelne Bezirksbeziehung betrachtet.

- In Anlage 1 sind die 29 Bezirksbeziehungen dargestellt, bei denen mindesten 3 Fahrten ihre Quelle im Stadtbezirk 19 haben.
- In Anlage 2 sind die 28 Bezirksbeziehungen dargestellt, bei denen mindestens 4 Fahrten ihr Ziel im Stadtbezirk 19 haben.
- In Anlage 3 sind die 27 Bezirksbeziehungen dargestellt, bei denen mindestens 3 Fahrten durch den Stadtbezirk 19 fahren.

In den Anlagen 4 bis 9 werden die Bezirke zu folgenden Oberbezirken zusammengefasst. Eine genaue Auflistung welche Bezirke zu welchen Oberbezirken gehören befindet sich in Anlage 10.

- Stadtbezirk 19: Thalkirchen-Obersendling
 - Stadtbezirk 20: Hadern
 - Stadtbezirk 7: Sendling-Westpark
 - Stadtbezirk 6: Sendling
 - Stadtbezirk 18: Untergiesing-Harlaching
 - Pullach i. Isartal
 - München West+Nord
 - München Mitte
 - München Ost
 - Südwesten
 - Südosten
 - Osten
 - Nordosten
 - Norden
 - Nordwesten
 - Westen
-
- In Anlage 4 ist der Quellverkehr aus Stadtbezirk 19 dargestellt.
 - In Anlage 5 ist der Zielverkehr in den Stadtbezirk 19 dargestellt
 - In Anlage 6 ist der Durchgangsverkehr des 19. Stadtbezirkes dargestellt.
 - In Anlage 7 ist der Quellverkehr aus Stadtbezirk 19 mit dem Fahrzweck Arbeit dargestellt.
 - In Anlage 8 ist der Zielverkehr in den Stadtbezirk 19 mit dem Fahrzweck Arbeit dargestellt
 - In Anlage 9 ist der Durchgangsverkehr des 19. Stadtbezirkes mit dem Fahrzweck Arbeit dargestellt.

Die Gemeinden Pullach und Grünwald haben eine besondere Bedeutung für den Verkehr im 19.Stadtbezirk. Diese verursachen Durchgangsverkehr im 19. Stadtbezirk da keine Alternativroute in den Westen vorhanden ist und auch die Möglichkeiten auf den ÖPNV auszuweichen sind gering. Pullach wird deswegen bei den Oberbezirken als eigenständiger Bezirk geführt. Grünwald wird im Oberbezirk Südwesten eingruppiert.

3.1.2 Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

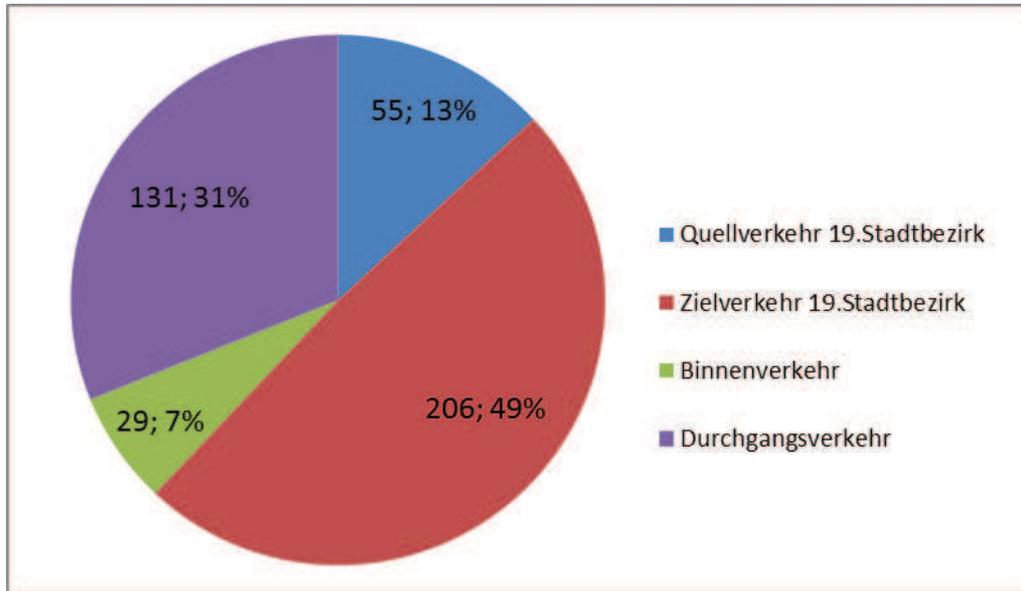


Abbildung 7 Verkehrsverteilung Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

3.1.3 Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

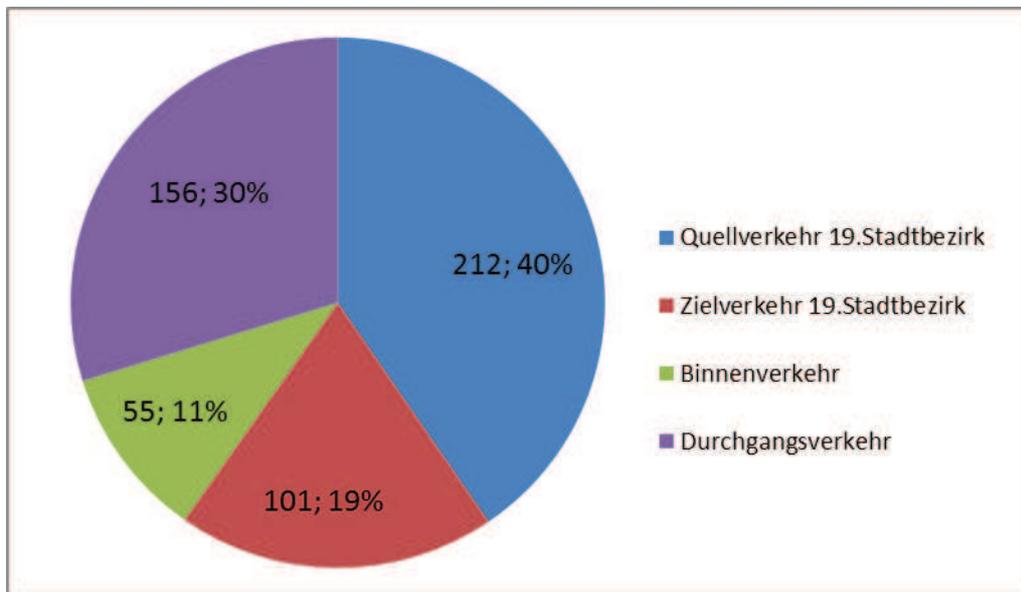


Abbildung 8 Verkehrsverteilung Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

3.1.4 Siemensallee Morgenspitze

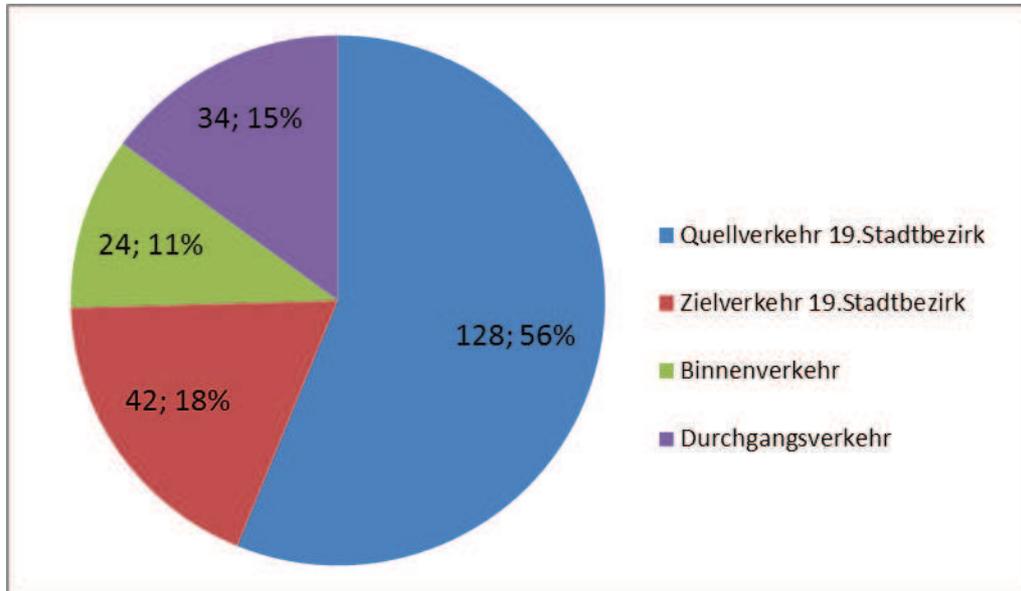


Abbildung 9 Verkehrsverteilung Siemensallee Morgenspitze

3.1.5 Siemensallee Abendspitze

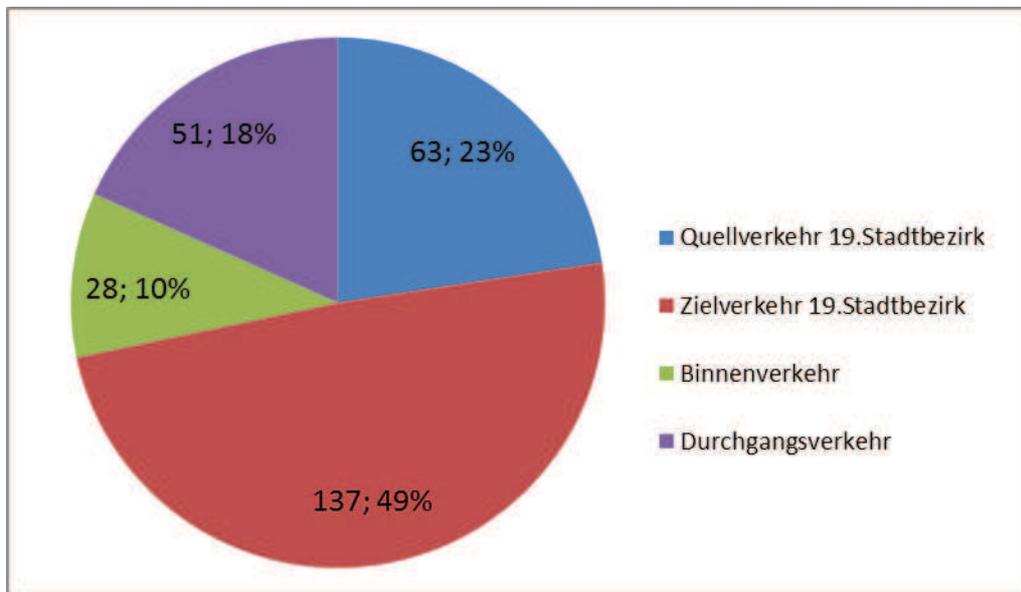


Abbildung 10 Verkehrsverteilung Siemensallee Abendspitze

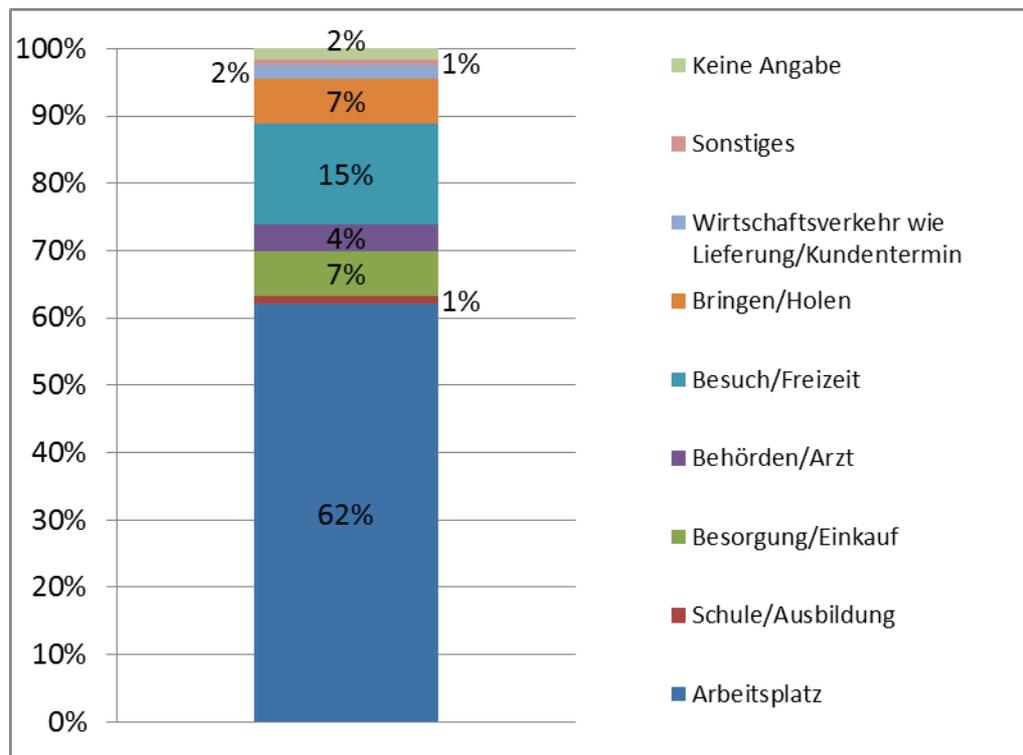
3.2 Fahrzweck

Beim Fahrzweck wurde immer zuerst der komplette Verkehr ausgewertet und anschließend aufgeteilt nach Durchgangs-, Binnen-, Quell- und Zielverkehr.

3.2.1 Gesamtverkehr

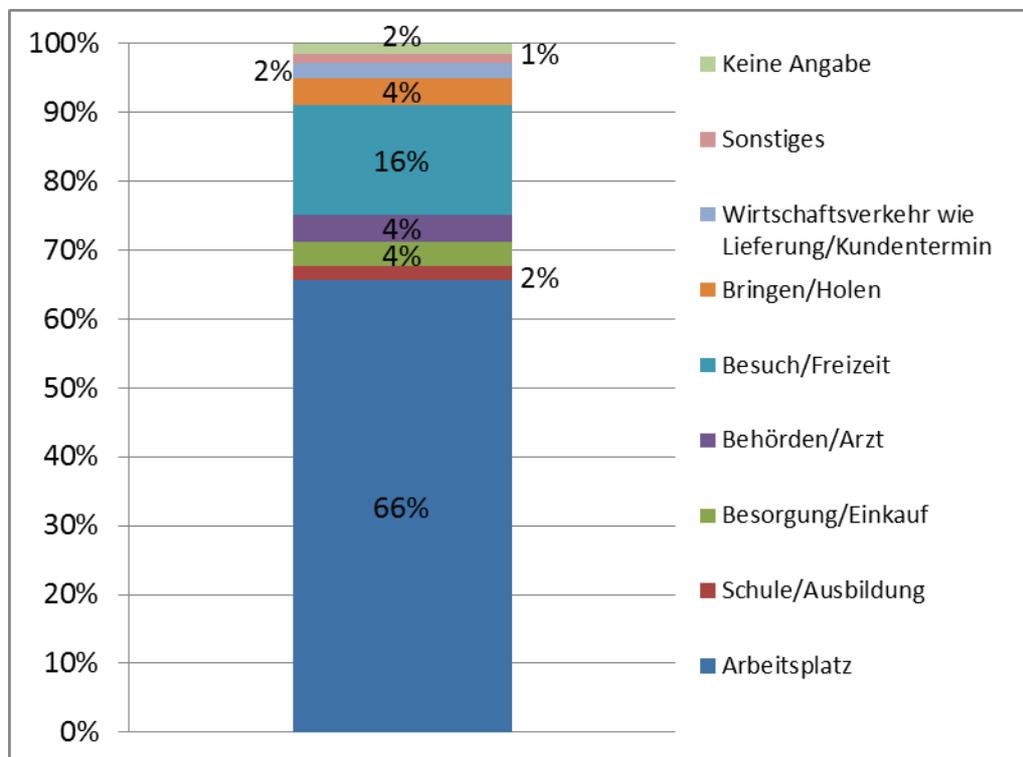
Die Verkehrsteilnehmer wurden nach dem Zweck ihrer Fahrt gefragt. Da Zwischenstopps beim Ausgangsort und Zielort nicht berücksichtigt wurden, waren auch mehrfache Nennungen möglich.

Die Aufteilung ist in folgender Abbildung dargestellt.



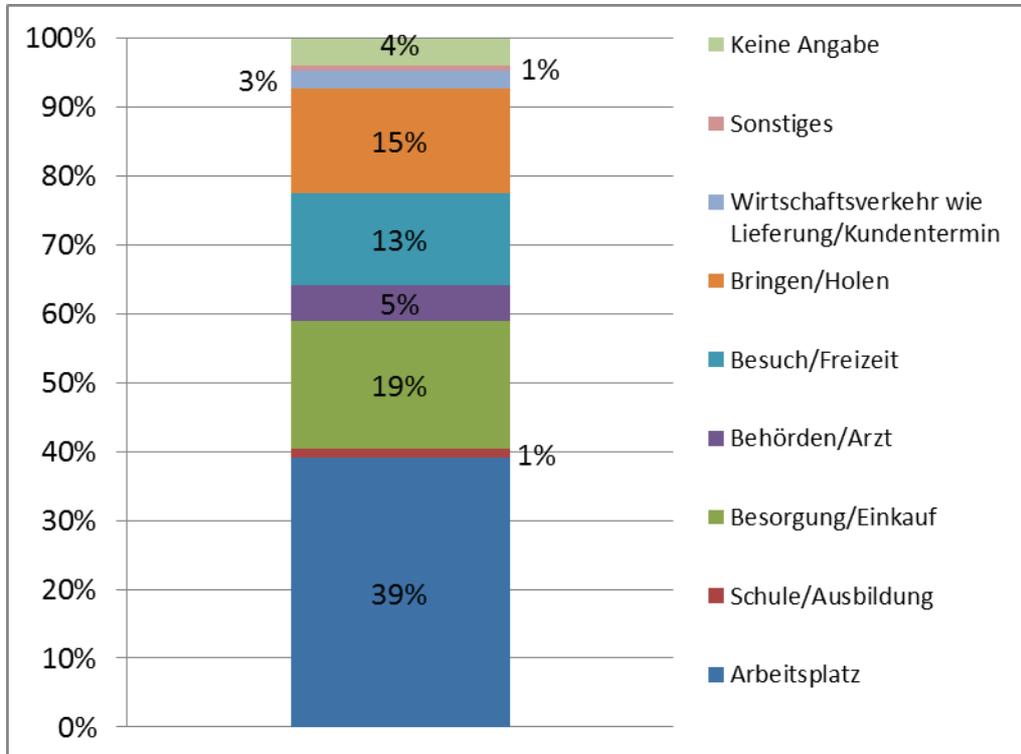
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	62%	786
Schule/Ausbildung	1%	16
Besorgung/Einkauf	7%	83
Behörden/Arzt	4%	51
Besuch/Freizeit	15%	191
Bringen/Holen	7%	83
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	27
Sonstiges	1%	10
Keine Angabe	2%	20

Abbildung 11 Fahrzweck Gesamtverkehr



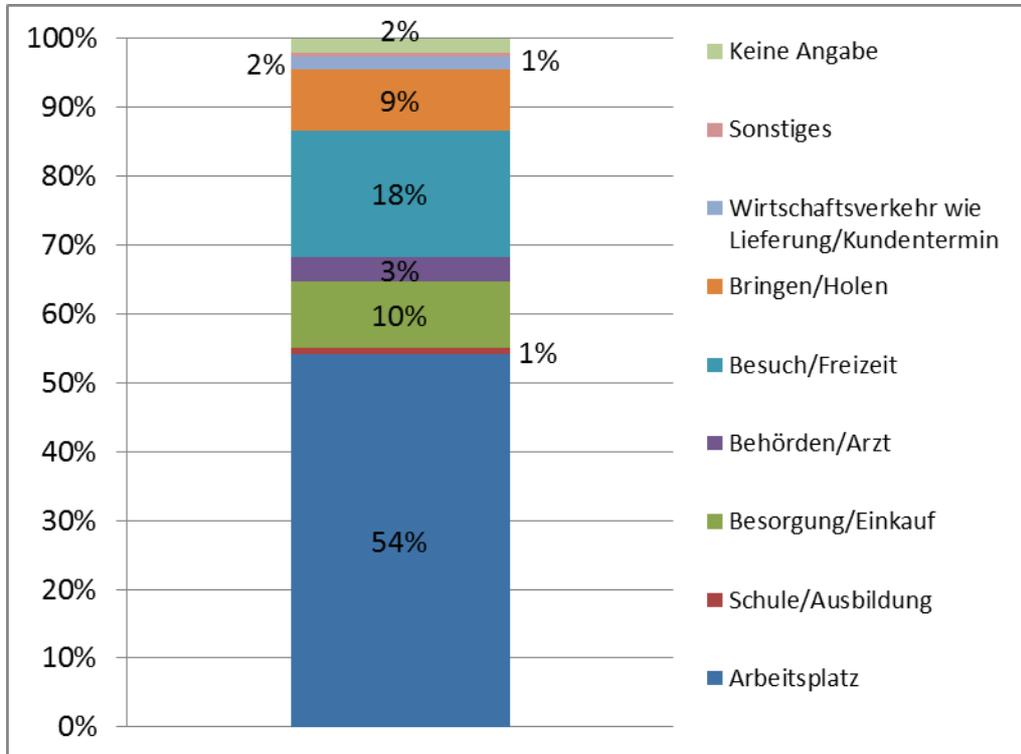
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	66%	261
Schule/Ausbildung	2%	8
Besorgung/Einkauf	4%	14
Behörden/Arzt	4%	16
Besuch/Freizeit	16%	63
Bringen/Holen	4%	16
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	9
Sonstiges	1%	5
Keine Angabe	2%	6

Abbildung 12 Fahrzweck Durchgangsverkehr Gesamtverkehr



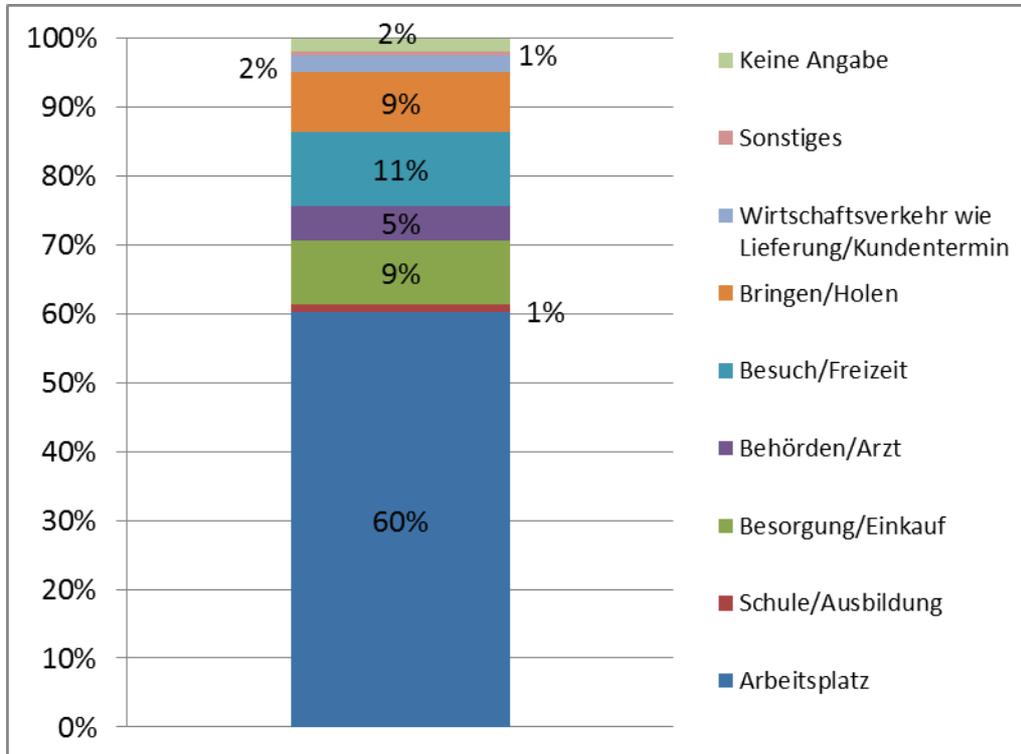
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	39%	59
Schule/Ausbildung	1%	2
Besorgung/Einkauf	19%	28
Behörden/Arzt	5%	8
Besuch/Freizeit	13%	20
Bringen/Holen	15%	23
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	3%	4
Sonstiges	1%	1
Keine Angabe	4%	6

Abbildung 13 Fahrzweck Binnenverkehr Gesamtverkehr



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	54%	267
Schule/Ausbildung	1%	4
Besorgung/Einkauf	10%	48
Behörden/Arzt	3%	17
Besuch/Freizeit	18%	91
Bringen/Holen	9%	44
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	9
Sonstiges	1%	3
Keine Angabe	2%	10

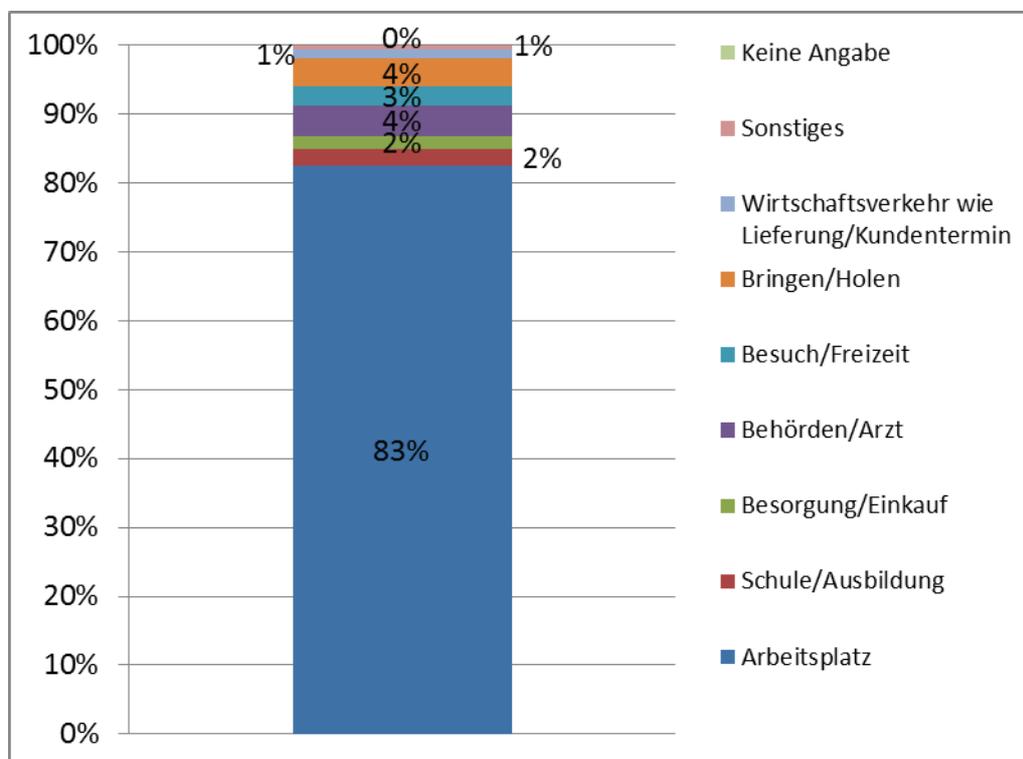
Abbildung 14 Fahrzweck Quellverkehr Gesamtverkehr



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	60%	317
Schule/Ausbildung	1%	6
Besorgung/Einkauf	9%	49
Behörden/Arzt	5%	26
Besuch/Freizeit	11%	56
Bringen/Holen	9%	46
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	13
Sonstiges	1%	3
Keine Angabe	2%	10

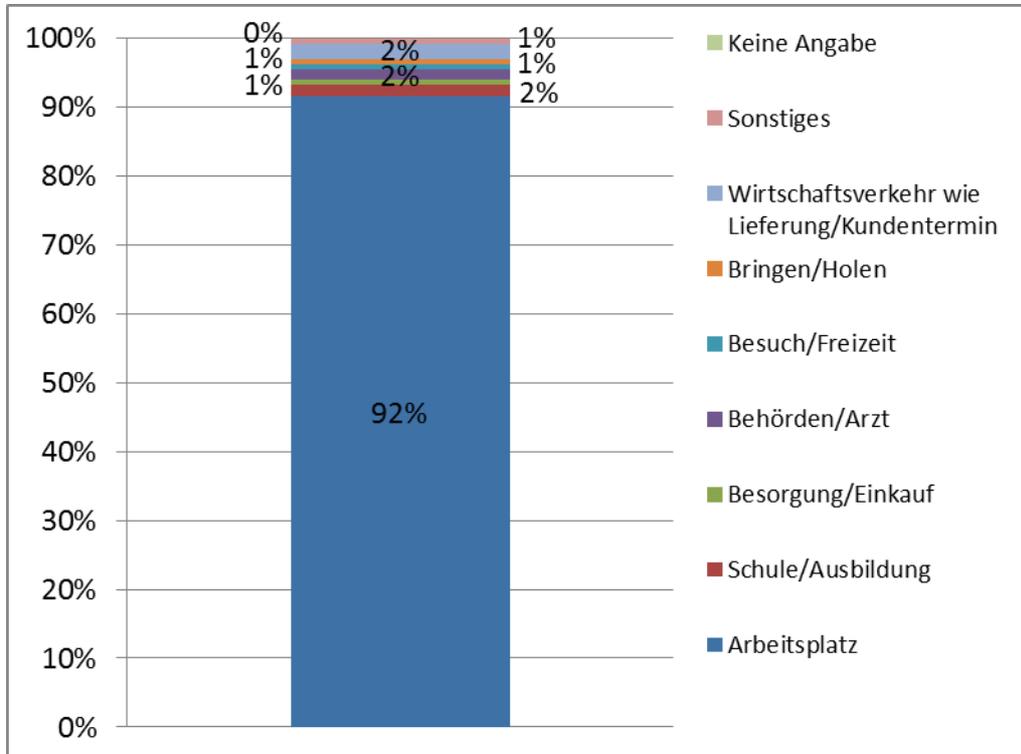
Abbildung 15 Fahrzweck Zielverkehr Gesamtverkehr

3.2.2 Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze



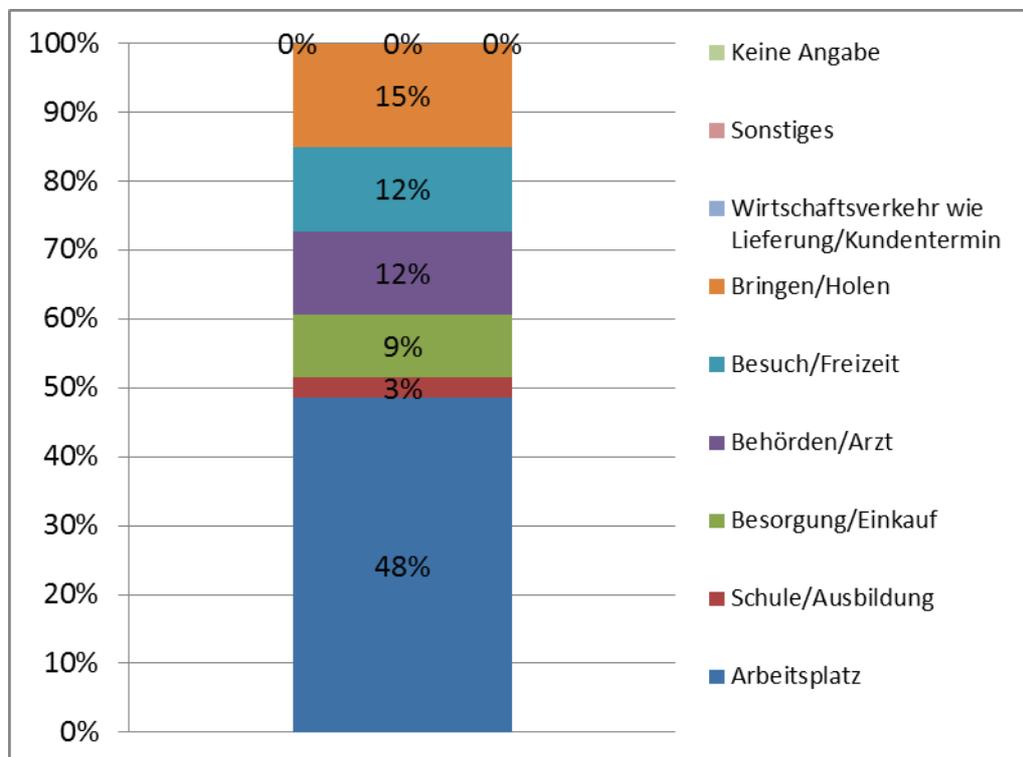
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	83%	313
Schule/Ausbildung	2%	9
Besorgung/Einkauf	2%	7
Behörden/Arzt	4%	17
Besuch/Freizeit	3%	10
Bringen/Holen	4%	16
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	1%	5
Sonstiges	1%	2
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 16 Fahrzweck Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze



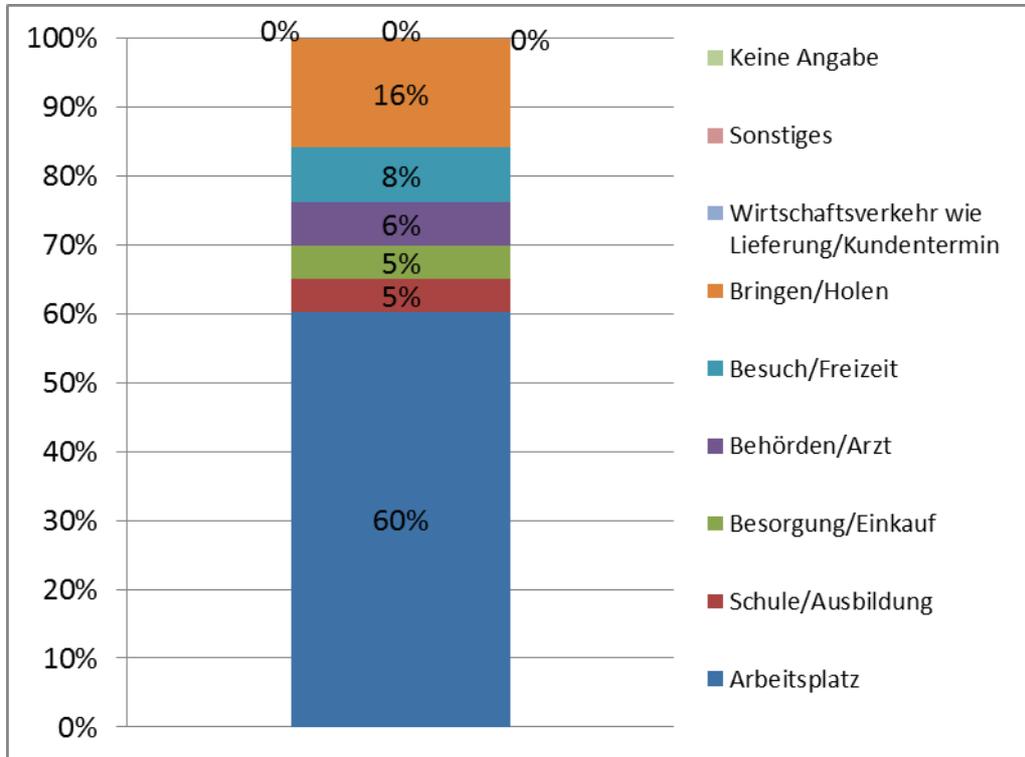
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	92%	121
Schule/Ausbildung	2%	2
Besorgung/Einkauf	1%	1
Behörden/Arzt	2%	2
Besuch/Freizeit	1%	1
Bringen/Holen	1%	1
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	3
Sonstiges	1%	1
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 17 Fahrzweck Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze



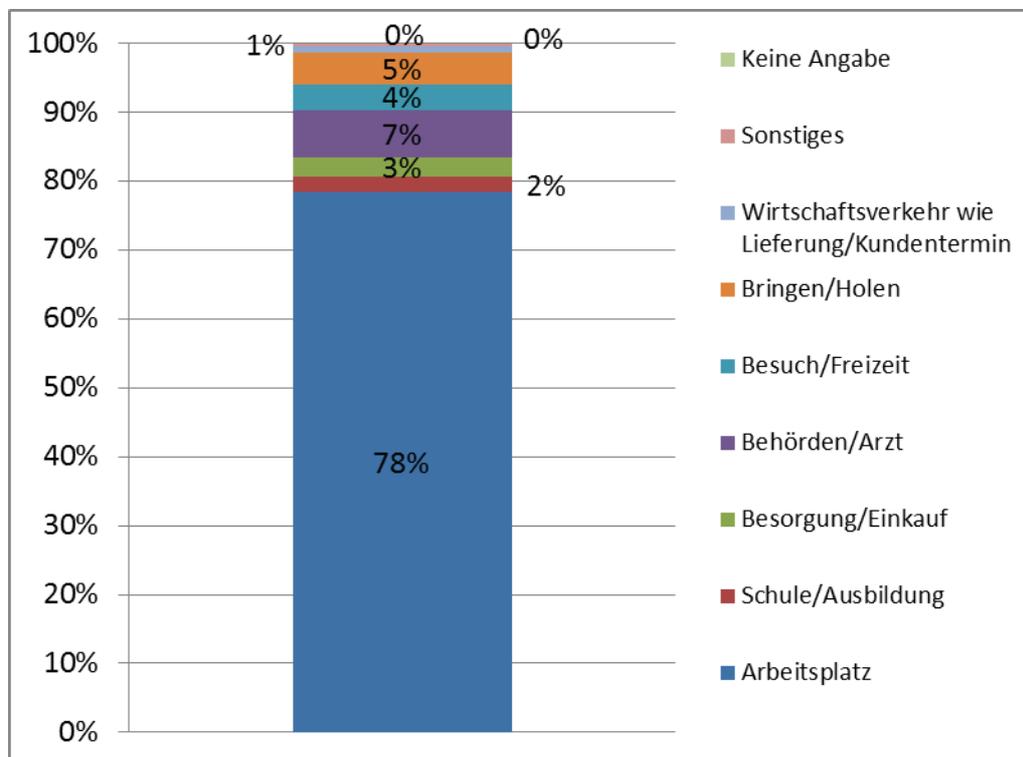
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	48%	16
Schule/Ausbildung	3%	1
Besorgung/Einkauf	9%	3
Behörden/Arzt	12%	4
Besuch/Freizeit	12%	4
Bringen/Holen	15%	5
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	0%	0
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 18 Fahrzweck Binnenverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	60%	38
Schule/Ausbildung	5%	3
Besorgung/Einkauf	5%	3
Behörden/Arzt	6%	4
Besuch/Freizeit	8%	5
Bringen/Holen	16%	10
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	0%	0
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	0%	0

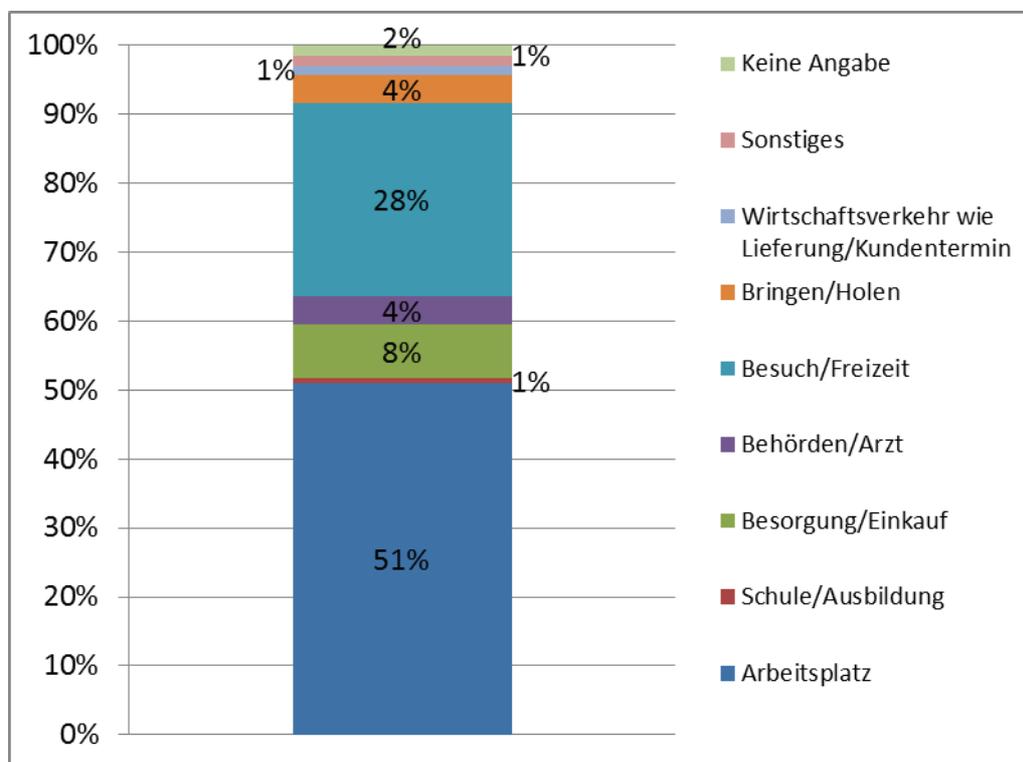
Abbildung 19 Fahrzweck Quellverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	78%	170
Schule/Ausbildung	2%	5
Besorgung/Einkauf	3%	6
Behörden/Arzt	7%	15
Besuch/Freizeit	4%	8
Bringen/Holen	5%	10
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	1%	2
Sonstiges	0%	1
Keine Angabe	0%	0

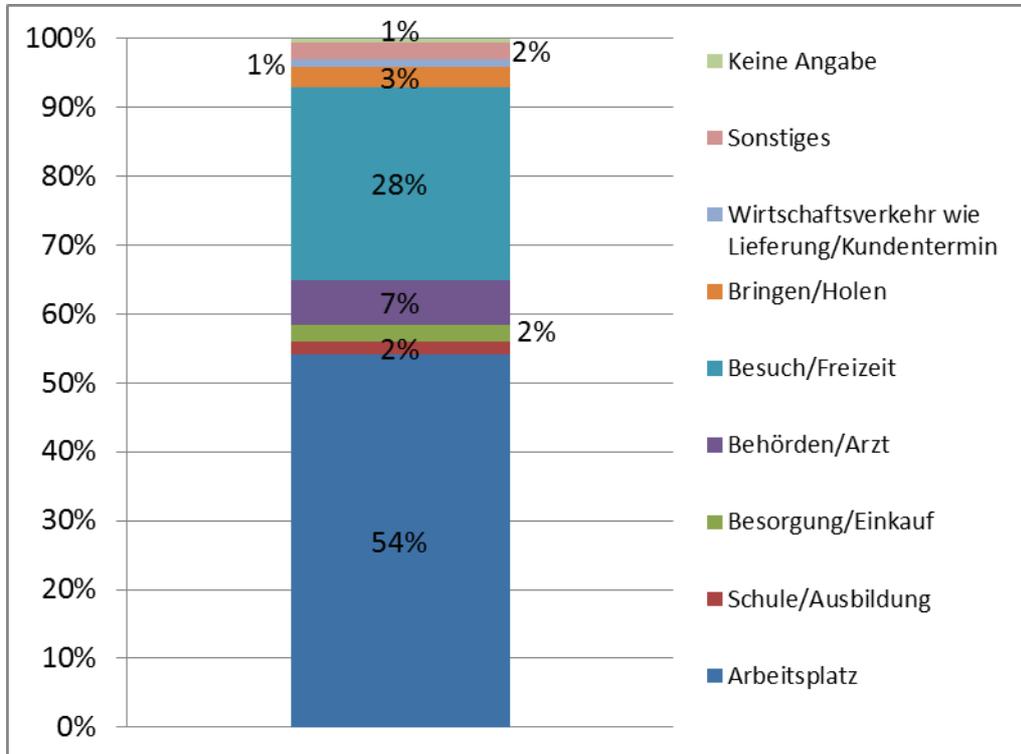
Abbildung 20 Fahrzweck Zielverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

3.2.3 Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze



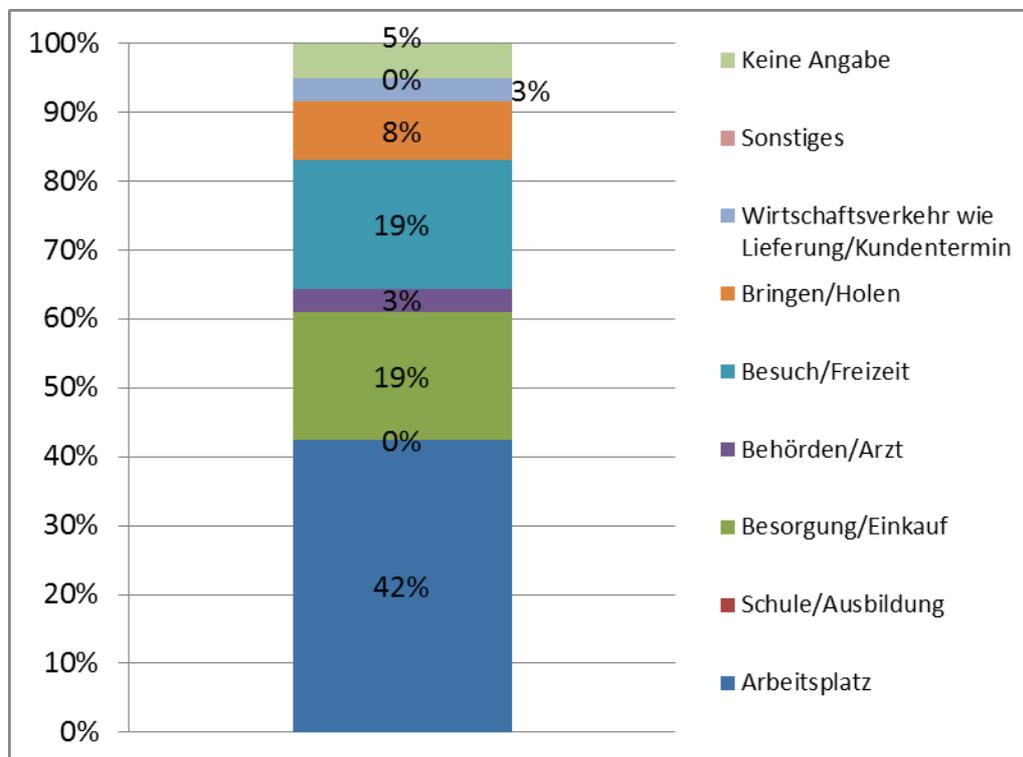
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	51%	224
Schule/Ausbildung	1%	3
Besorgung/Einkauf	8%	34
Behörden/Arzt	4%	18
Besuch/Freizeit	28%	123
Bringen/Holen	4%	18
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	1%	6
Sonstiges	1%	6
Keine Angabe	2%	7

Abbildung 21 Fahrzweck Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze



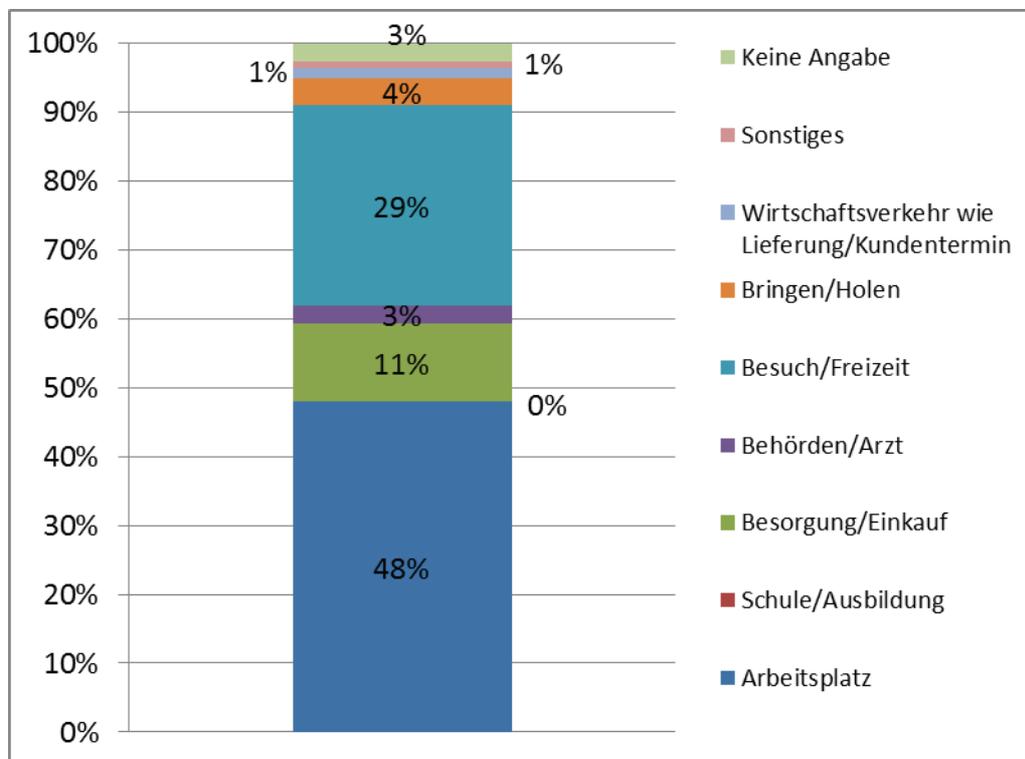
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	54%	91
Schule/Ausbildung	2%	3
Besorgung/Einkauf	2%	4
Behörden/Arzt	7%	11
Besuch/Freizeit	28%	47
Bringen/Holen	3%	5
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	1%	2
Sonstiges	2%	4
Keine Angabe	1%	1

Abbildung 22 Fahrzweck Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze



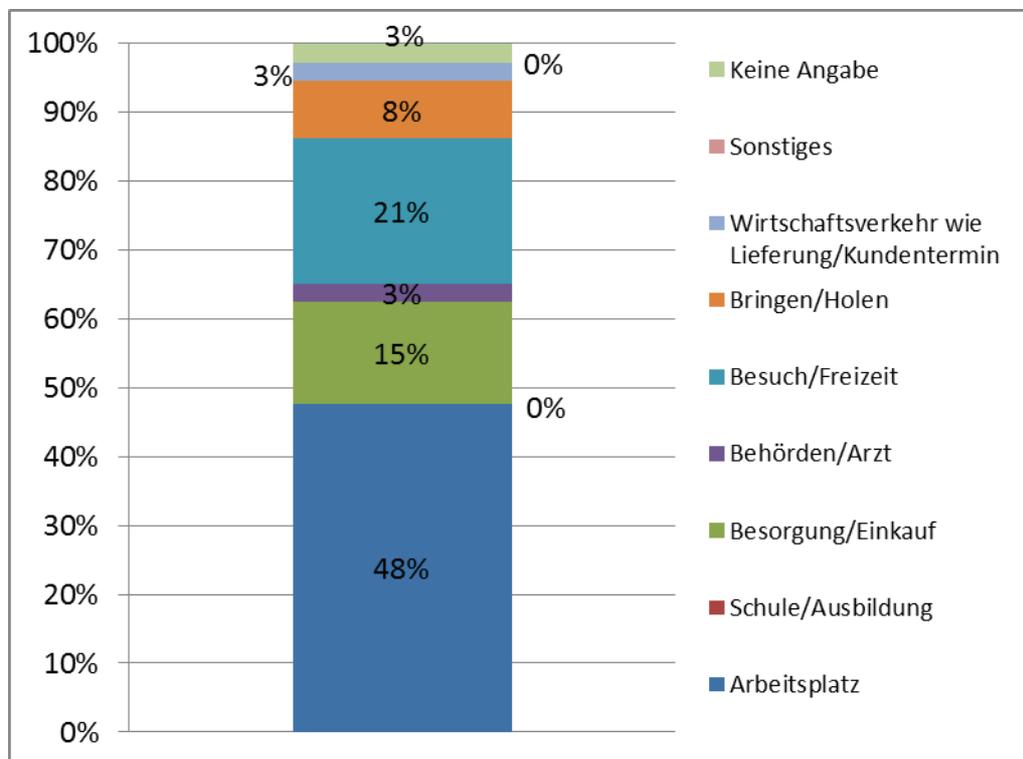
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	42%	25
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	19%	11
Behörden/Arzt	3%	2
Besuch/Freizeit	19%	11
Bringen/Holen	8%	5
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	3%	2
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	5%	3

Abbildung 23 Fahrzweck Binnenverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	48%	106
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	11%	25
Behörden/Arzt	3%	6
Besuch/Freizeit	29%	64
Bringen/Holen	4%	9
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	1%	3
Sonstiges	1%	2
Keine Angabe	3%	6

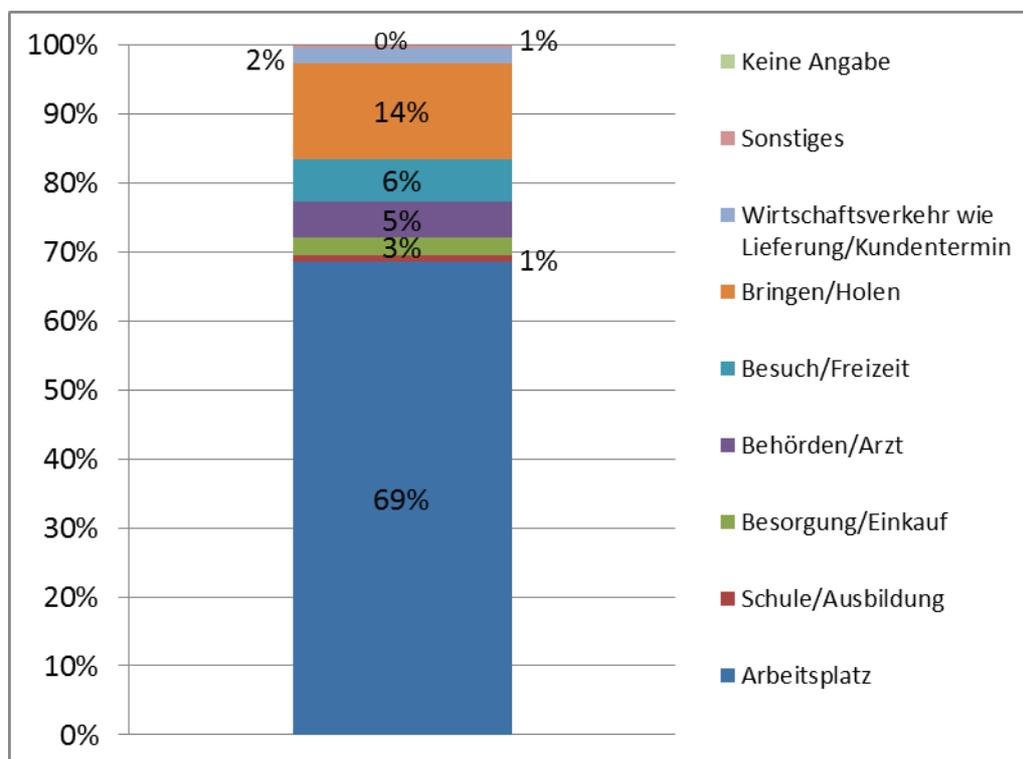
Abbildung 24 Fahrzweck Quellverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	48%	52
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	15%	16
Behörden/Arzt	3%	3
Besuch/Freizeit	21%	23
Bringen/Holen	8%	9
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	3%	3
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	3%	3

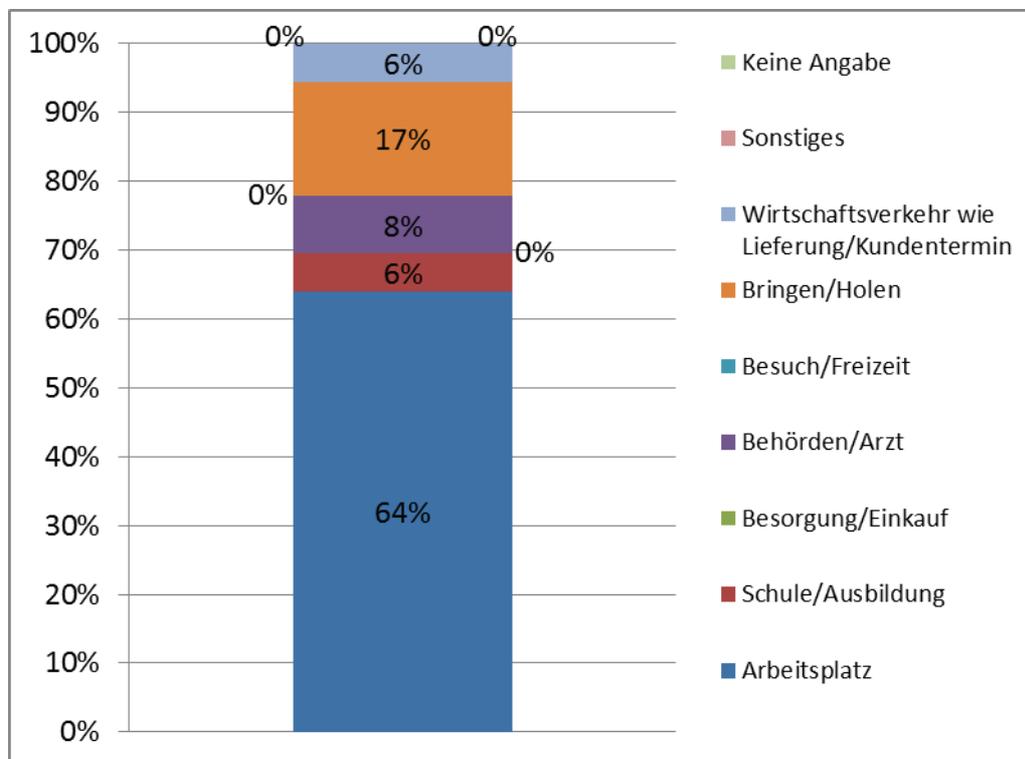
Abbildung 25 Fahrzweck Zielverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

3.2.4 Siemensallee Morgenspitze



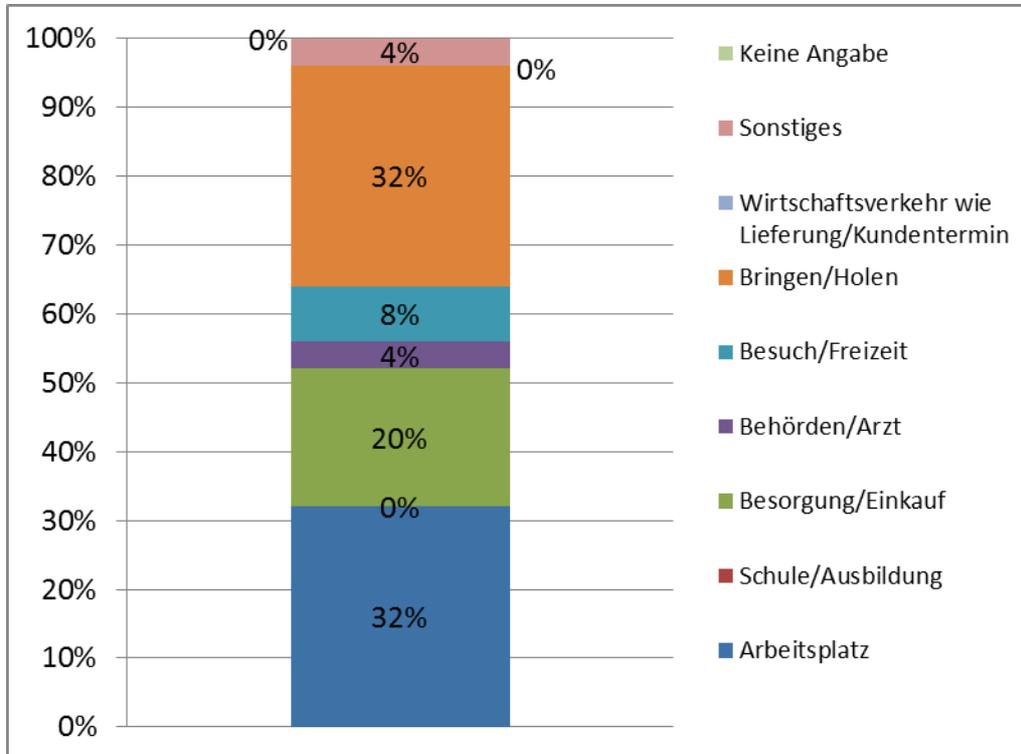
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	69%	133
Schule/Ausbildung	1%	2
Besorgung/Einkauf	3%	5
Behörden/Arzt	5%	10
Besuch/Freizeit	6%	12
Bringen/Holen	14%	27
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	2%	4
Sonstiges	1%	1
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 26 Fahrzweck Siemensallee Morgenspitze



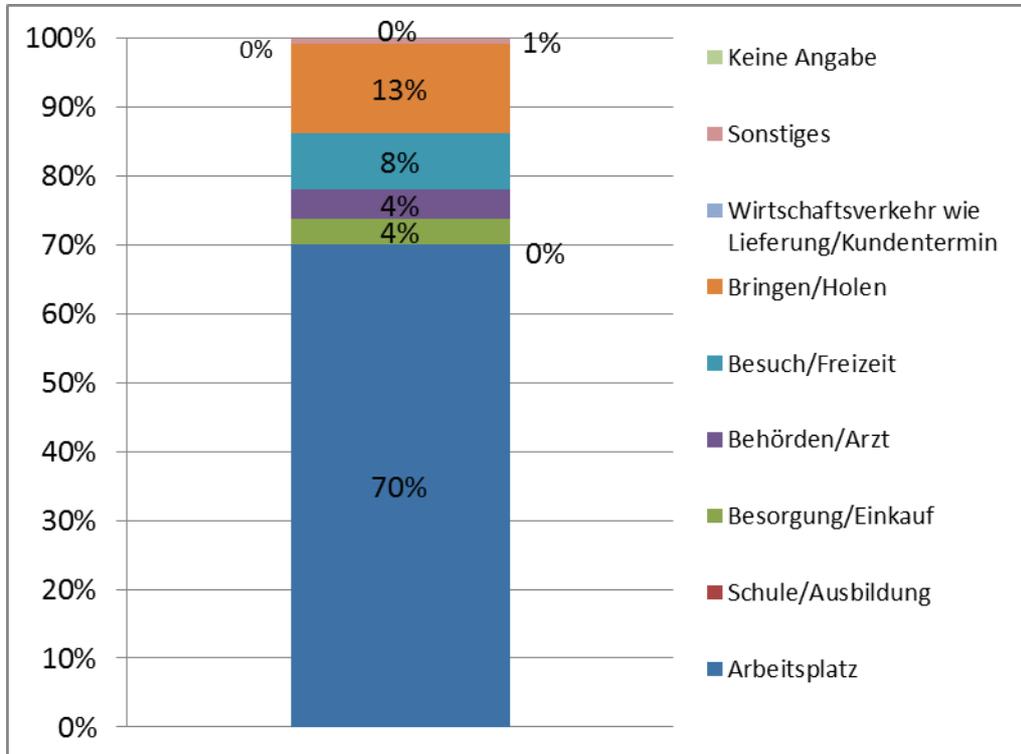
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	64%	23
Schule/Ausbildung	6%	2
Besorgung/Einkauf	0%	0
Behörden/Arzt	8%	3
Besuch/Freizeit	0%	0
Bringen/Holen	17%	6
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	6%	2
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 27 Fahrzweck Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze



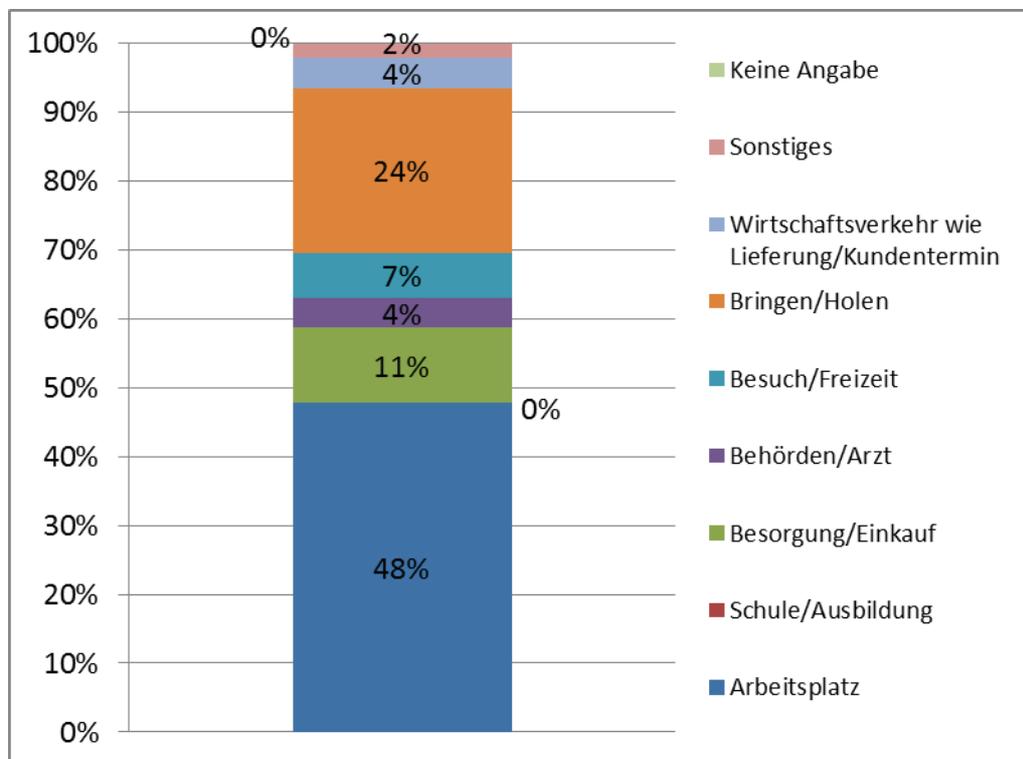
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	32%	8
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	20%	5
Behörden/Arzt	4%	1
Besuch/Freizeit	8%	2
Bringen/Holen	32%	8
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	0%	0
Sonstiges	4%	1
Keine Angabe	0%	0

Abbildung 28 Fahrzweck Binnenverkehr Siemensallee Morgenspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	70%	96
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	4%	5
Behörden/Arzt	4%	6
Besuch/Freizeit	8%	11
Bringen/Holen	13%	18
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	0%	0
Sonstiges	1%	1
Keine Angabe	0%	0

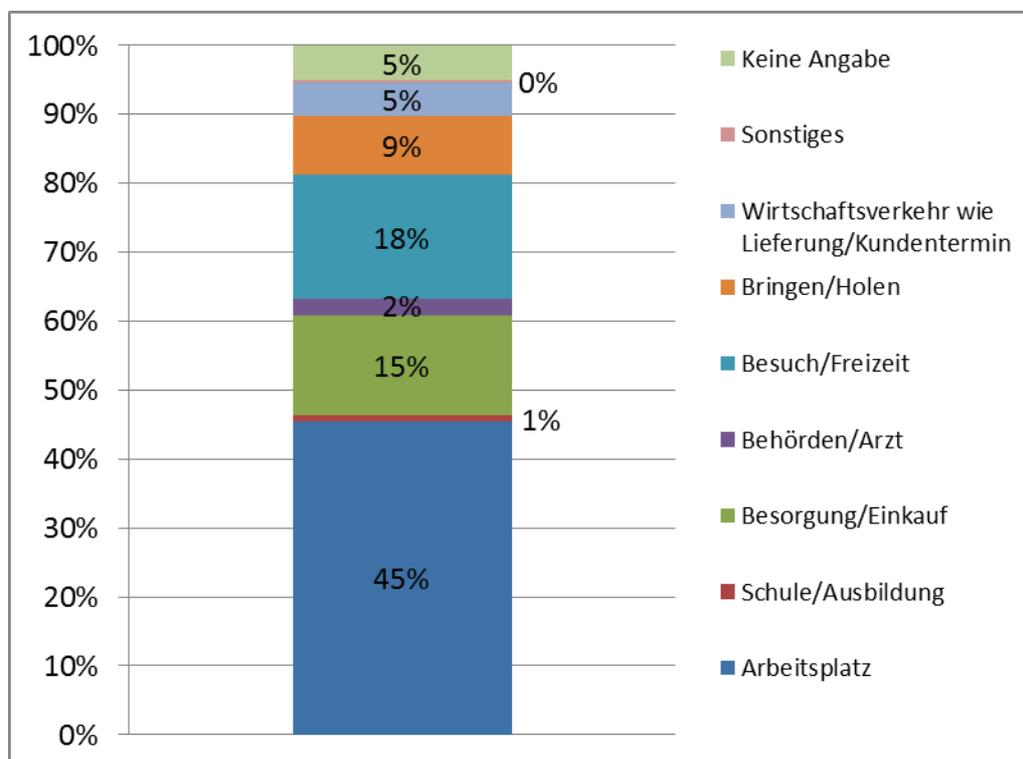
Abbildung 29 Fahrzweck Quellverkehr Siemensallee Morgenspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	48%	22
Schule/Ausbildung	0%	0
Besorgung/Einkauf	11%	5
Behörden/Arzt	4%	2
Besuch/Freizeit	7%	3
Bringen/Holen	24%	11
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	4%	2
Sonstiges	2%	1
Keine Angabe	0%	0

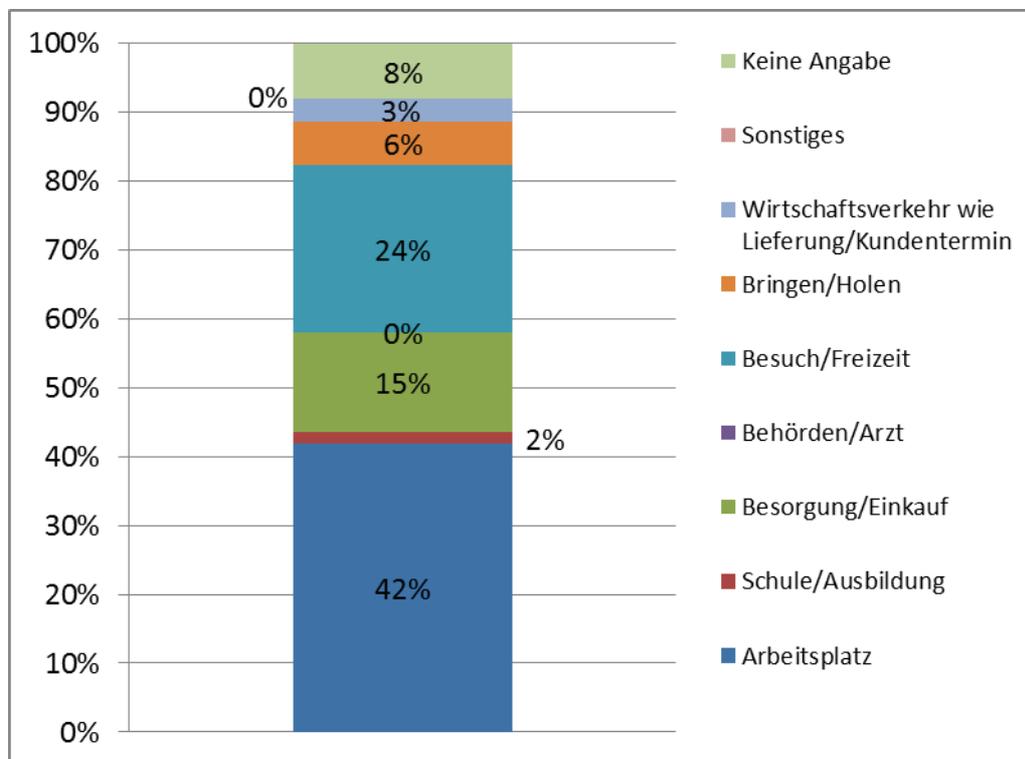
Abbildung 30 Fahrzweck Zielverkehr Siemensallee Morgenspitze

3.2.5 Siemensallee Abendspitze



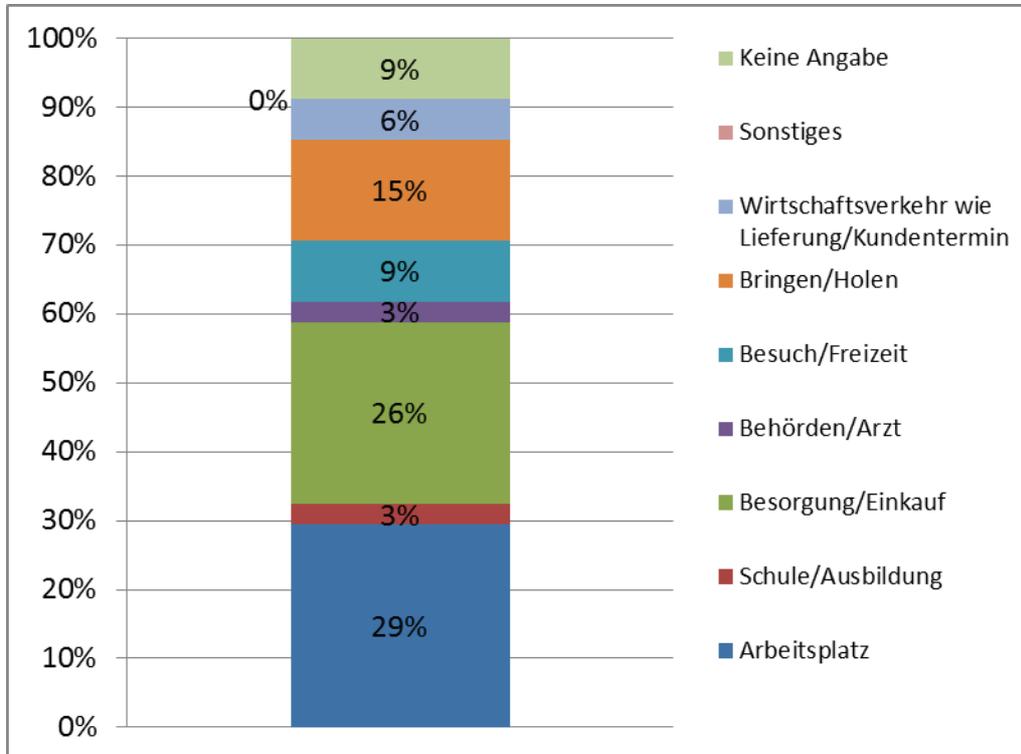
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	45%	116
Schule/Ausbildung	1%	2
Besorgung/Einkauf	15%	37
Behörden/Arzt	2%	6
Besuch/Freizeit	18%	46
Bringen/Holen	9%	22
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	5%	12
Sonstiges	0%	1
Keine Angabe	5%	13

Abbildung 31 Fahrzweck Siemensallee Abendspitze



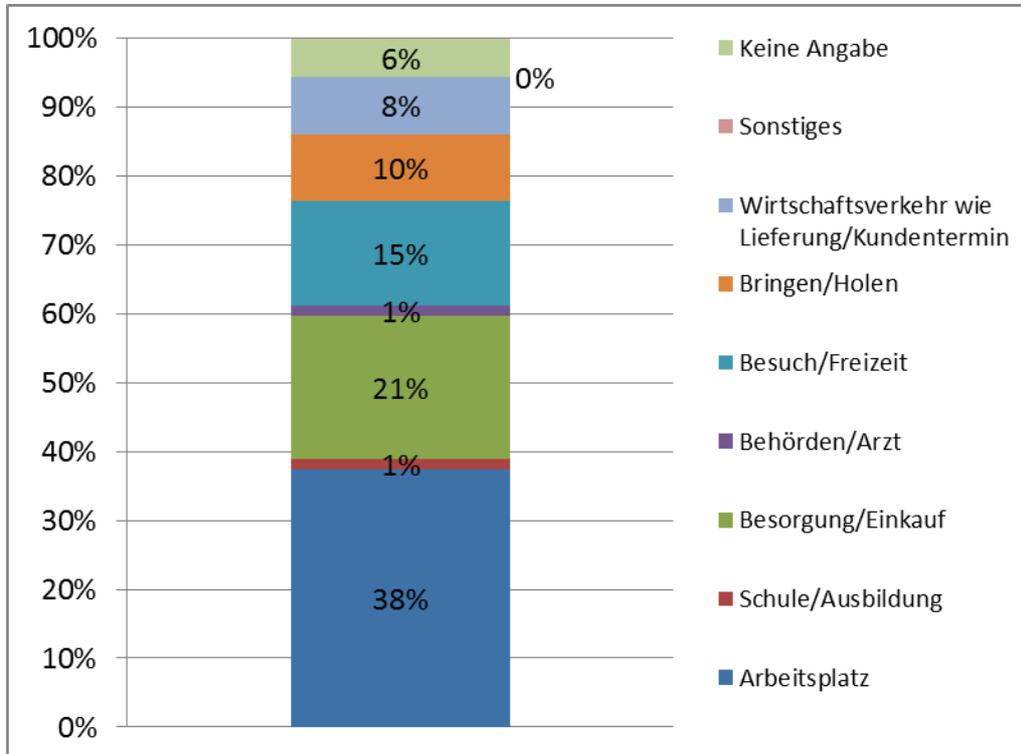
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	42%	26
Schule/Ausbildung	2%	1
Besorgung/Einkauf	15%	9
Behörden/Arzt	0%	0
Besuch/Freizeit	24%	15
Bringen/Holen	6%	4
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	3%	2
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	8%	5

Abbildung 32 Fahrzweck Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze



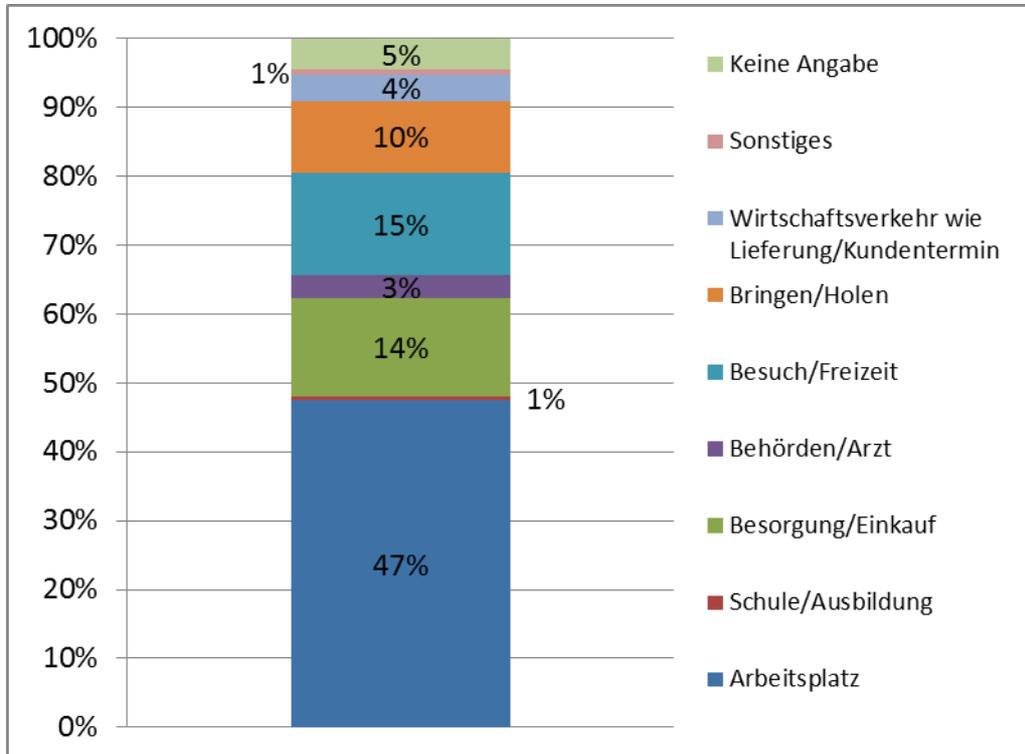
Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	29%	10
Schule/Ausbildung	3%	1
Besorgung/Einkauf	26%	9
Behörden/Arzt	3%	1
Besuch/Freizeit	9%	3
Bringen/Holen	15%	5
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	6%	2
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	9%	3

Abbildung 33 Fahrzweck Binnenverkehr Siemensallee Abendspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	38%	27
Schule/Ausbildung	1%	1
Besorgung/Einkauf	21%	15
Behörden/Arzt	1%	1
Besuch/Freizeit	15%	11
Bringen/Holen	10%	7
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	8%	6
Sonstiges	0%	0
Keine Angabe	6%	4

Abbildung 34 Fahrzweck Quellverkehr Siemensallee Abendspitze



Fahrzweck	Prozent	Anzahl
Arbeitsplatz	47%	73
Schule/Ausbildung	1%	1
Besorgung/Einkauf	14%	22
Behörden/Arzt	3%	5
Besuch/Freizeit	15%	23
Bringen/Holen	10%	16
Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin	4%	6
Sonstiges	1%	1
Keine Angabe	5%	7

Abbildung 35 Fahrzweck Zielverkehr Siemensallee Abendspitze

3.3 Alternativroute

3.3.1 Gesamtverkehr

Die Verkehrsteilnehmer sollten angeben ob sie auch eine Alternativroute hätten wählen können.

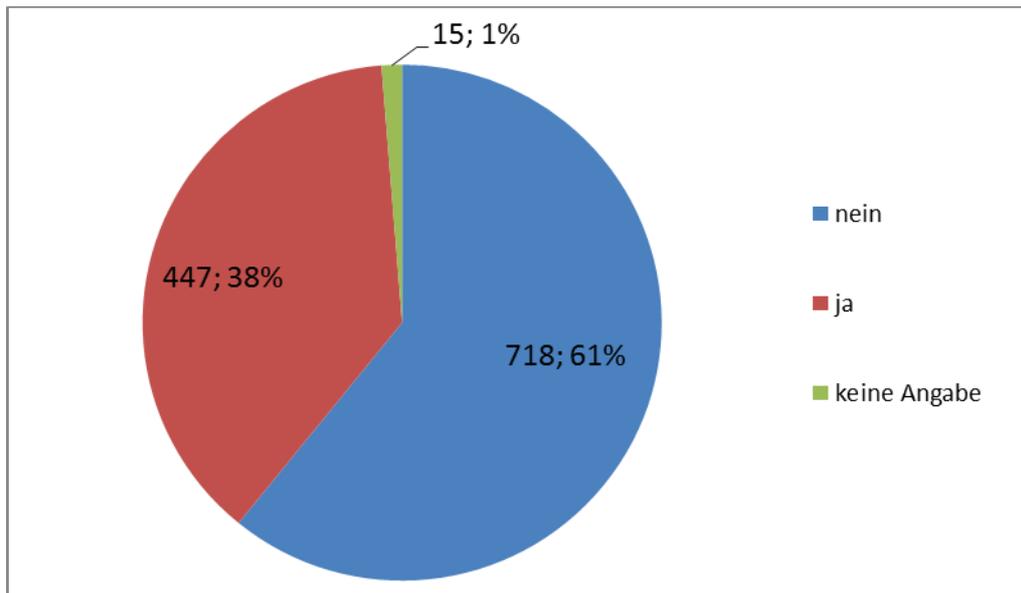


Abbildung 36 Alternativroute Gesamtverkehr

Wird nur der Durchgangsverkehr betrachtet, erkennt man, dass der Anteil, der eine Alternativroute hätte wählen können, größer ist.

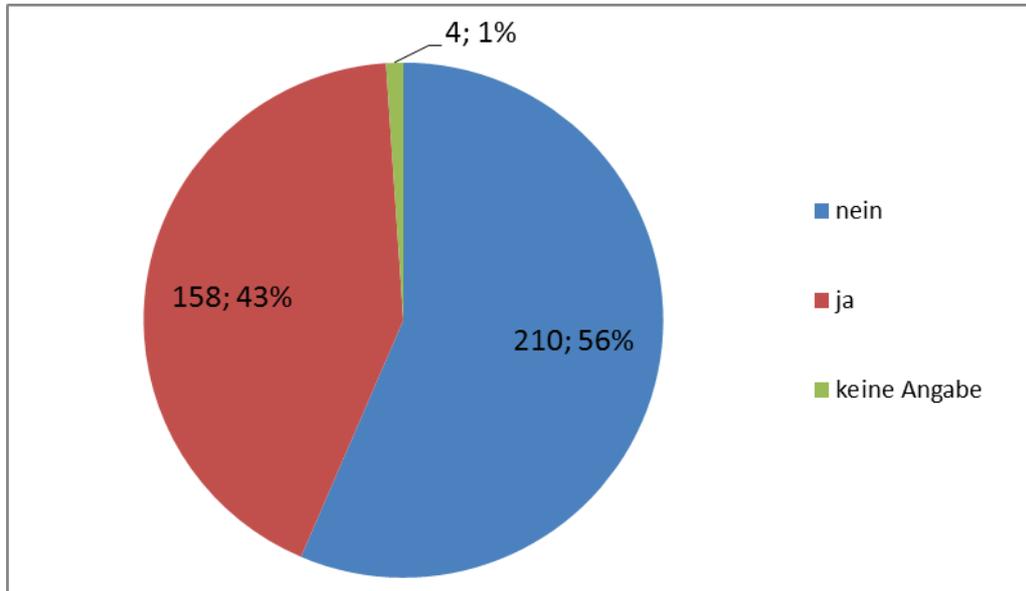


Abbildung 37 Alternativroute Durchgangsverkehr Gesamtverkehr

3.3.2 Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

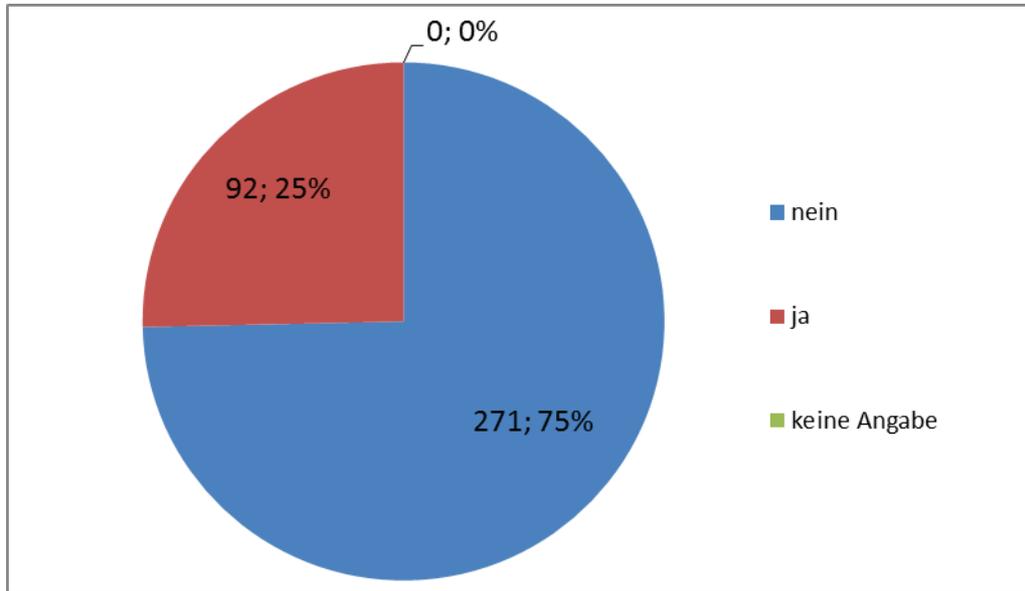


Abbildung 38 Alternativroute Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

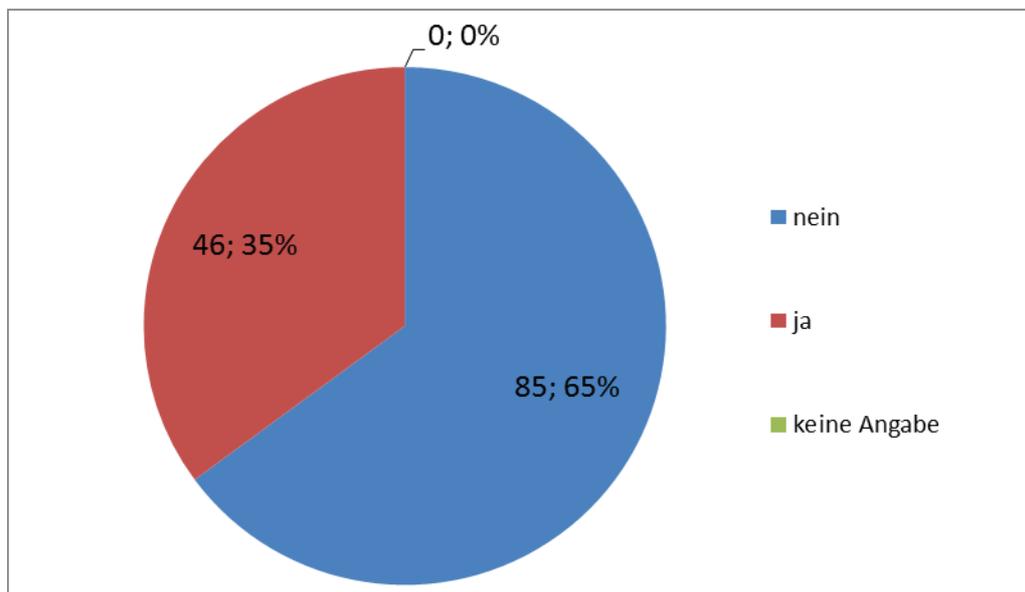


Abbildung 39 Alternativroute Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

3.3.3 Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

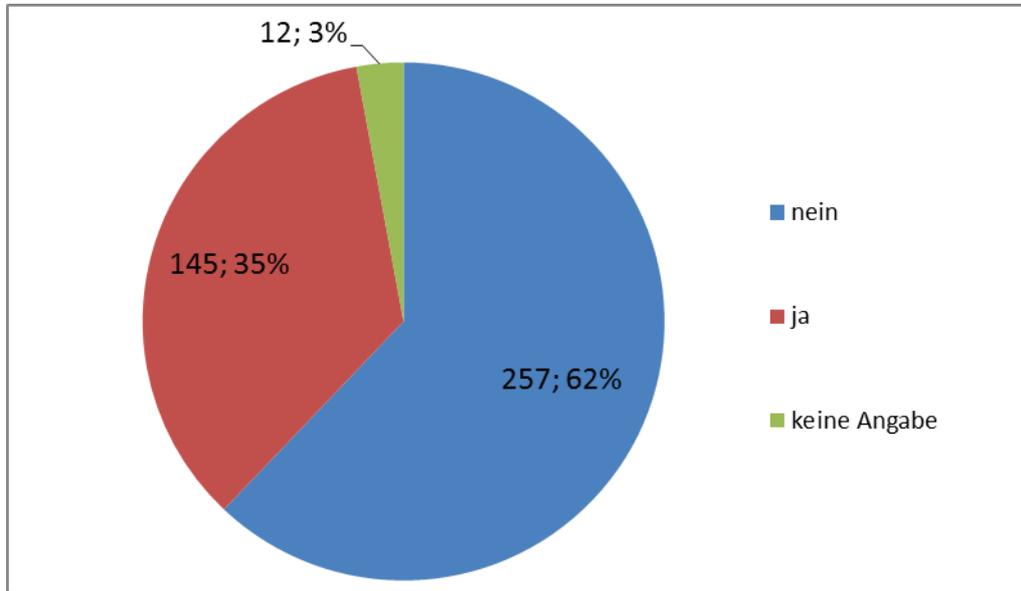


Abbildung 40 Alternativroute Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

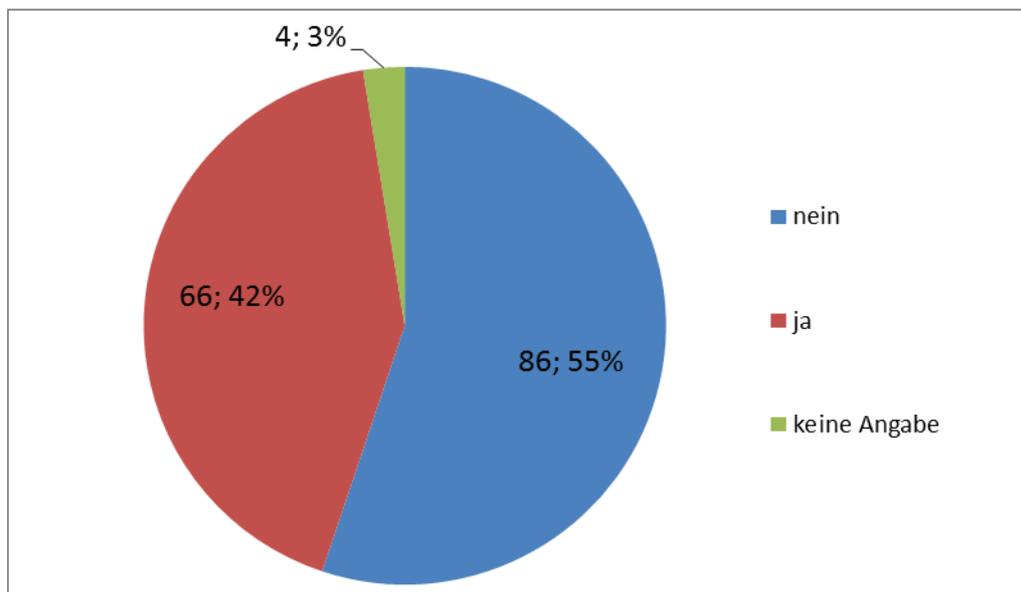


Abbildung 41 Alternativroute Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

3.3.4 Siemensallee Morgenspitze

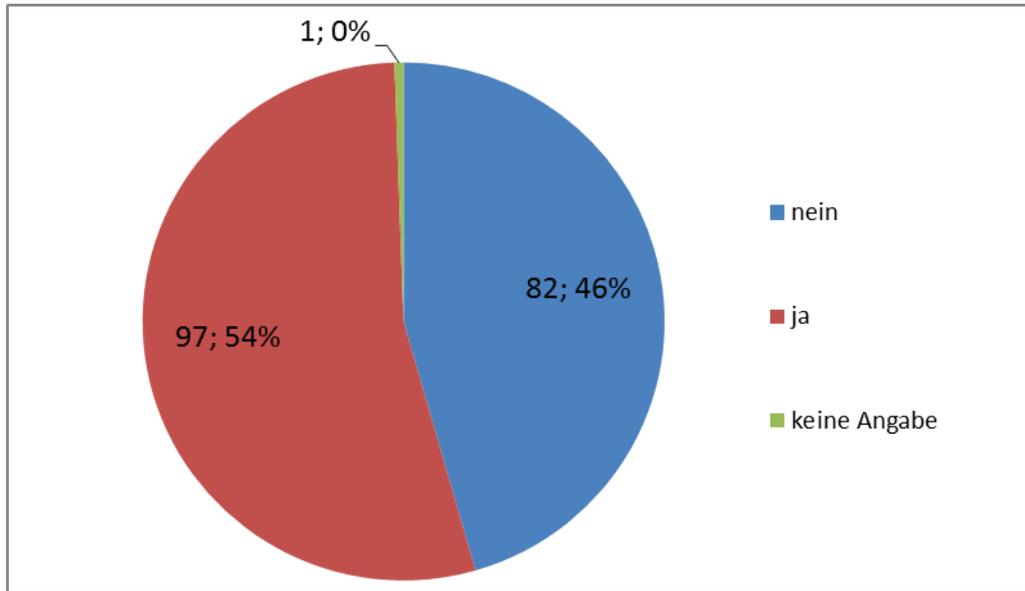


Abbildung 42 Alternativroute Siemensallee Morgenspitze

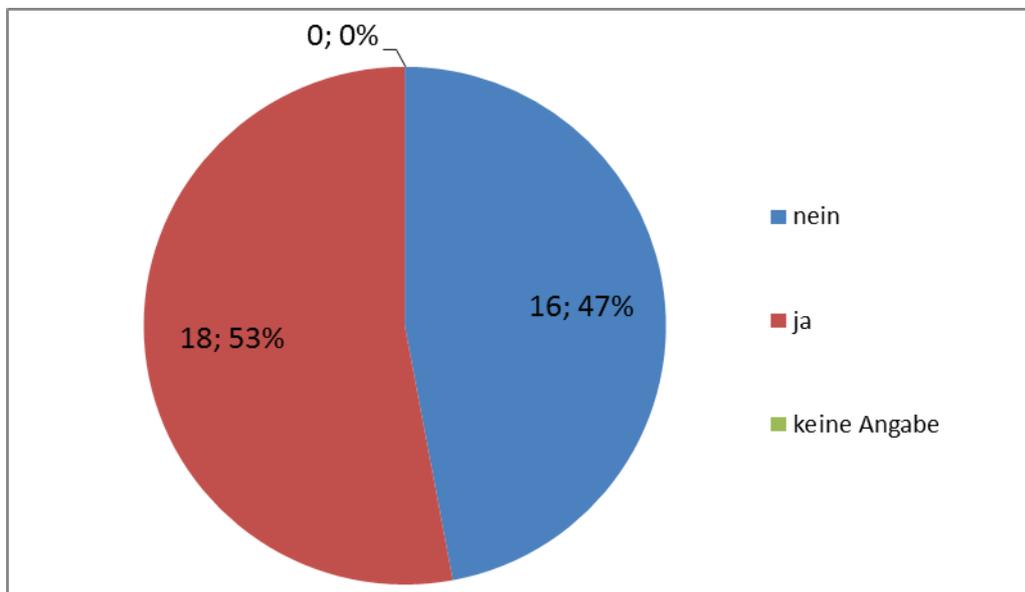


Abbildung 43 Alternativroute Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze

3.3.5 Siemensallee Abendspitze

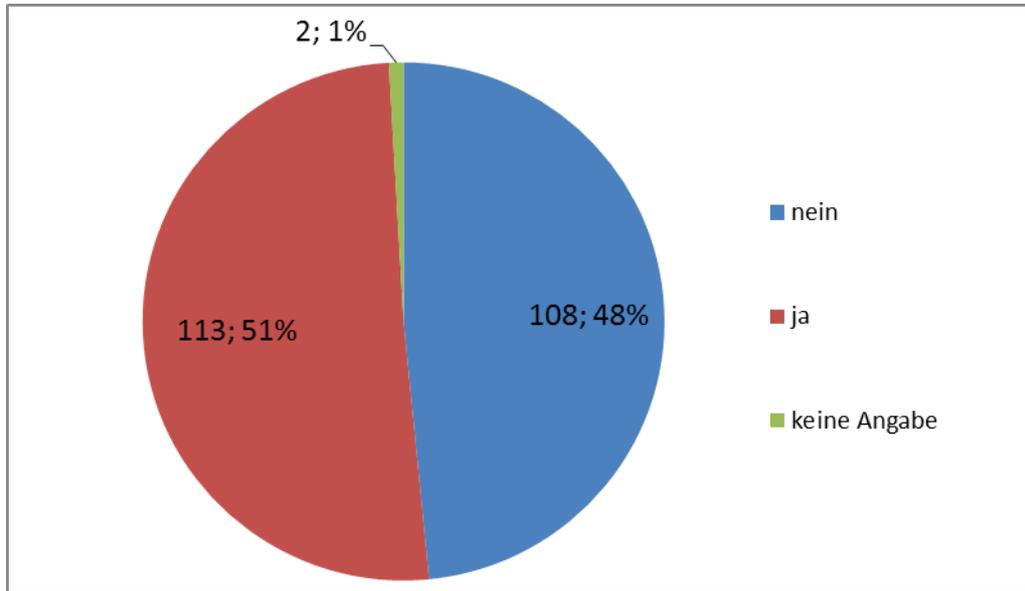


Abbildung 44 Alternativroute Siemensallee Abendspitze

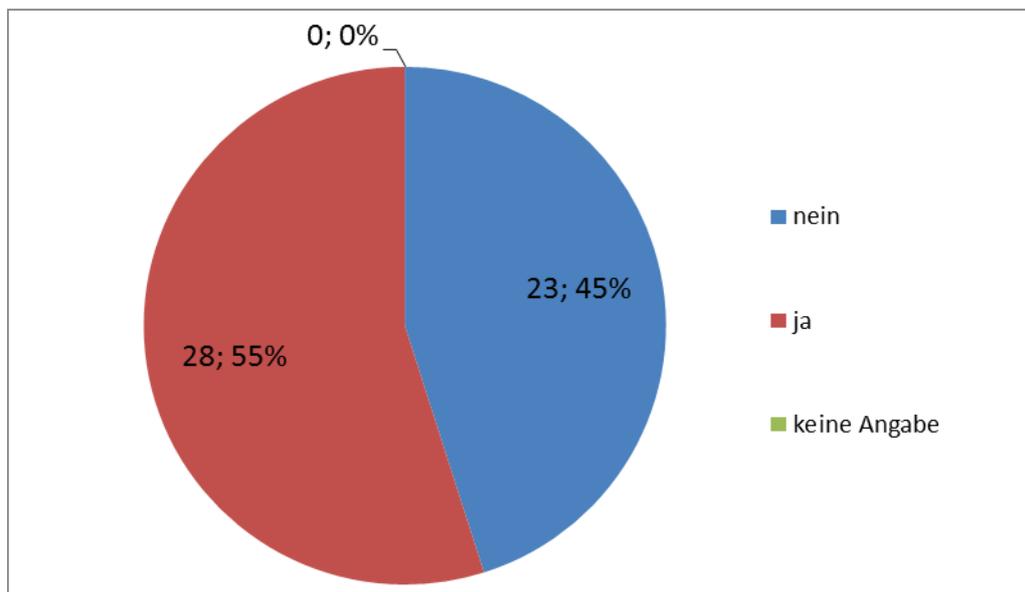


Abbildung 45 Alternativroute Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze

3.4 Alternatives Verkehrsmittel

3.4.1 Gesamtverkehr

Die Verkehrsteilnehmer wurden gefragt, ob sie ein anderes Verkehrsmittel hätten nehmen können. Wenn ja sollten sie angeben welche. Mehrfachnennungen waren möglich. Da vor allem beim Durchgangsverkehr interessant ist, ob die Verkehrsteilnehmer ein anderes Verkehrsmittel hätten wählen können, wird dieser nochmal gesondert ausgewertet.

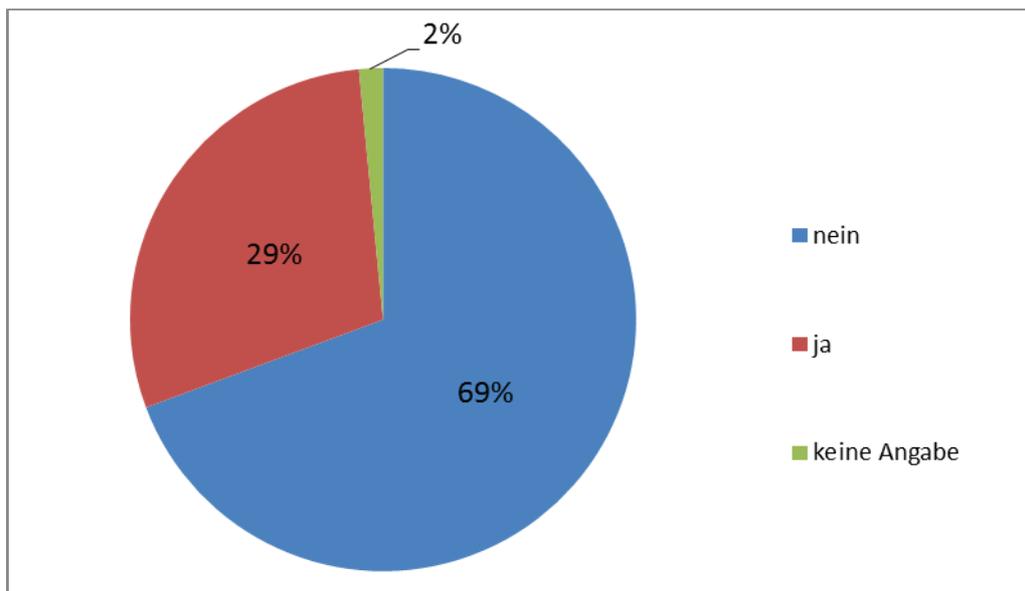


Abbildung 46 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Gesamtverkehr

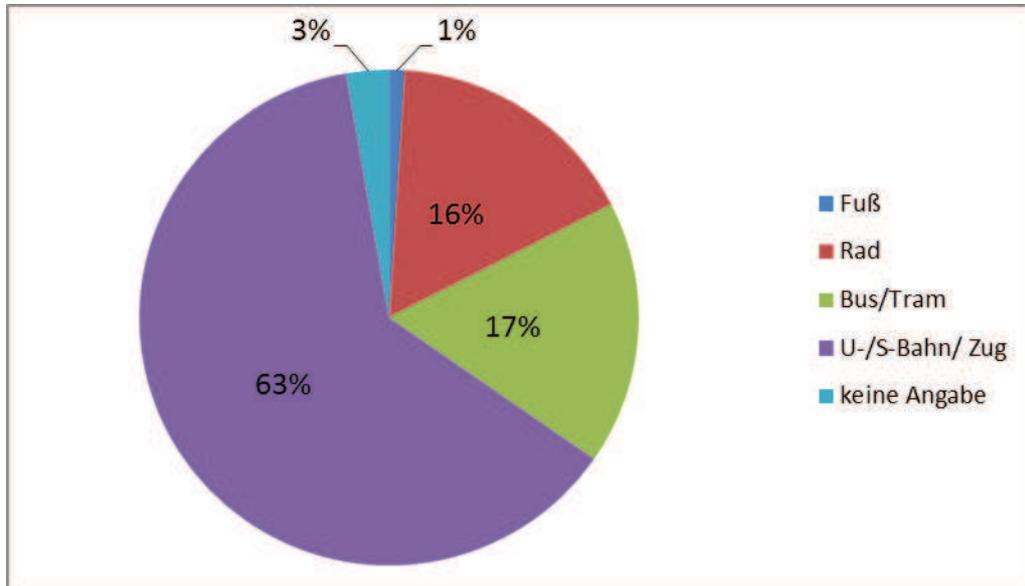


Abbildung 47 Alternatives Verkehrsmittel Gesamtverkehr

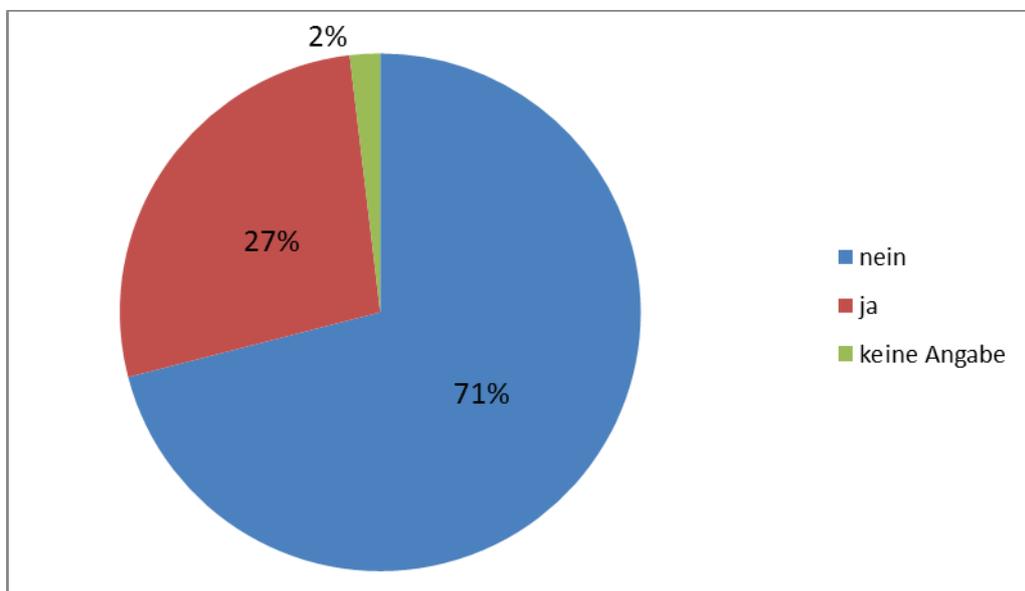


Abbildung 48 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr

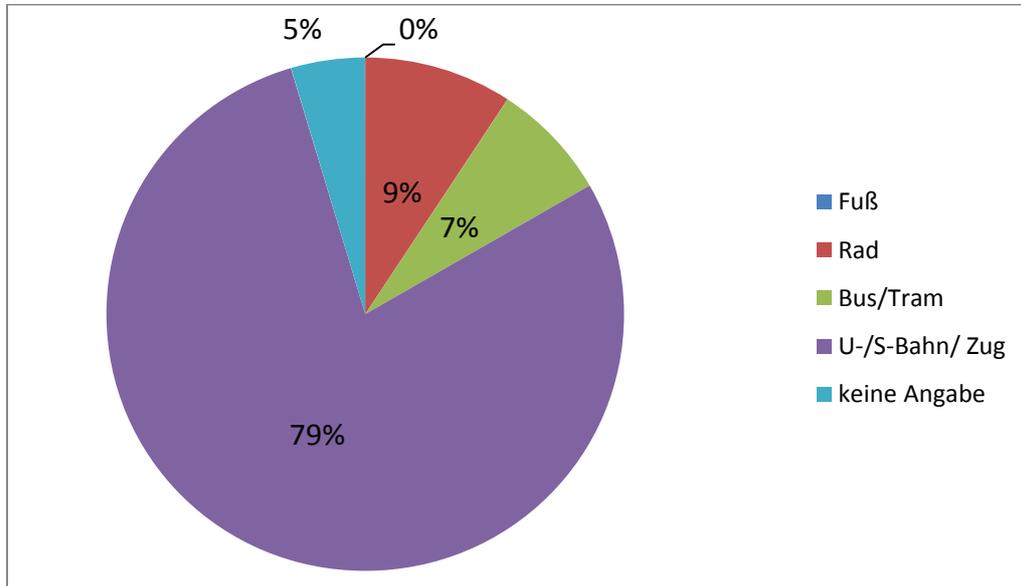


Abbildung 49 Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr

3.4.2 Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

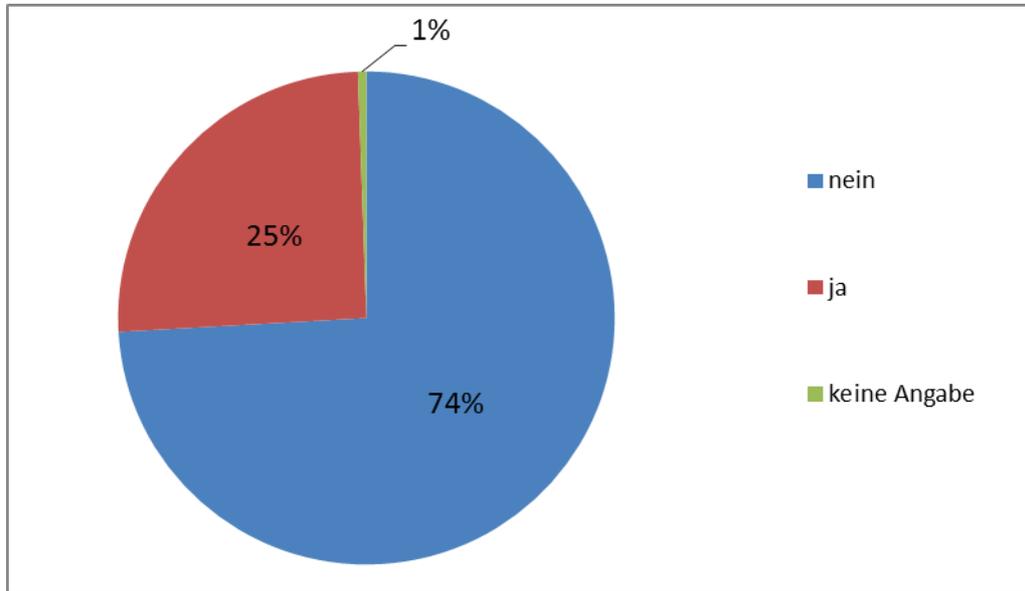


Abbildung 50 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

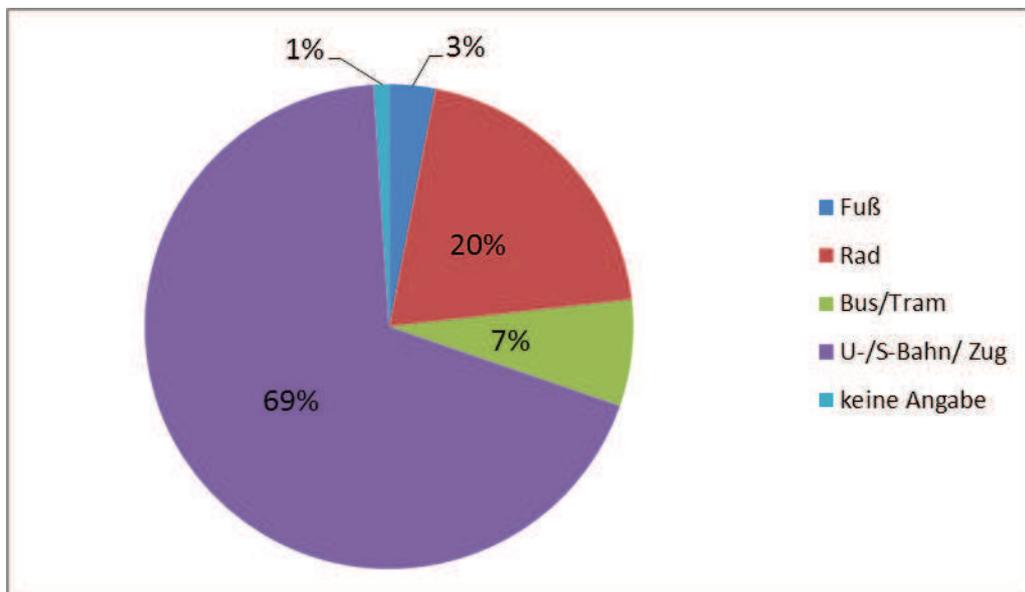


Abbildung 51 Alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

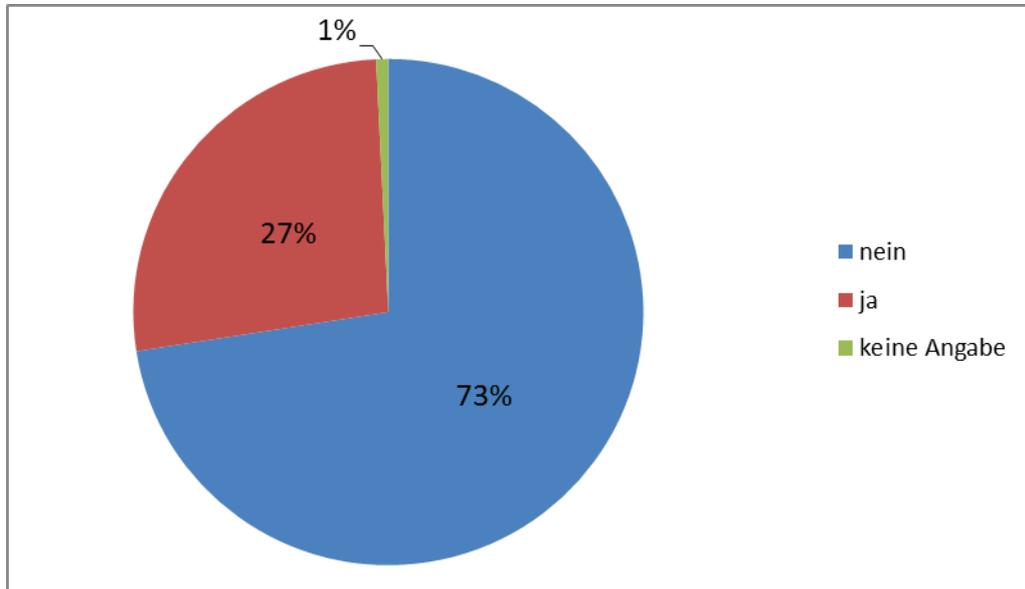


Abbildung 52 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

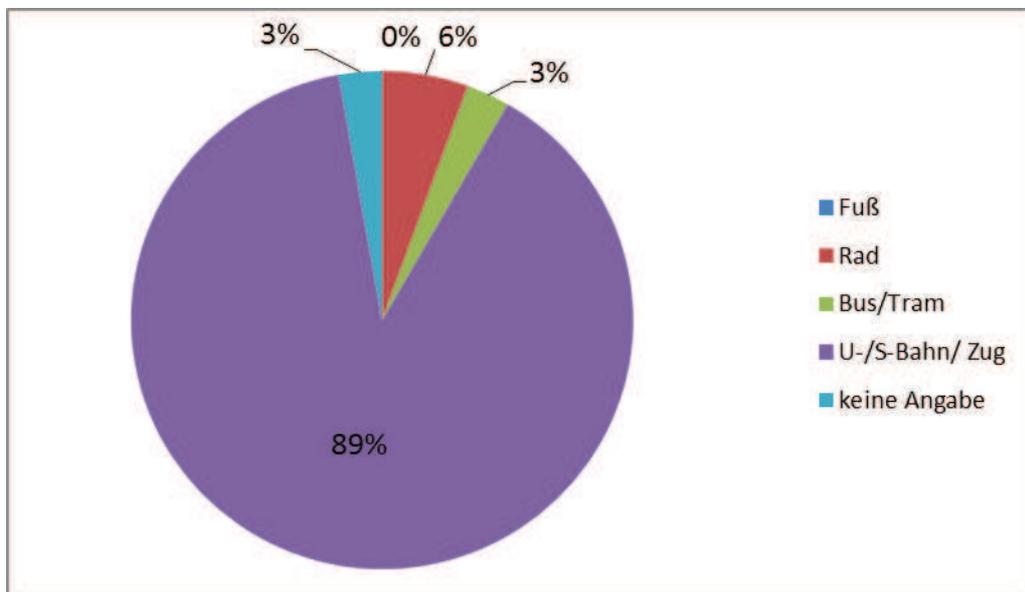


Abbildung 53 Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

3.4.3 Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

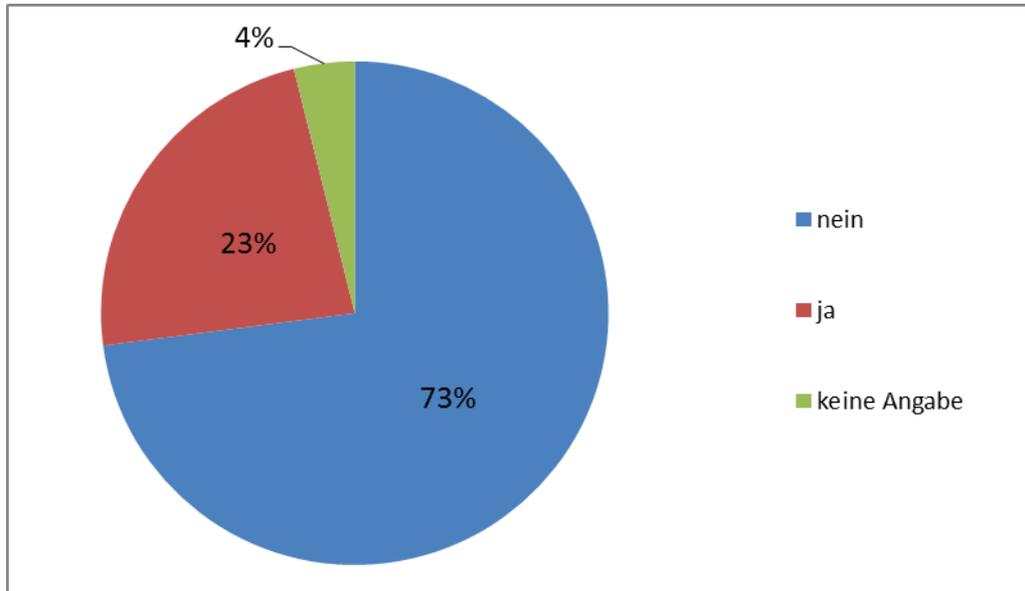


Abbildung 54 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

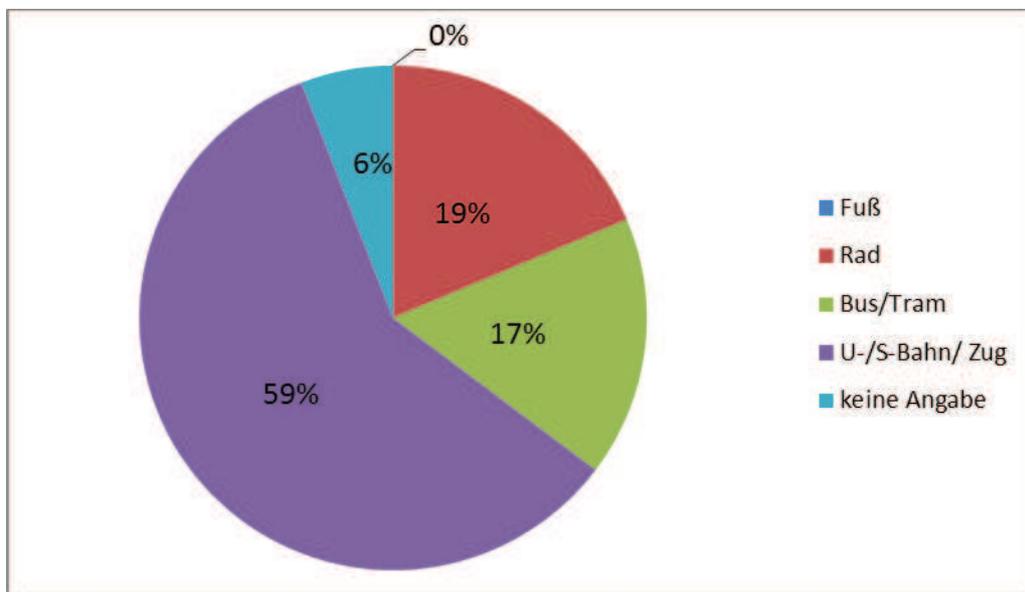


Abbildung 55 Alternatives Verkehrsmittel Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

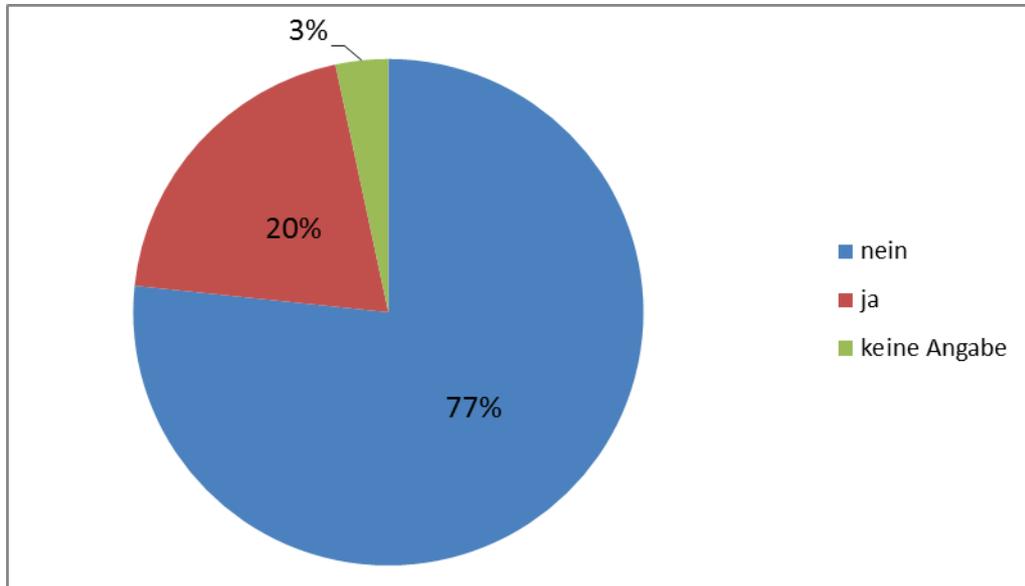


Abbildung 56 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

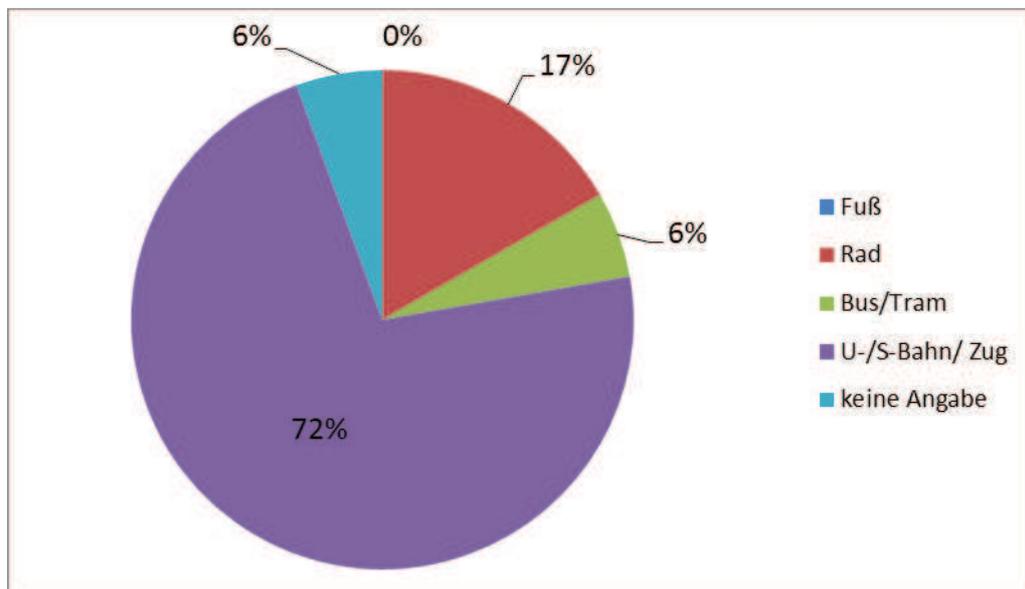


Abbildung 57 Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

3.4.4 Siemensallee Morgenspitze

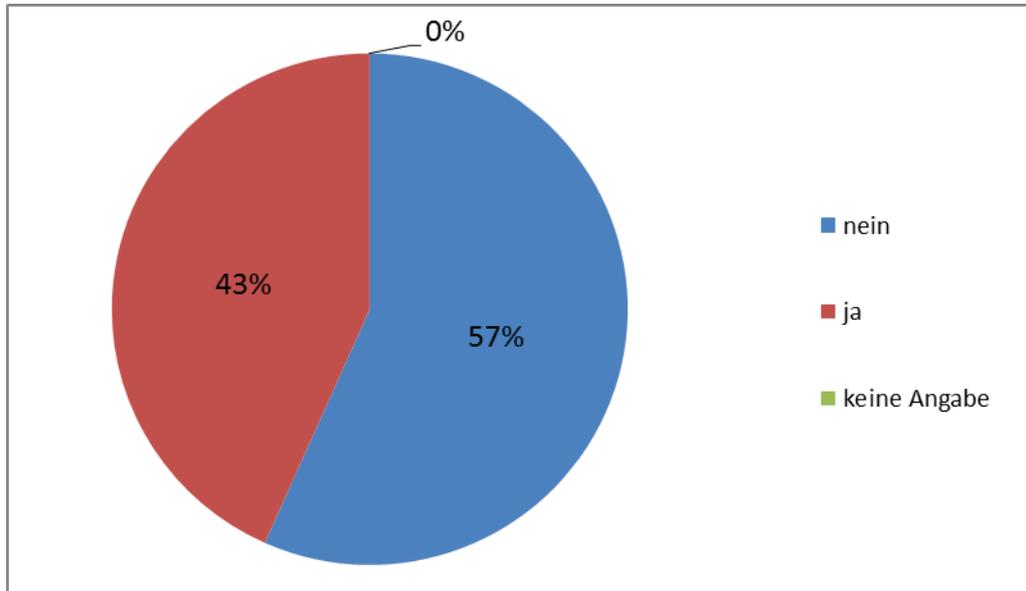


Abbildung 58 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Morgenspitze

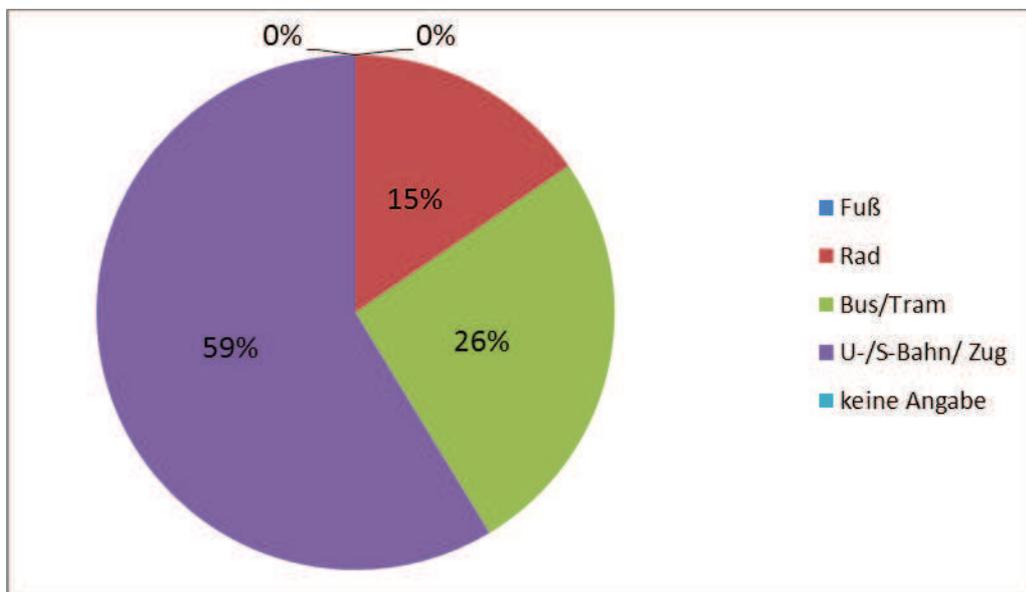


Abbildung 59 Alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Morgenspitze

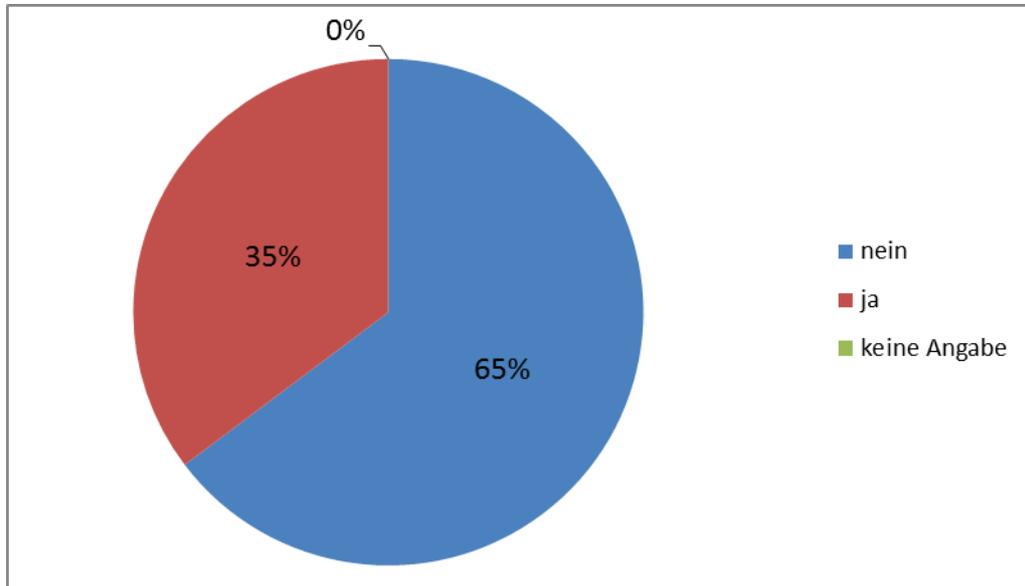


Abbildung 60 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze

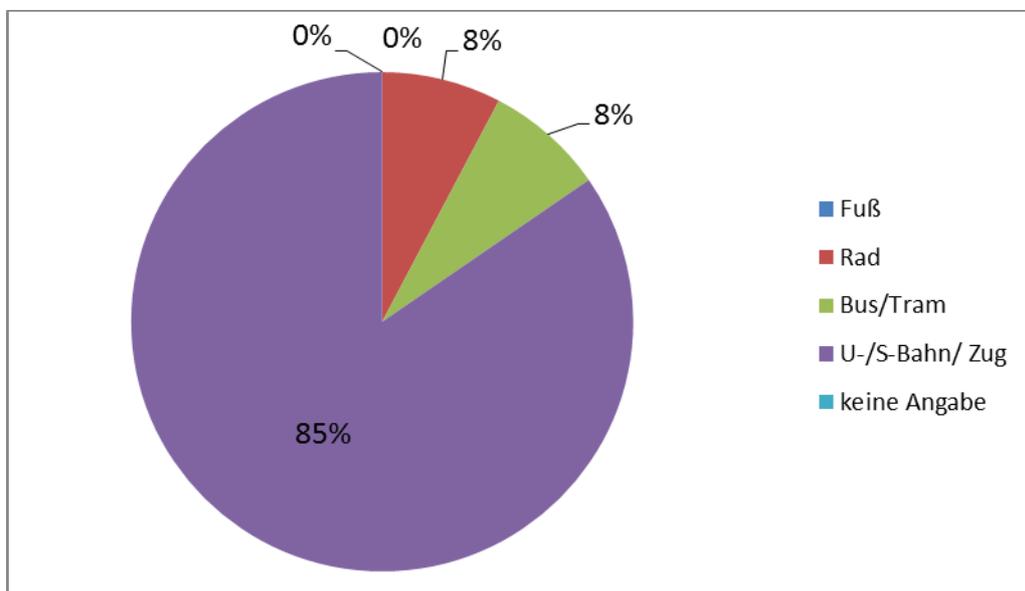


Abbildung 61 Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze

3.4.5 Siemensallee Abendspitze

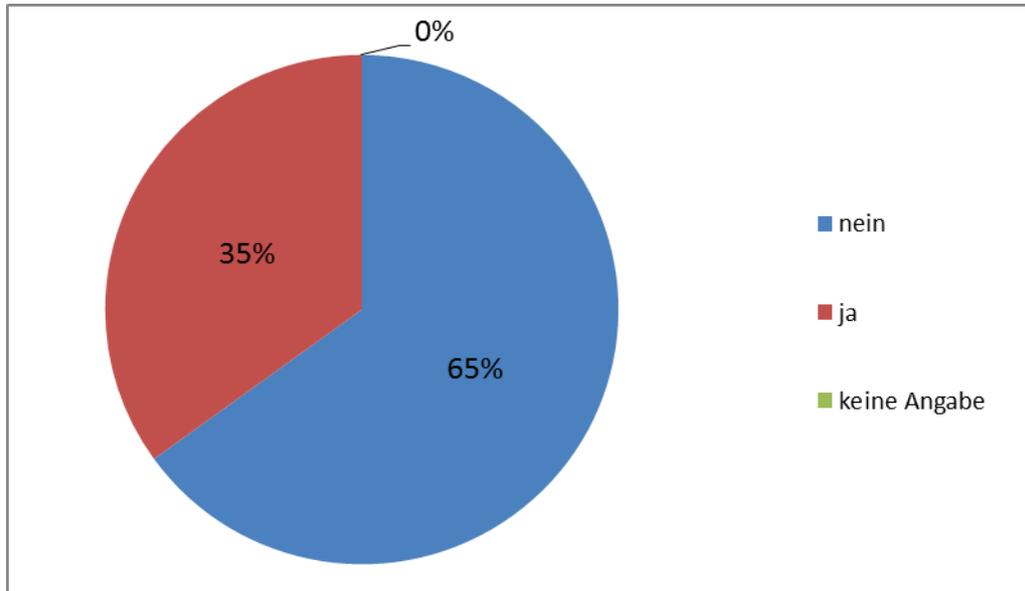


Abbildung 62 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Abendspitze

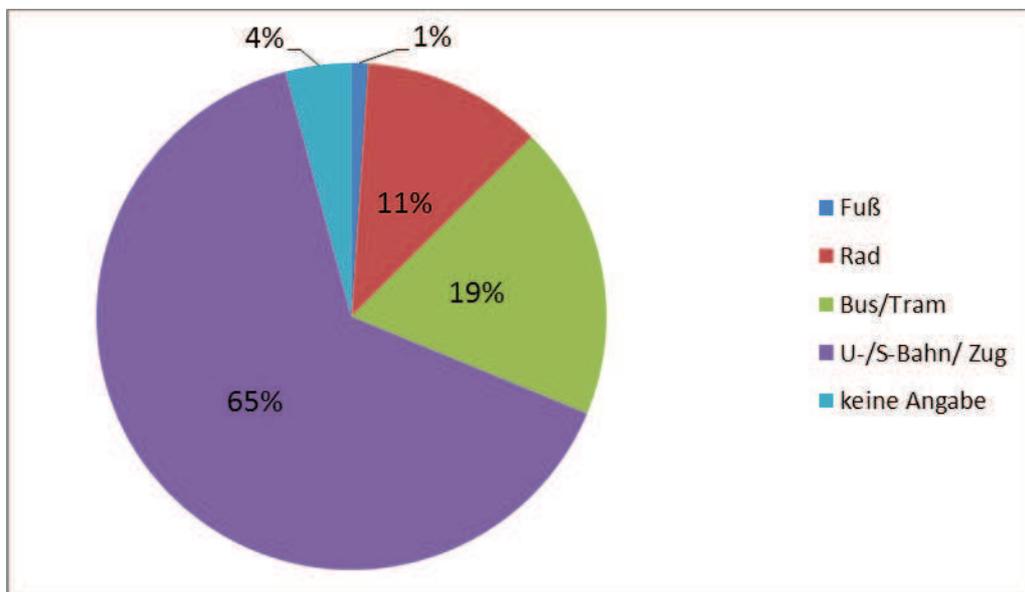


Abbildung 63 Alternatives Verkehrsmittel Siemensallee Abendspitze

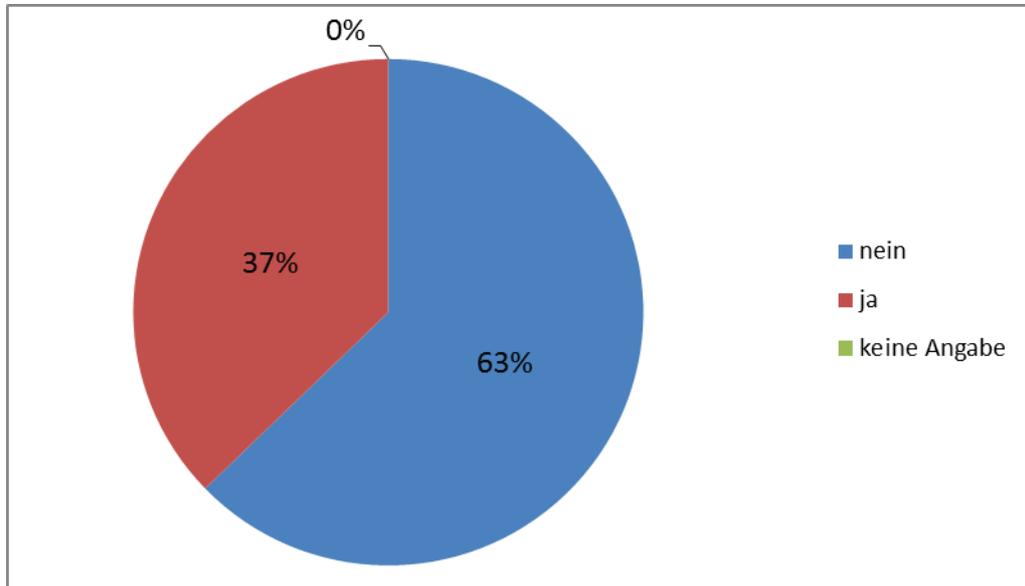


Abbildung 64 Möglichkeit alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze

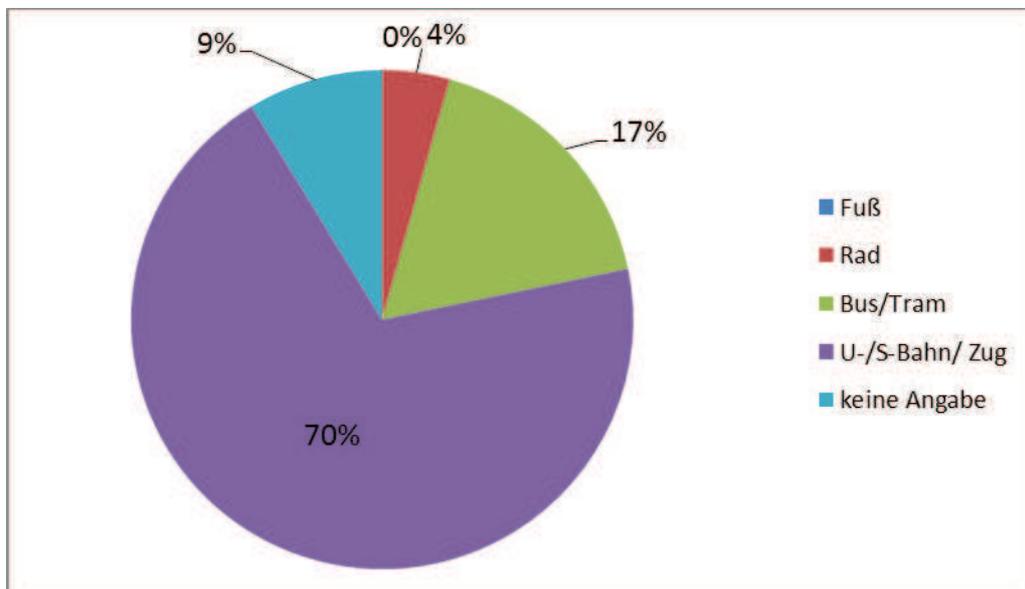


Abbildung 65 Alternatives Verkehrsmittel Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze

3.5 Besetzungsgrad

3.5.1 Gesamtverkehr

Bei jedem Fahrzeug vermerkte der Befrager die Anzahl der Insassen. Dadurch lässt sich ein Besetzungsgrad von 1,33 Personen/ Fahrzeug ermitteln. Die Aufteilung ist in folgender Abbildung dargestellt.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	878	74%
2	231	20%
3	47	4%
4 oder mehr	16	1%
keine Angabe	8	1%

Abbildung 66 Anzahl Insassen Gesamtverkehr

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr beträgt der Besetzungsgrad 1,30 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	286	78%
2	66	18%
3	11	3%
4 oder mehr	6	2%
keine Angabe	3	1%

Abbildung 67 Anzahl Insassen Durchgangsverkehr

3.5.2 Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

Der Besetzungsgrad beträgt 1,29 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	272	75%
2	73	20%
3	13	4%
4 oder mehr	2	1%
keine Angabe	3	1%

Abbildung 68 Anzahl Insassen Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr beträgt der Besetzungsgrad 1,18 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	109	83%
2	18	14%
3	3	2%
4 oder mehr	0	0%
keine Angabe	1	1%

Abbildung 69 Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Morgenspitze

3.5.3 Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

Der Besetzungsgrad beträgt 1,36 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	300	72%
2	88	21%
3	16	4%
4 oder mehr	8	2%
keine Angabe	2	0%

Abbildung 70 Anzahl Insassen Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr beträgt der Besetzungsgrad 1,35 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	117	75%
2	30	19%
3	6	4%
4 oder mehr	3	2%
keine Angabe	0	0%

Abbildung 71 Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Liesl-Karlstadt-Straße Abendspitze

3.5.4 Siemensallee Morgenspitze

Der Besetzungsgrad beträgt 1,26 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	143	79%
2	29	16%
3	7	4%
4 oder mehr	1	1%
keine Angabe	0	0%

Abbildung 72 Anzahl Insassen Siemensallee Morgenspitze

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr beträgt der Besetzungsgrad 1,38 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	26	76%
2	5	15%
3	2	6%
4 oder mehr	1	3%
keine Angabe	0	0%

Abbildung 73 Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Siemensallee Morgenspitze

3.5.5 Siemensallee Abendspitze

Der Besetzungsgrad beträgt 1,38 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	163	73%
2	41	18%
3	11	5%
4 oder mehr	5	2%
keine Angabe	3	1%

Abbildung 74 Anzahl Insassen Siemensallee Abendspitze

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr beträgt der Besetzungsgrad 1,41 Personen/ Fahrzeug.

Anzahl Insassen	Anzahl Fahrzeuge	Prozent
1	34	68%
2	13	26%
3	0	0%
4 oder mehr	2	4%
keine Angabe	1	2%

Abbildung 75 Anzahl Insassen Durchgangsverkehr Siemensallee Abendspitze

4 Zusammenfassung

Bei der Verkehrsbefragung am 23.07.2014 im 19.Stadtbezirk in München konnten 1180 Befragungen ausgewertet werden.

Die Verkehrsbefragung zeigt, dass 9% aller befragten Fahrzeugführenden als Binnenverkehr gelten und 26% als Durchgangsverkehr. 32% der Befragten beginnen ihre Fahrt im 19. Stadtbezirk und 33% beenden ihre Fahrt im 19.Stadtbezirk.

Aufgrund der Lage der Befragungsstellen lässt sich ein deutlicher Unterschied beim Quell- und Zielverkehr zwischen der Morgen- und Abendspitze erkennen. Beim Binnen- und Durchgangsverkehr lässt sich kein großer Unterschied zwischen den zwei Zeitbereichen feststellen. Insgesamt ist der Durchgangsverkehr an der Liesl-Karlstadt-Straße (morgens 31%, abends 30%) deutlich höher als an der Siemensallee (morgens 15%, abends 18%). Es zeigt sich, dass der morgens auftretende Quellverkehr abends als Zielverkehr wiederkehrt.

62% des Gesamtverkehrs geben als Fahrzweck die Arbeit an. Als zweithäufigster Fahrzweck wird mit 15% Besuch/Freizeit genannt. Der Rest verteilt sich gleichmäßig auf die anderen Fahrzwecke (Schule/Arbeit, Besorgungen/Einkauf, Behörden/Arzt, Bringen/Holen, Wirtschaftsverkehr wie Lieferung/Kundentermin, Sonstiges, keine Angabe). Die Aufteilung beim Durchgangsverkehr ist ähnlich dem Gesamtverkehr. Beim Binnenverkehr beträgt der Anteil mit dem Zweck Arbeit nur noch 39%, dafür sind vor allem die Anteile mit dem Zweck Besorgen/Einkaufen und Bringen/Holen deutlich höher. Der Grund Besorgen/Einkaufen liegt mit 19% in etwa fünf mal höher als beim Gesamt- und Durchgangsverkehr. Gleiches gilt für die Kategorie Bringen/Holen, diese liegt mit 15% in etwa vier mal höher als beim Gesamt- und Durchgangsverkehr.

Bei den unterschiedlichen Zeiten sieht man, dass an beiden Befragungsstellen morgens der Hauptzweck der Fahrt in die Arbeit ist. Am Abend sind an beiden Befragungsstellen neben der Arbeit auch größtenteils Besuch/Freizeit und Besorgung/Einkauf der Grund für die Fahrt.

38% der Befragten geben an, dass sie eine Alternativroute hätten wählen können. Beim Durchgangsverkehr steigt die Zahl sogar auf 43%. Bei der Siemensallee gaben sogar durchgängig über 50% der Befragten an, dass eine Alternativroute vorhanden wäre.

Ein alternatives Verkehrsmittel hätten 29% der Befragten nehmen können. Wobei mit 63% die Mehrheit die Kategorie U-/S-Bahn/Zug angab. An der Siemensallee gaben 35-43% aller Befragten an,

eine Möglichkeit zu haben ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen. An der Liesl-Karlstadt-Straße jedoch ist es nur knapp ein Viertel, 23-25%.

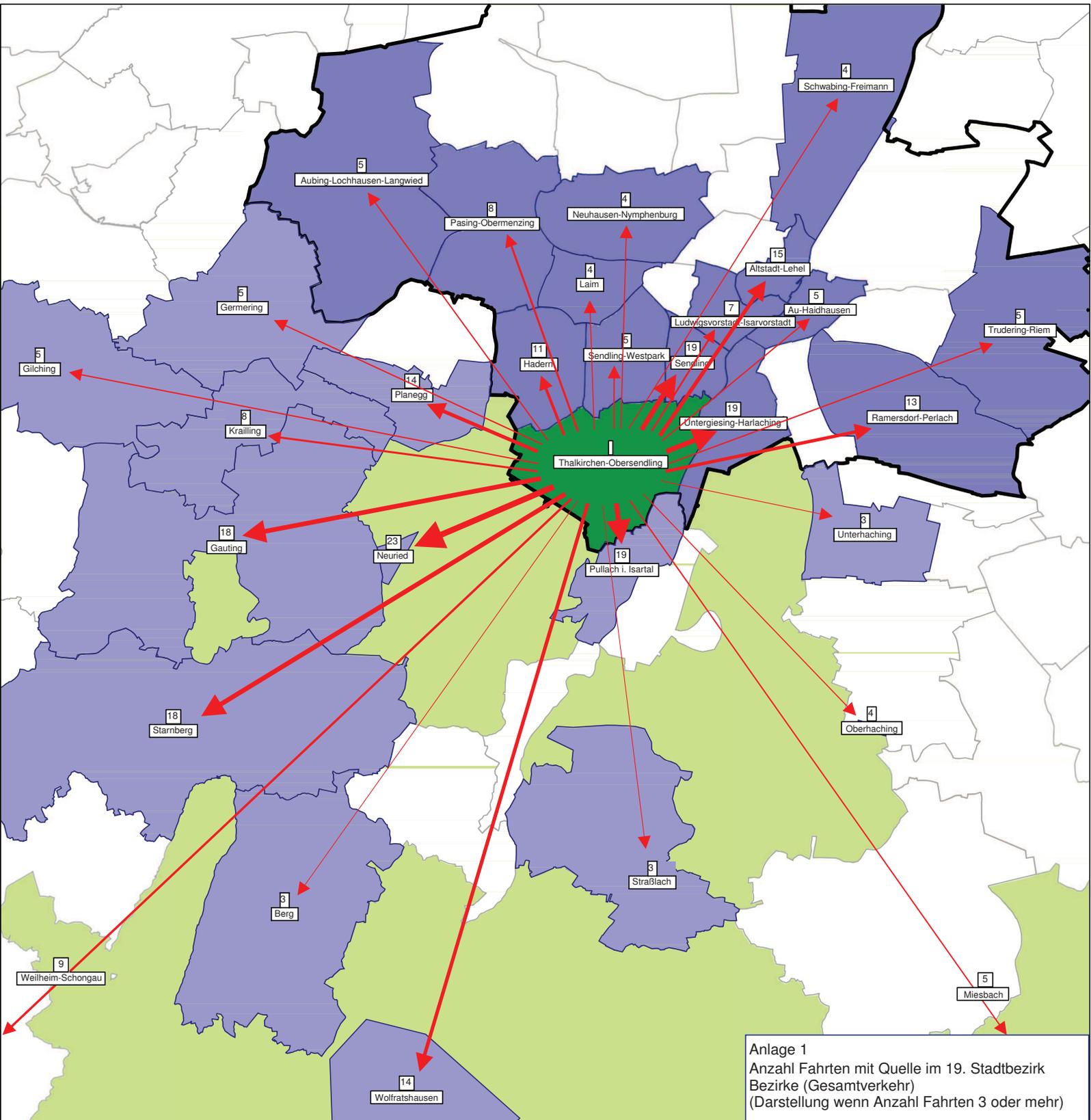
Beim Besetzungsgrad lässt sich kein großer Unterschied zwischen den Befragungsstellen und der Befragungszeit feststellen. Er schwankt zwischen 1,26 und 1,38 und beträgt im Durchschnitt 1,33 Personen/Fahrzeug.

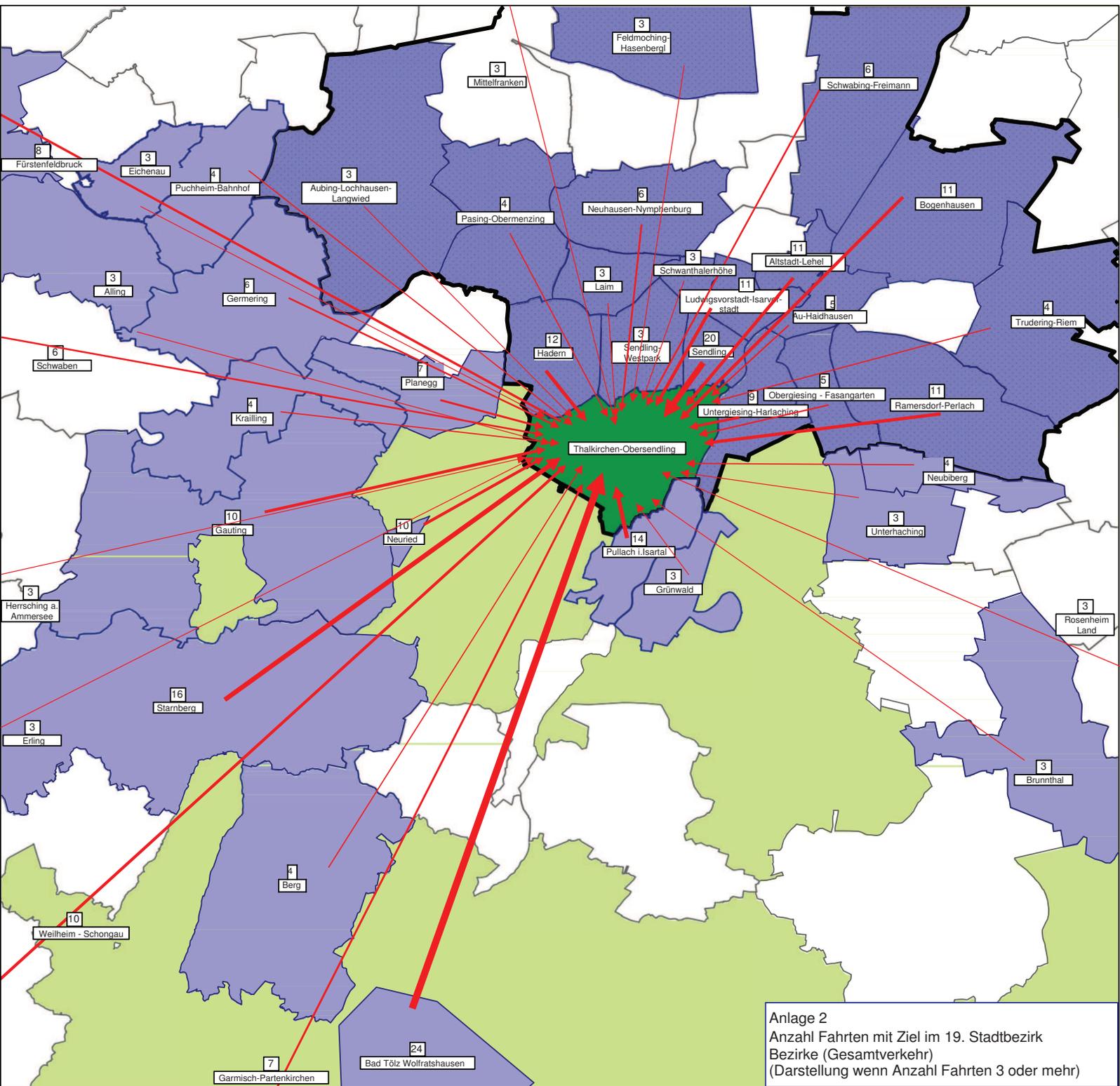
München, 17.08.2015

Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur

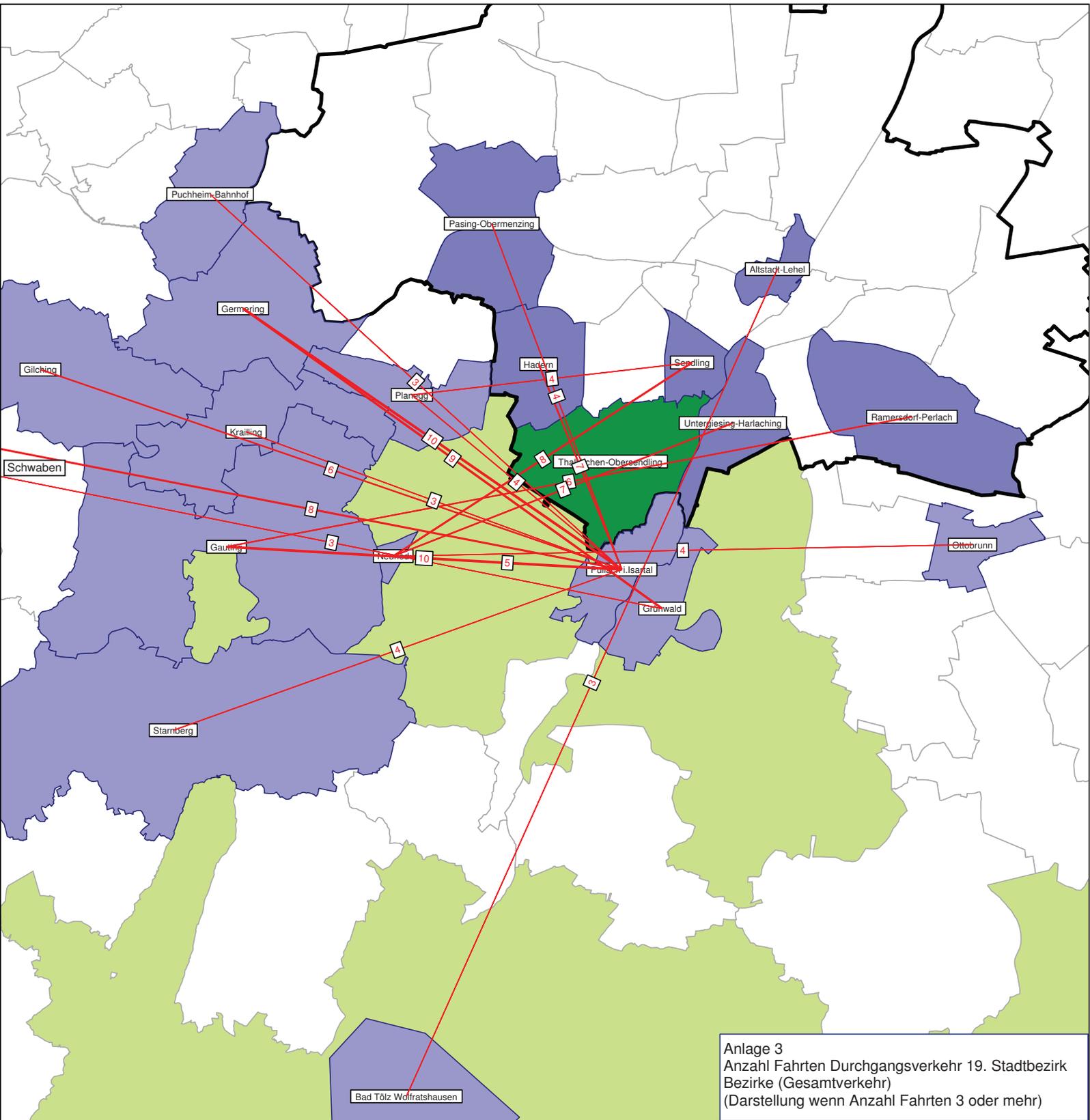
5 Quellenverzeichnis

- [1] Baureferat
Planfeststellungsverfahren „Verlängerung der Stäblistraße“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531)
München, 2013.

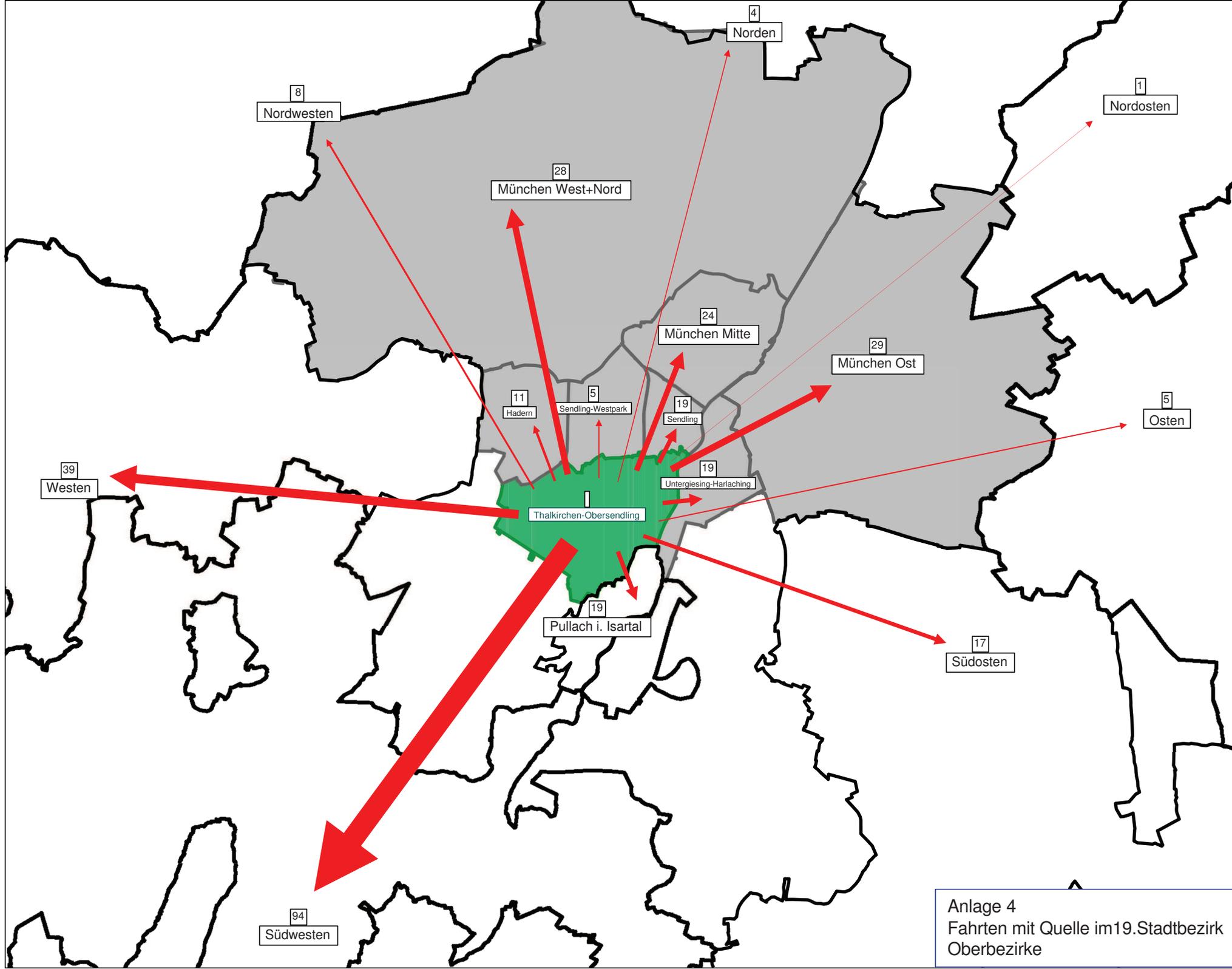




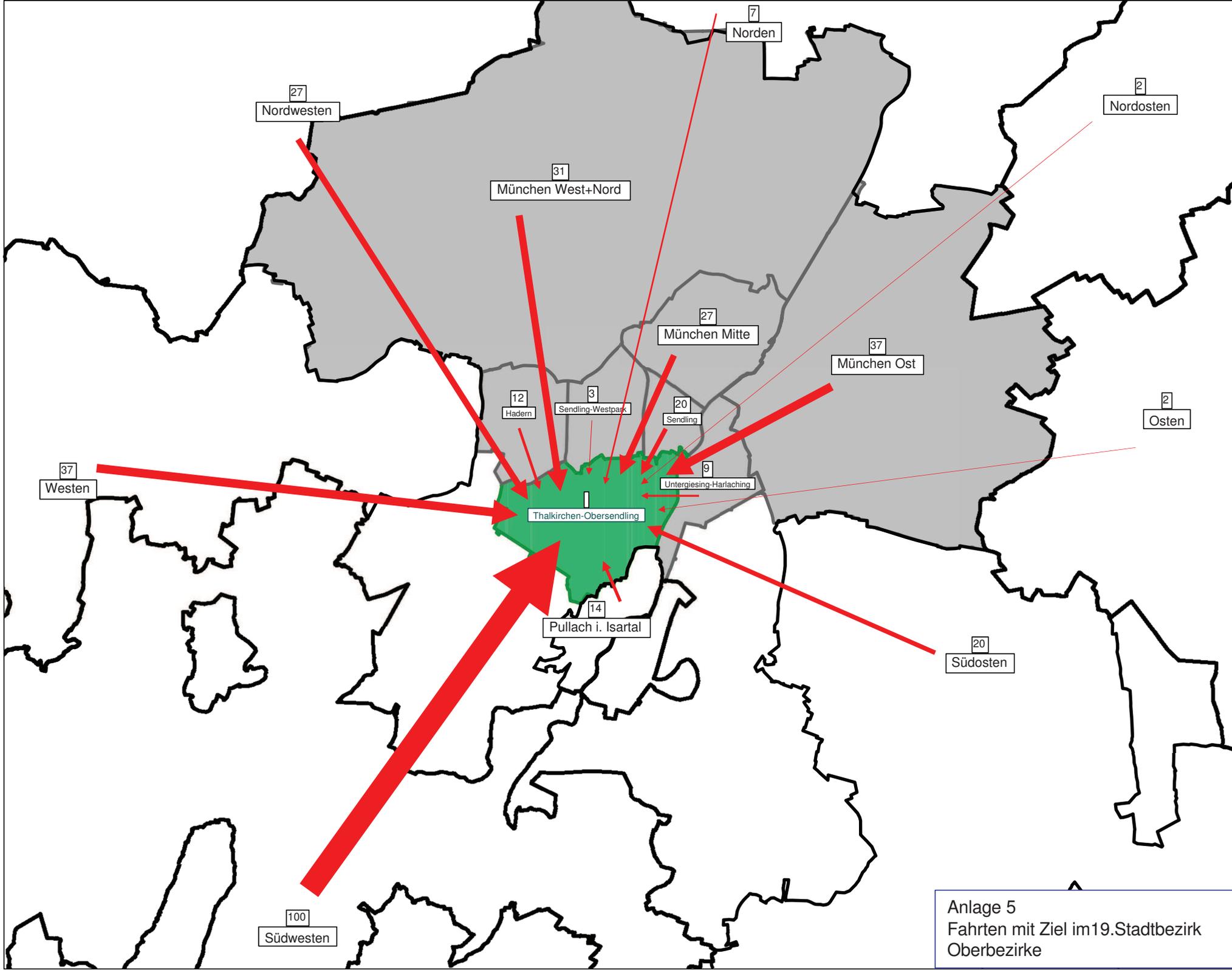
Anlage 2
 Anzahl Fahrten mit Ziel im 19. Stadtbezirk
 Bezirke (Gesamtverkehr)
 (Darstellung wenn Anzahl Fahrten 3 oder mehr)



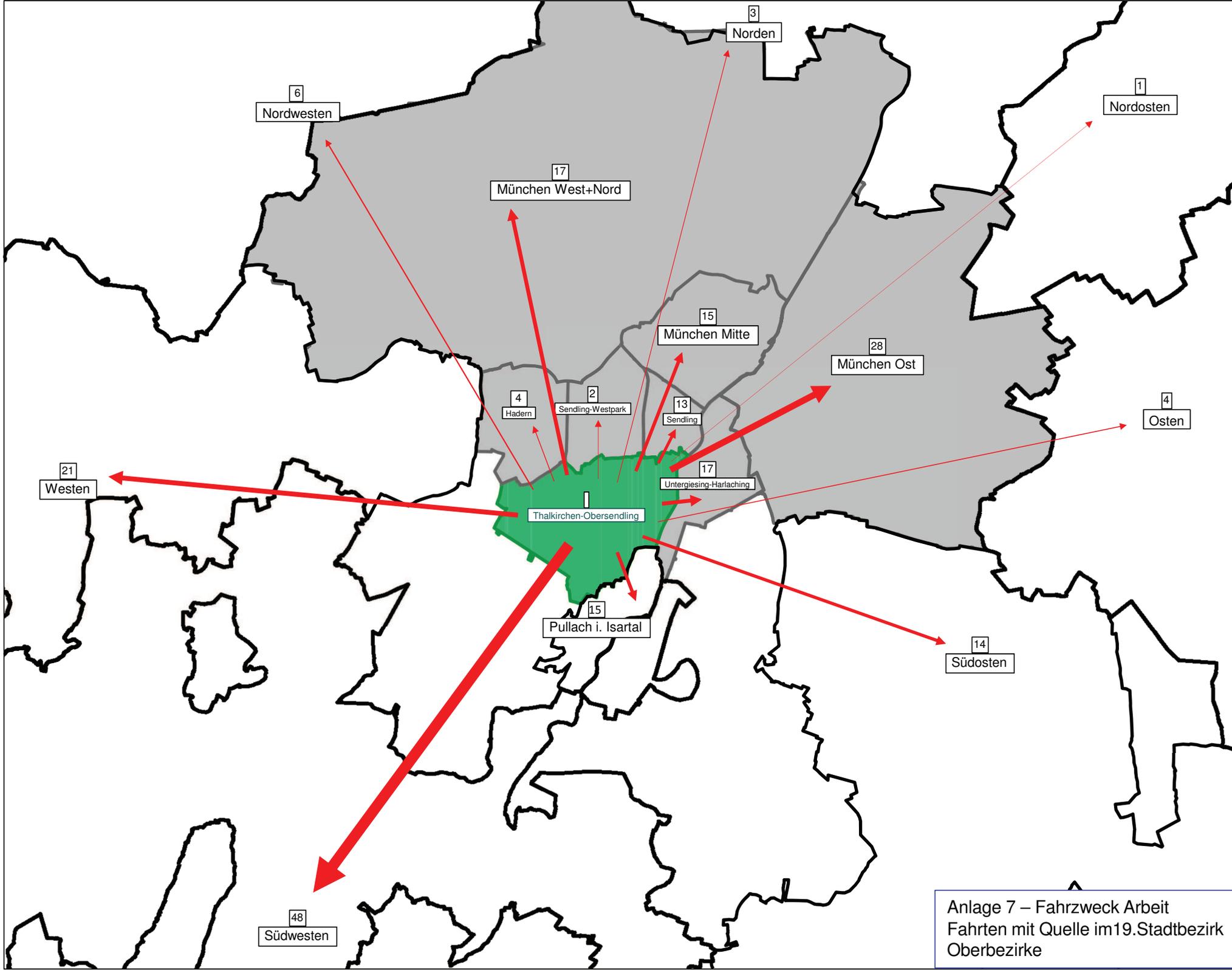
Anlage 3
 Anzahl Fahrten Durchgangsverkehr 19. Stadtbezirk
 Bezirke (Gesamtverkehr)
 (Darstellung wenn Anzahl Fahrten 3 oder mehr)



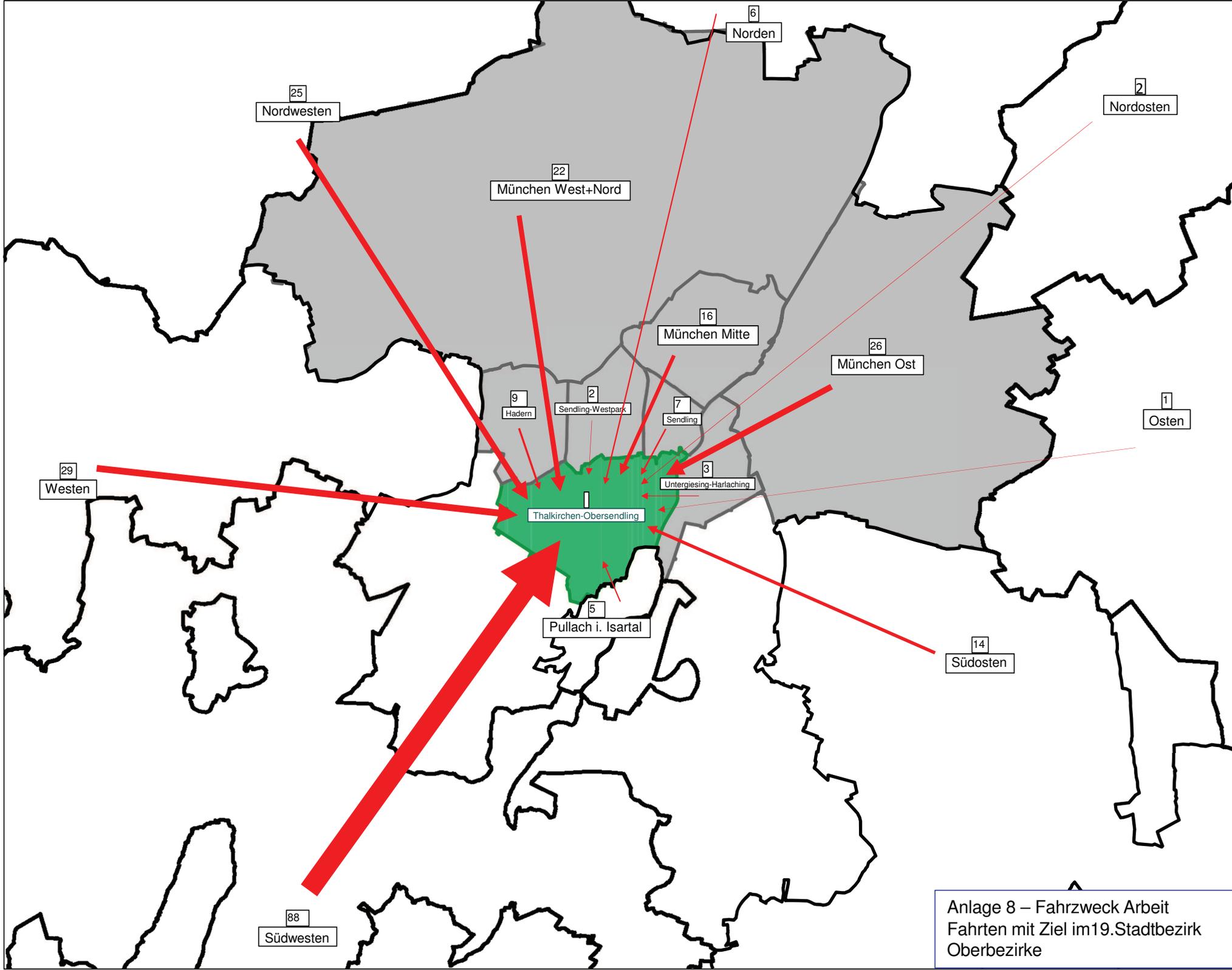
Anlage 4
Fahrten mit Quelle im 19. Stadtbezirk
Oberbezirke



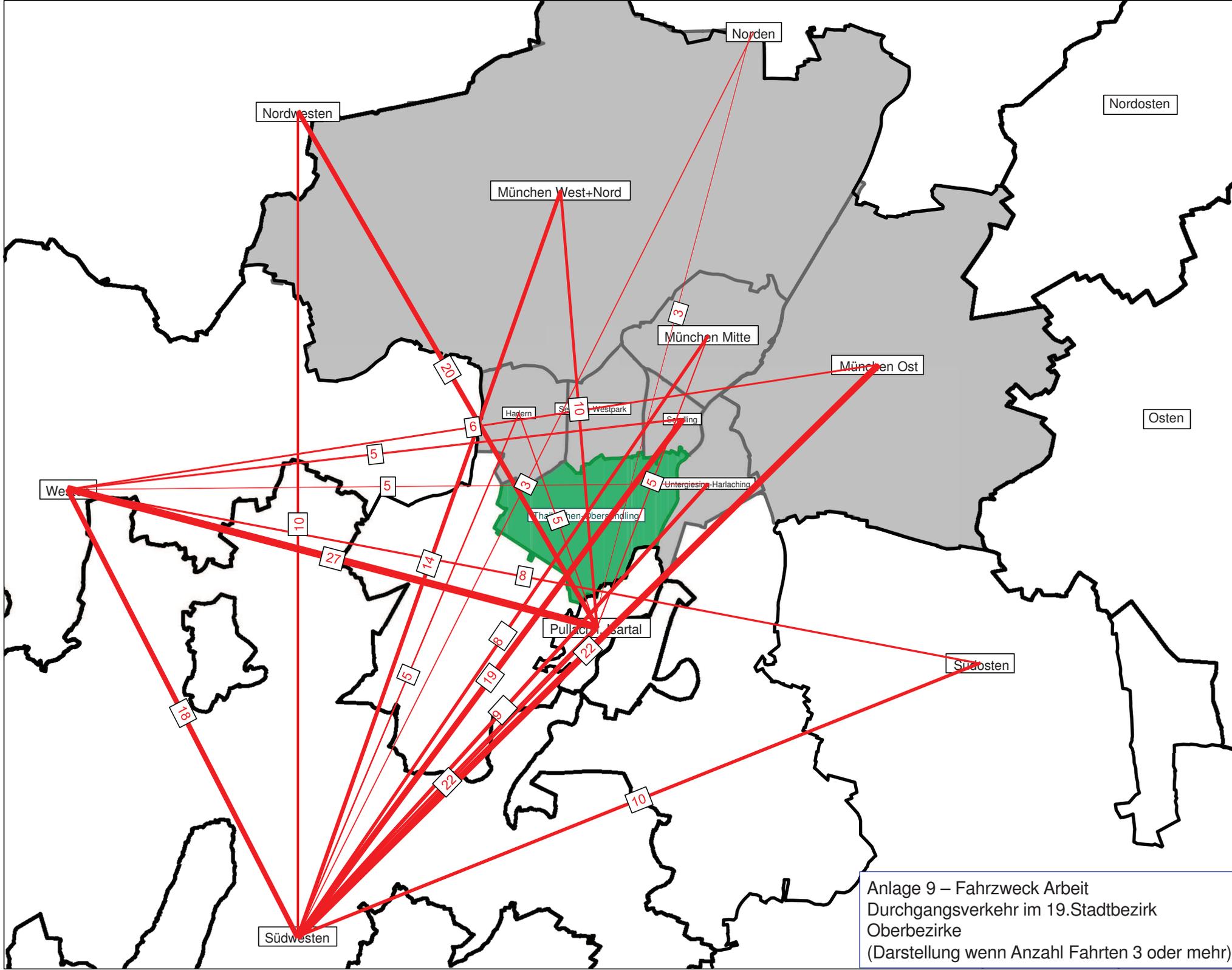
Anlage 5
Fahrten mit Ziel im 19. Stadtbezirk
Oberbezirke



Anlage 7 – Fahrzweck Arbeit
 Fahrten mit Quelle im 19. Stadtbezirk
 Oberbezirke



Anlage 8 – Fahrzweck Arbeit
Fahrten mit Ziel im 19. Stadtbezirk
Oberbezirke



Anlage 9 – Fahrzweck Arbeit
 Durchgangsverkehr im 19.Stadtbezirk
 Oberbezirke
 (Darstellung wenn Anzahl Fahrten 3 oder mehr)

Verkehrsbefragung
 19.Stadtbezirk München
 am 23.07.2014

Anlage 10

Einteilung Bezirke in Oberbezirke

Nummer	Oberbezirk	Bezirk
6	Sendling	Sendling
7	Sendling-Westpark	Sendling-Westpark
18	Untergiesing-Harlaching	Untergiesing-Harlaching
19	Thalkirchen-Obersendling	Thalkirchen-Obersendling
20	Hadern	Hadern
1000	München West+Nord	Schwabing-West Neuhausen-Nymphenburg Moosach Milbertshofen- Am Hart Schwabing-Freimann Pasing-Obermenzing Aubing-Lochhausen-Langwied Allach-Untermenzing Feldmoching-Hasenberg Laim
1001	München Mitte	Altstadt-Lehel Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt Maxvorstadt Schwanthalerhöhe
1002	München Ost	Au-Haidhausen Bogenhausen Berg am Laim Trudering-Riem Ramersdorf-Perlach Obergiesing - Fasangarten
2000	Südwesten	Österreich Bad Tölz Wolfratshausen Garmisch-Partenkirchen Weilheim-Schongau Baierbrunn Grünwald Neuried Hohenschäftlarn Straßlach Berg Erling Feldafing Gauting Herrsching a.Ammersee Oberalting Pöcking

		Starnberg Tutzing
2001	Südosten	Rosenheim Stadt Berchtesgadener Land Miesbach Rosenheim Land Traunstein Jakobsbairern Egmating Glonn Brunnthal Höhenkirchen Hohenbrunn Oberhaching Ottobrunn Aying Sauerlach Taufkirchen Neubiberg Unterhaching
2002	Osten	Altötting Anzing Aßling Bruck Ebersberg Forstinning Frauenneuharting Grafing b.München Hohenlinden Kirchseeon Markt Schwaben Moosach Oberpframmern Vaterstetten Poing Emmering Steinhöring Zorneding Buch a.Buchrain Forstern Isen Pastetten Sankt Wolfgang Feldkirchen Grasbrunn Haar Putzbrunn
2003	Nordosten	Pliening Berglern Bockhorn

		Dorfen Eitting Erding Finsing Fraunberg Hohenpolding Inning a.Holz Kirchberg Langenpreising Lengdorf Moosinning Oberneuching Oberding Ottenhofen Steinkirchen Taufkirchen (Vils) Walpertskirchen Wartenberg Wörth Aschheim Kirchheim b.München
2004	Norden	Deutschland Oberpfalz Mittelfranken Unterfranken Flughafen München Haimhausen Hebertshausen Petershausen Röhrmoos Vierkirchen Weichs Allershausen Attenkirchen Au i.d.Hallertau Eching Rudelzhausen Fahrenzhausen Freising Gammelsdorf Haag a.d.Amper Hallbergmoos Hörgertshausen Hohenkammer Kirchdorf a.d.Amper Kranzberg Langenbach Marzling Mauern Moosburg a.d.Isar

		<p>Nandlstadt Neufahrn b.Freising Paunzhausen Wang Wolfersdorf Zolling Garching b.München Ismaning Oberschleißheim Unterföhring Unterschleißheim</p>
2005	Nordwesten	<p>Schwaben Altomünster Bergkirchen Dachau Erdweg Karlsfeld Markt Indersdorf Odelzhausen Pfaffenhofen a.d.Glonn Schwabhausen Sulzemoos Hilgertshausen Altheimberg Egenhofen Eichenau Emmering Fürstenfeldbruck Gröbenzell Hattenhofen Maisach Mammendorf Mittelstetten Oberschweinbach Olching Puchheim-Bahnhof</p>
2006	Westen	<p>Adelshofen Alling Germering Grafrath Jesenwang Kottgeisering Landsberied Moorenweis Schöngesing Türkenfeld Unterapfeldorf Denklingen Dießen a.Ammersee Eching a.Ammersee</p>

		Egling a.d.Paar Eresing Oberfinning Leeder Geltendorf Greifenberg Hofstetten Hurlach Oberigling Kaufering Kinsau Landsberg a.Lech Obermeitingen Penzing Pflugdorf Prittriching Reichling Rott Scheuring Schondorf a.Ammersee Schwifting Pürgen Thaining Unterdießen Utting a.Ammersee Weil Windach Gräfelfing Planegg Gilching Inning a.Ammersee Krailing Weßling Steinebach a.Wörthsee
184139	Pullach i.Isartal	Pullach i.Isartal