

# Mobilitätskonzept

HI Wohnbau

**Bebauungsplan Nr. 165  
Unterschleißheim**

16.05.2024

# Ausgangslage

## Projektbeschreibung

- In Unterschleißheim entsteht nordöstlich des Furtwegs ein neues Wohnquartier.
- In WA 2 und WA 3 sind insgesamt in etwa 98 - 106 Wohneinheiten geplant. Die Errichtung erfolgt in zwei Bauabschnitten.

### Pkw- und Fahrrad-Stellplatzanforderung durch Gemeinde Unterschleißheim

- Für Wohnungen mit einer Wohnfläche bis einschließlich 65 m<sup>2</sup> ist 1 Kfz-Stellplatz, für Wohnungen über 65 m<sup>2</sup> Wohnfläche sind 2 Kfz-Stellplätze nachzuweisen. Für jede Wohneinheit ist mindestens 1 Kfz-Stellplatz in überdachter Bauweise auszuführen
- Für anderweitige Nutzungen ist die benötigte Anzahl und Größe von Stellplätzen gemäß Art. 47 BayBO i. V. m. der GaStellV zu ermitteln.
- Die erforderliche Anzahl von Kfz-Stellplätzen für die Wohnnutzung kann **um maximal 10% reduziert** werden, sofern alternative Mobilitätsangebote zur Kompensation vorhanden sind.
- Nach der **Fahrradabstellsatzung der Gemeinde Unterschleißheim** sind 1 Fahrrad je 40 qm Gesamtwohnfläche nachzuweisen.



# Ausgangslage

## Stellplatzanforderung und Zielsetzung

- Für eine geplante Anzahl von **98 – 106 Wohneinheiten\*** sind laut den Richtzahlen **172 – 180 Pkw-Stellplätze** zu errichten sowie **ca. 178 Fahrradabstellplätze**
- Aktuell geplant sind (siehe Tabelle) für WA2 und WA3 jeweils ca. **86 bzw. 87 Pkw-Stellplätze** sowie insgesamt **179 Fahrradabstellplätze**.

### Zielsetzung Mobilitätskonzept

Ziel des Mobilitätskonzepts ist, den errechneten **Pkw-Stellplatzbedarf um 10 %, also um 17 - 18 Stellplätze**, zu reduzieren.

Dafür wird im Folgenden eine Bedarfs- und Standortanalyse durchgeführt und Handlungsmaßnahmen vorgeschlagen.

| Aktuell in Planung (Pkw) | Wohnfläche | Pkw- Stellplätze                                   |
|--------------------------|------------|--|
| Bauabschnitt 1           | 3564 qm    | 86 Stellplätze, davon 83 in TG und 3 oberirdisch + |
| Bauabschnitt 2           | 3564 qm    | 87 Stellplätze, davon 84 in TG und 3 oberirdisch   |
| Summe                    | 7128 qm    | 173  |

| Aktuell in Planung (Fahrrad) | Wohnfläche | Fahrrad-Stellplätze |
|------------------------------|------------|---------------------|
| Bauabschnitt 1               | 3564 qm    | 179                 |
| Bauabschnitt 2               | 3564 qm    |                     |
| Summe                        | 7128 qm    | 179                 |

---

# Bedarfs- und Mobilitätsanalyse

# Bedarfsanalyse

## Ausgangslage – Pkw-Besitz

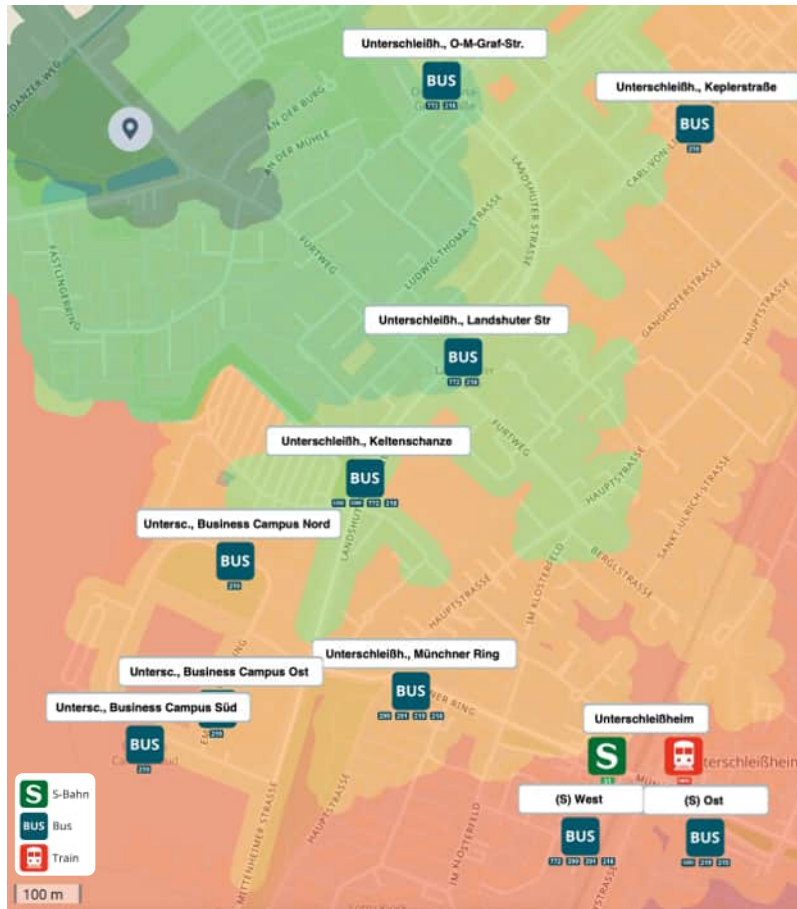
- In 2023 waren nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes **17.549 (davon 13.841) Pkw** in Unterschleißheim gemeldet.
- Bei der Einwohnerzahl (Hauptsitz) von 30.213 Personen im Jahr 2023 und einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,1 ergibt sich durchschnittlich eine Pkw-Besitzquote von **1 (Privat) bzw. 1,2 Pkw (privat und gewerblich) pro Haushalt**.

### Soziodemografische Ausgangslage

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Personen mit Hauptwohnsitz in 2023       | 30.213 Personen       |
| Durchschnittliche Haushaltsgröße in 2011 | 2,1 Personen/Haushalt |

|   | Pkw       |        |            |
|---|-----------|--------|------------|
|   | Insgesamt | Privat | Gewerblich |
| Anzahl gemeldeter Pkw in Unterschleißheim nach KBW 2023           | 17.549    | 13.841 | 3.708      |
| Durchschnittliche Anzahl an Pkw pro Person                        | 0,58      | 0,46   |            |
| Durchschnittliche Anzahl an Pkw pro Haushalt bei HH-Größe von 2,1 | 1,22      | 0,96   |            |

# Erschließung: ÖPNV, Lebensmittel & soziale Infrastruktur



## ÖPNV-Anbindung

Die nächste Haltestelle (O-G-M-Graf.Str.) befindet sich ca. 10 Gehminuten entfernt. Der S-Bahnhof Unterschleißheim liegt in etwa 1,2 km (15-20 Min. Fußweg) Entfernung, kann aber auch mit dem Bus (772, 218) ab der Landshuter Str. erreicht werden.



5 min

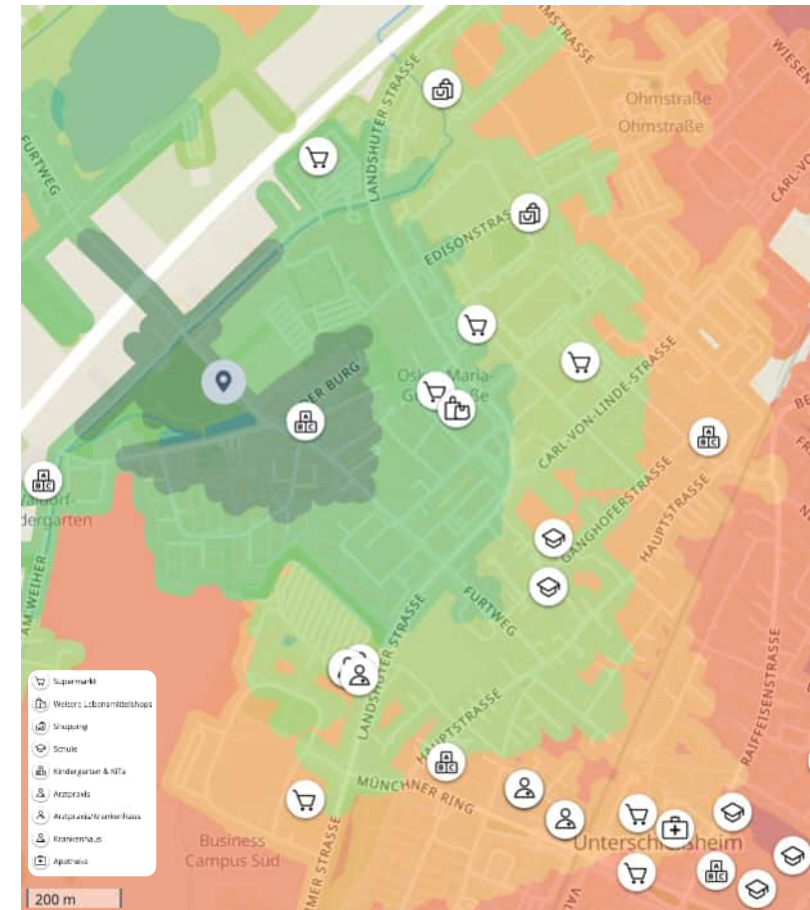
10 min

15 min

20 min

25 min

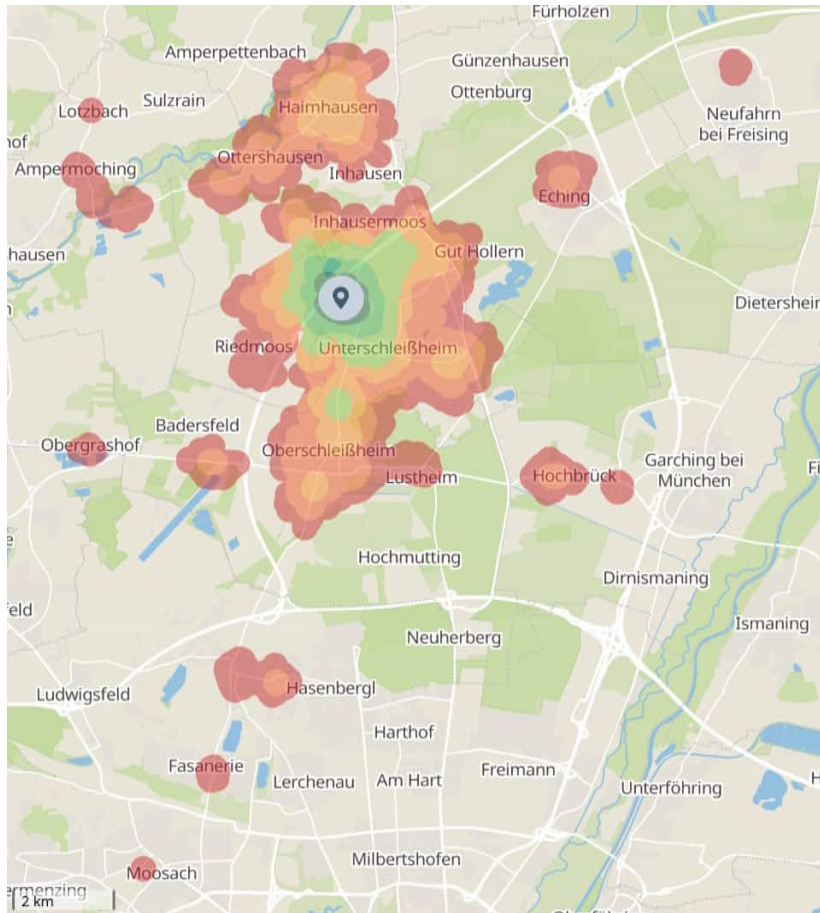
30 min



## Nahversorgung und Soziale Infrastruktur

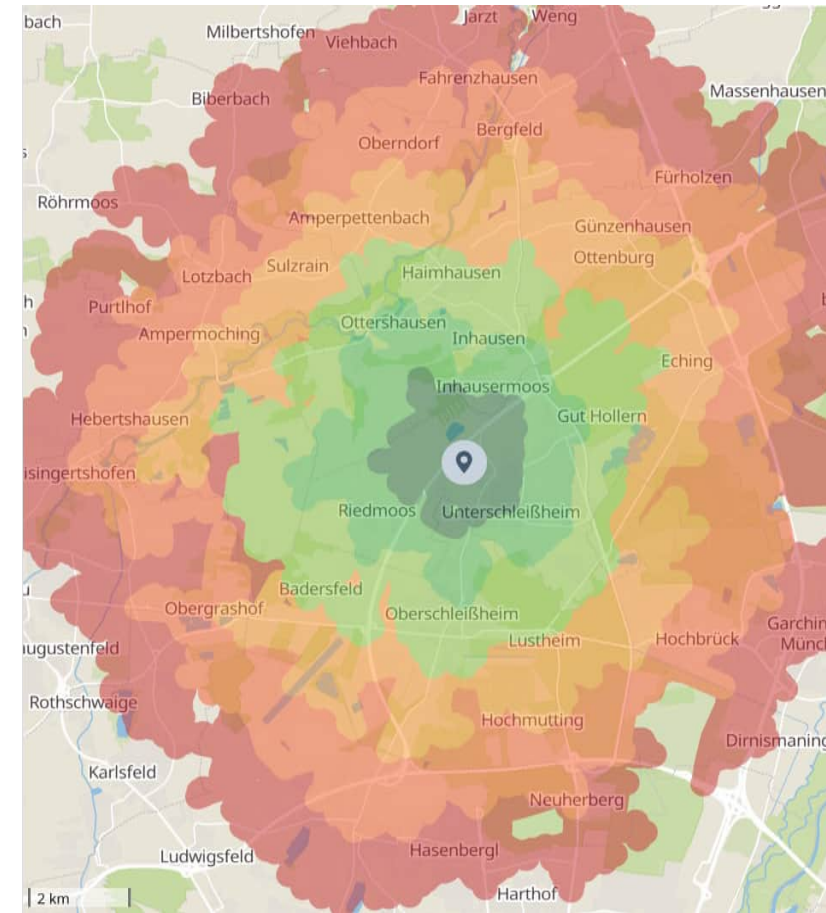
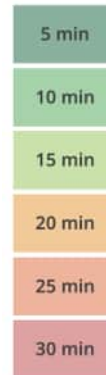
In der Umgebung gibt es weniger als 10 Gehminuten entfernt mehrere Nahversorgungsangebote. Kindergarten und Grundschule sind auch fußläufig erreichbar, weitere Angebote sozialer Infrastruktur befinden sich im Stadtkern.

# Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund



## ÖPNV-Erreichbarkeit\*

Durch den Busanschluss sind das Gemeindegebiet sowie angrenzende Orte, wie Haimhausen, Oberschleißheim oder Garching-Hochbrück, schnell erreichbar. In 30 Min. kann bspw. auch knapp der Münchner Norden (u. a. Moosach) erreicht werden.



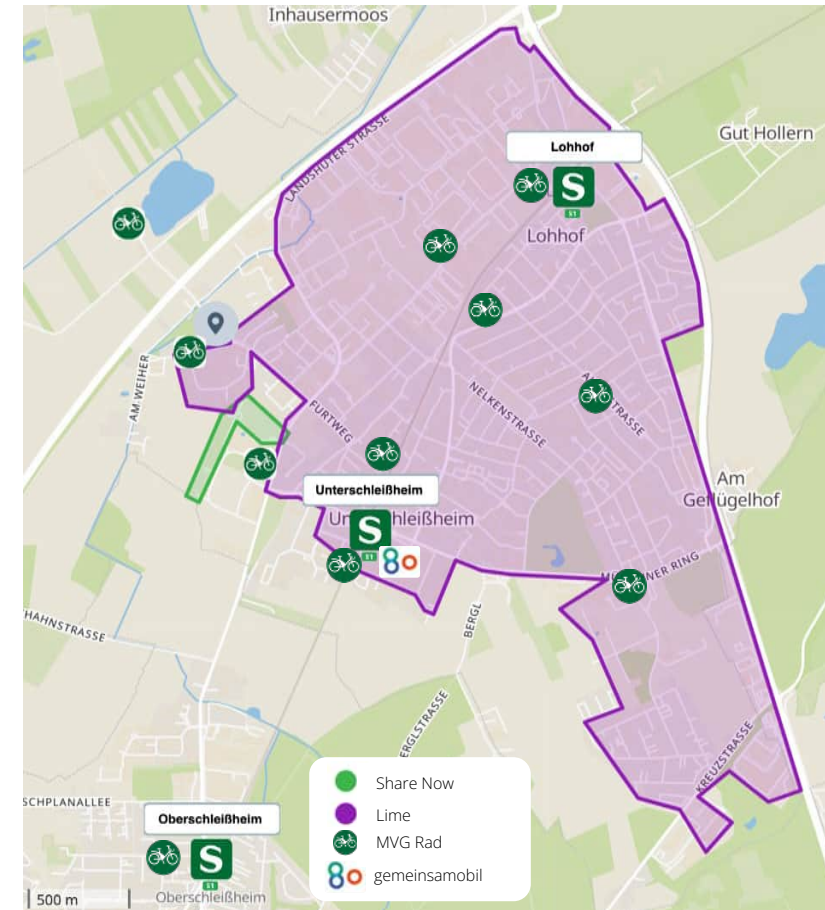
## Fahrrad-Erreichbarkeit

Mit dem Fahrrad ergibt sich ein großer Einzugsradius, sodass alle umliegenden Gemeinden in höchstens 30 Min. erreichbar sind. Bis in den Münchner Norden nach u. a. Feldmoching oder Garching dauert es ca. 30 Min. per Fahrrad.

\* Die Erreichbarkeit inkludiert die durchschnittliche Anfahrt zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. Ab dem Bahnhof Unterschleißheim ist der Hauptbahnhof in ca. 25 Min. bzw. der Flughafen in 20 Min. mit der S-Bahn erreichbar

# Sharing-Angebote in der Umgebung

- Unterschleißheim ist für eine Gemeinde dieser Größenordnung sehr gut mit Shared Mobility versorgt. In der Nähe des Projektstandorts befindet sich aktuell eine MVG Rad-Station, E-Scooter von Lime können entliehen werden und Share Now bietet am Business Campus in der Nähe Carsharing.
- Die Gemeinde Unterschleißheim plant einen Ausbau des Bike- und E-Scooter-Sharing Angebotes. 22 Bikesharing-Stationen und die Neueinführung von E-Bikes sowie 45 Sammelpätze für E-Scooter im gesamten Gemeindegebiet werden so in Zukunft für ein engmaschiges Angebot an Mikromobilität sorgen.
- **Stationsbasiertes Lastenradsharing:** Die Stadt Unterschleißheim bietet den BürgerInnen Unterschleißheims die kostenlose Nutzung eines Lastenfahrrads über eine App an.
- **Stationsbasiertes Carsharing:** Am S-Bahnhof ist ein fest stationiertes Fahrzeug von *gemeinsamobil* vorhanden, welches über die gängige Buchungsplattformen für Carsharing von DB Flinkster reserviert werden kann. Bereitgestellt wird das Auto vom Verein „Königsbrunner Auto-Teiler“, die überwiegend Carsharing-Stationen in und rund um Augsburg betreiben, aber auch je eine in Unter- und Oberschleißheim.





# Bedarfs- und Mobilitätsanalyse

## Fazit und Überleitung Handlungsmaßnahmen

Aus der Bedarfs- und Standortanalyse lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

### Wichtigste Erkenntnisse

- Pkw-Dichte (privat und gewerblich) bei durchschnittlicher Haushaltsgröße von 2,1 liegt aktuell bei ca. 1,2.
- Relativ gute Anbindung an den ÖPNV, jedoch ist letzte Meile zum S-Bahnhof mit Anschluss an die S1 (Freising bzw. Flughafen – Leuchtenbergring) mit längeren Fußwegen verbunden. Dies Expressbuslinie X206 bietet eine direkte Verbindung zwischen Lohhof und Feldmoching sowie die Linie X202 über Garching, Ismaning nach Haar (von Busstation Keltenschanze).
- Gute Erreichbarkeit in alle Richtungen mit dem Fahrrad.
- Mehrere Shared Mobility-Angebote, die auch das Überbrücken der letzten Meile zur S-Bahn ermöglichen.

### Chancen durch Mobilitätskonzept

- Durch ein ganzheitliches Mobilitätskonzept können Alternativen zum privaten Pkw geschaffen werden. Hier legt das Mobilitätskonzept Fokus auf folgende Aspekte:
  - Stärkung der Fahrradinfrastruktur vor Ort
  - Errichtung von Sharing-Angeboten
- Möglichkeit, die Gemeinde Unterschleißheim durch ein ganzheitliches Mobilitätskonzept in Mobilitäts- und Klimaschutzbestrebungen zu unterstützen

---

# Handlungsmaßnahmen

# Handlungsmaßnahmen

## Empfehlung von Maßnahmen zur Incentivierung der Fahrradnutzung

- Es werden entsprechend der Fahrradabstellsatzung Unterschleißheim (1 je 40 qm Gesamtwohnfläche) ca. **179 Fahrradabstellanlagen** im Quartier verortet.

Es wird empfohlen, die Fahrradabstellanlagen besonders nutzerfreundlich zu gestalten.

- Hierbei ist auf **abschließbare und witterungsgeschützte** Fahrradabstellanlagen zu achten. Die Beschaffenheit und Größe der Abstellanlagen kann §5 der Fahrradabstellsatzung entnommen werden, in jedem Fall sollten diese ADFC-zertifiziert sein.
  - Außerdem sollte eine gute **Zugänglichkeit** über ausreichend Verkehrsflächen und breite Zugänge gegeben sein.
  - Ca. 3 % der Fahrradabstellanlagen sollten als Abstellanlagen für Lastenräder vorgesehen sein.
- Die Umsetzung einer Fahrradservicestation für die selbstständige Reparatur von Fahrrädern zentral im Quartier wird empfohlen.



Bildquelle: Runge GmbH & Co. KG

### Nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen

- Abschließbare und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen mit ausreichend Verkehrsflächen und breiten Zugängen (auch für Sonderfahräder)
- Incentivierung der Fahrradnutzung durch attraktive Abstellanlagen.



Bildquelle: ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH

### Fahrrad-Servicestation

- Zentral verortete und frei zugängliche Station (im Innen- oder Außenbereich) mit diebstahlsicheren Werkzeugen für die Wartung und Reparatur von Fahrrädern.
- Förderung des Radverkehrs durch ein Angebot von Reparaturmöglichkeiten.

# Handlungsmaßnahmen

## Empfehlung von Sharing-Angeboten zum Ersatz des eigenen Pkws

- Es wird empfohlen, zwei stationsbasierte E-Lastenräder, die zentral im Gebiet verortet werden, umzusetzen. Die Umsetzung durch einen externen Anbieter oder eine Erweiterung des städtischen Systems ist zu prüfen. Einzelheiten hierfür gilt es, gemeinsam mit der Stadt zu spezifizieren. Um die Attraktivität dieses Angebots das ganze Jahr über aufrecht zu erhalten (auch im Herbst, Winter und bei Regen), sind überdachte Abstellplätze sehr zu empfehlen. Ein Lastenrad benötigt eine Fläche von 1 m Breite und 2,5 m Länge, zzgl. Verkehrsflächen.
- Ergänzend dazu wird die Errichtung eines Micromobilitäts-Sammelplatzes empfohlen zur Integration stadtweiter Sharing-Angebote (E-Scooter, MVG RAD) empfohlen. Es wird geplant, eine Fläche von 4,7 m x 1,7 m für 5 – 8 E-Scooter/Fahrräder auszuweisen. Die Erreichbarkeit und Einsehbarkeit über den Furtweg soll gegeben sein.

### Hinweise zur Ausstattung und Nutzung:

- Lademöglichkeiten für E-Lastenräder sind zu berücksichtigen.
- Die Nutzung von Sharing-Mobilitätsdiensten kann abhängig des Systems über eine App oder Online erfolgen. Für Personen ohne Internetzugang könnte alternativ die Bereitstellung von RFID-Chipkarten für die Ausleihe in Betracht gezogen werden.



Bildquelle: sigo

### Stationsbasiertes E-Lastenradsharing

- Lösung für den Transport von größeren Gütern oder Personen durch Lastenrad
- Förderung nachhaltiger Mobilität sowie Ersatz des eigenen Pkws durch Sharing-Angebote



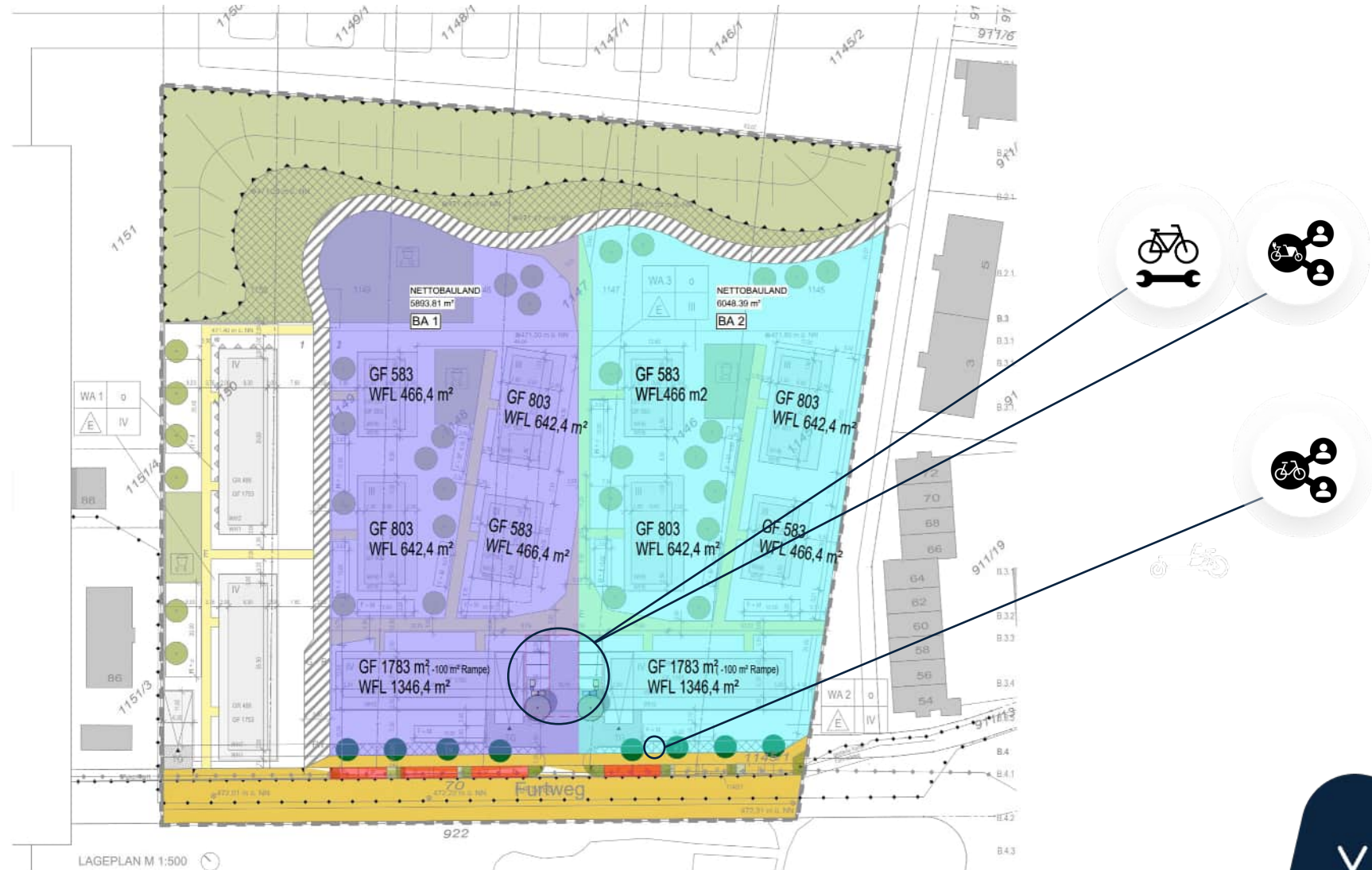
Bildquelle: Landeshauptstadt München

### Errichtung Micromobilitäts-Sammelplatz

- markierte Flächen für das Abstellen von Fahrzeugen innerhalb Geschäftsgebiet
- Schnellen und bequeme Fortbewegung auf der letzten Meile sowie Erhöhung der Verfügbarkeit in der Umgebung durch Abstellflächen

# Handlungsmaßnahmen

Mögliche Verortung



Lastenradsharing



Fahrradservicestation



Micromobilitäts-Sammelplatz

# Handlungsmaßnahmen

## Auswirkungen von Maßnahmen auf Stellplatzbedarf

Durch Realisierung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen kann der Pkw-Stellplatzbedarf weiter reduziert werden:

| Kategorie       | Maßnahme   | Umsetzung im Projekt  |
|-----------------|--|---|
| Fahrrad         | Errichtung besonders nutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen    | 1 Fahrradabstellplatz je 40 qm (überwiegend witterungsgeschützt und gut zugänglich) Gesamtwohnfläche sowie Berücksichtigung von Lastenradabstellanlagen |
|                 | Fahrradservice-Station   | Verortung zentral im Wohngebiet   |
| Shared Mobility | Lastenrad-Sharing-Angebot zum Transport von Personen bzw. Gütern | Umsetzung durch 2 E-Lastenräder, die zentral im Quartier verortet werden.   |
|                 | Micromobilitäts-Sammelplatz                                      | Ausweisen einer Fläche von 4,7 m x 1,7 m für 5 – 8 E-Scooter/Fahrräder  |



|   |                  |
|---|------------------|
| <b>Geforderte Pkw-Stellplätze</b>                   | <b>172 - 180</b> |
| Entspricht Stellplatzschlüssel bei 98 - 106 WE von: | 1,75 - 1,7       |

|                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| <b>Reduzierbare Pkw-Stellplätze</b> | <b>17 - 18</b> |
| 10 %-Reduktion                      |                |



|   |                  |
|---|------------------|
| <b>Zu errichtende Pkw-Stellplätze</b>               | <b>155 - 162</b> |
| Entspricht Stellplatzschlüssel bei 98 - 106 WE von: | 1,58 - 1,52      |

# Handlungsmaßnahmen

## Umsetzung und langfristige Sicherung

**Allgemeine Hinweise zur Dimensionierung von Sharing-Angeboten:** Die erste Ausstattung mit Mobilitätsangeboten sollte bereits zur Inbetriebnahme der Gebäude bzw. spätestens zum Einzug der ersten Mieter:innen verfügbar sein. Die vorgeschlagene Dimensionierung je Maßnahme gilt als erste Orientierung. Zum entsprechenden Zeitpunkt sollte diese durch die Einschätzung eines Betreibers verifiziert und ggf. angepasst werden. Mit dem Hochlaufplan sowie entsprechend des Monitorings sollen die Angebote entsprechend der Nachfrage erweitert werden.

**Monitoring und Evaluierung:** Eine Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen ist grundsätzlich sinnvoll zur Nutzungs- und Kostenoptimierung. Hierzu wird in regelmäßigen Abständen (bspw. ein, drei, fünf Jahre nach Inbetriebnahme der jeweiligen Mobilitätsbausteine) die Dimensionierung der Maßnahmen geprüft. Wichtige Indikatoren zum Monitoring sind bspw. die Auslastungen von Sharing-Angeboten oder Pkw-Stellflächen. Mögliche Änderungen an Mobilitätsangeboten sind zwischen den Beteiligten (Vorhabenträgerin, Gemeinde) zu besprechen.

**Mobilität in der Vermarktung:** Ein aktives Mobilitätsmanagement in Form von aktiver Kommunikation ist die Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Mobilitätskonzept. Daher wird dieses frühzeitig in die Vermarktung des Projekts inkludiert. Hierbei sollen vielseitige Kommunikationswege (bspw. Internetauftritt, Broschüre, Veranstaltungen, persönliche Gespräche) gewählt werden, um Bewohner:innen sowie gewerbliche Mieter:innen zu erreichen und die Bestandteile des Konzepts vorzustellen.

**Rechtliche Sicherung und Weitergabeverpflichtung:** Das Mobilitätskonzept wird zum Bestandteil der Baugenehmigung. Im dazugehörigen öffentlich-rechtlichen Vertrag (städtebaulicher Vertrag) gilt es, Kriterien, z.B. hinsichtlich der Umsetzung, zeitlicher Bindung, zu sichern. Die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept sind jeweils an etwaige Rechtsnachfolger:innen bzw. künftige Eigentümer:innen mit Weitergabeverpflichtung zu übertragen.



VEOMO

## **ANNA KRACHER**

Senior Mobility Consultant

anna.kracher@veomo.com