


Bericht

Mobilitätskonzept Green Village

Gemeinde Feldkirchen b. München



Projekt Nr.: 30784.22
Datum: 27.11.2025
Ort: München

Ansprechpartner Dipl.-Ing. Helmut Ammerl, M.Sc. Lena Fuchs
Kontakt +49895799191
 Helmut.ammerl@obermeyer-group.com

Impressum

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Inhaltsverzeichnis



1. Aufgabenstellung & Planungsgrundlagen	4
2. Bestandsaufnahme der verkehrlichen Infrastruktur und Erreichbarkeitsanalyse	5
3. Verlegung Bushaltestelle in die Hohenlindner Straße	9
4. Mobilitätsmaßnahmen	11
5. Stellplatzberechnung	14
5.1 Vorschläge für Anpassung der Stellplatzsatzung für Sondernutzung Altenwohnen	14
5.2 Stellplatzreduktion aufgrund der integrierten Lage und ÖPNV-Anbindung	14
5.3 Stellplatzreduktion durch Mobilitätskonzept	15
5.4 Vorschläge für geringeren Stellplatzbedarf für kleine Wohnungen	15
5.5 Zusammenfassung: Ermittlung der erforderlichen Stellplätze	16
6. Fazit	17

1. Aufgabenstellung & Planungsgrundlagen

Im Rahmen dieses Mobilitätsgutachtens sollen Maßnahmen zur Reduktion der erforderlichen Kfz-Stellplätze durch Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs für den Bebauungsplan Nr. 113 „Südlich der Hohenlindner Straße und nördlich der Jahnstraße“ sowie Vorschläge für eine individuell im Bebauungsplan festgesetzte Stellplatzsatzung für Sondernutzungen erarbeitet werden.

Der Bebauungsplan Nr. 113 sieht eine überwiegende Wohnnutzung inkl. 2 Häusern mit altersgerechten Wohnungen vor. Geplant sind 203 Wohneinheiten, davon 28 altersgerecht. Die Erschließung erfolgt über eine Tiefgaragenzufahrt von der Jahnstraße und eine Tiefgaragenausfahrt an der Hohenlindner Straße. Für das altersgerechte Wohnen stehen oberirdische Stellplätze zur Verfügung, welche über die Hohenlindner Straße an das Straßennetz angeschlossen sind. Dort sind zudem 24 oberirdische Stellplätze geplant. Im Süden des Bauvorhabens sind zusätzlich 9 oberirdische, über die Jahnstraße angebundene Stellplätze vorgesehen. Nachstehende Abbildung zeigt den Lageplan des Bauvorhabens.



Abbildung 1: Freiflächengestaltungsplan Green Village [Quelle: Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

Aufgrund der aktuell gültigen Stellplatzsatzung der Gemeinde sind je Wohneinheit 2 Stellplätze nachzuweisen. Besucherstellplätze sind keine nachzuweisen. Hier ist zu prüfen, ob die volle Stellplatzanzahl (406 Stück) benötigt werden. Unter anderem deshalb, weil zwei der geplanten Gebäude (Haus 9 und 10) als Wohngebäude für Personen mit besonderem Bedarf (Seniorenwohnungen) festgesetzt wurden und im Baugebiet viele kleine Wohnungen geplant wurden und sich das Baugebiet in einer zentralen Lage im Gemeindebereich befindet.

In einem ersten Schritt wird eine Bestandsanalyse durchgeführt, um bereits vorhandene Potentiale im Umfeld des Bauvorhabens herauszuarbeiten sowie Schwächen zu analysieren. Auf

dieser Grundlage werden anschließend Maßnahmen, die im Rahmen eines Mobilitätskonzepts umgesetzt werden können, entwickelt.

Darüber hinaus soll ein Antrag der CSU-Fraktion mit der Idee einer zusätzlichen Bushaltestelle in der Hohenlindner Straße berücksichtigt werden. Hier werden Vorschläge zur Lage und Ausbildung der Bushaltestelle erarbeitet.

2. Bestandsaufnahme der verkehrlichen Infrastruktur und Erreichbarkeitsanalyse

Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass die Straßenraumabmessungen der Jahnstraße und Friedensstraße (Fahrbahn- und Gehwegbreiten) mit Tempo-30 Zone wie in nachstehender Abbildung dargestellt gemäß der zuständigen RAS06 ausreichend bemessen sind, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem geplanten Baugebiet leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln. Die Straßenraumabmessungen im Untersuchungsgebiet sowie die erforderlichen Breiten sind in nachstehender Abbildung dargestellt.

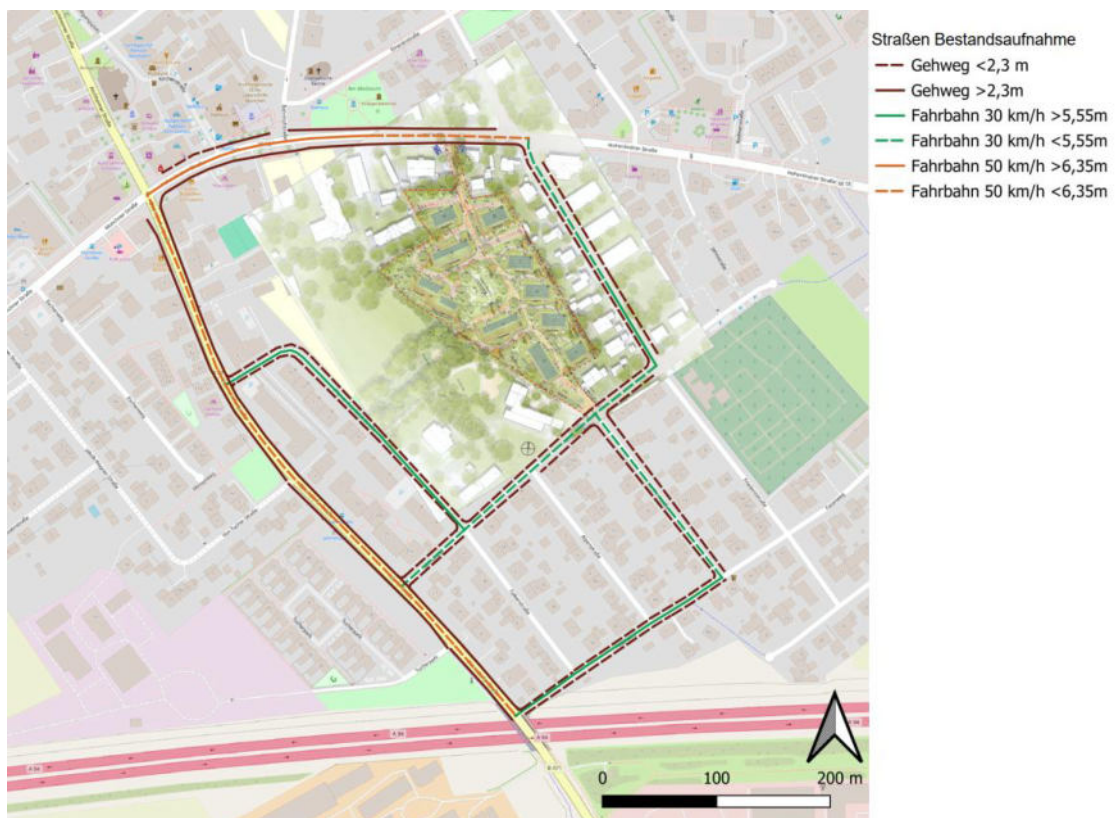


Abbildung 2: Bestandsaufnahme vorhandene Straßenraumabmessung [Quelle Hintergrund: OSM; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

Eine Erreichbarkeitsanalyse zu Fuß zeigt, dass bei einer gemühtlichen bis normalen Gehgeschwindigkeit von 4 km/h bereits sämtliche Angebote der Nahversorgung (Supermarkt, Bäckerei, Metzger, Post, Restaurant) und soziale Infrastruktur (Kindergarten, Schule) innerhalb von 5-10 min zu Fuß erreichbar sind. Mit dem Fahrrad können diese und weitere Angebote bei einer gemühtlichen Fahrgeschwindigkeit von 12 km/h bereits innerhalb von 5 min erreicht

werden. Es kann von einer integrierten, zentrumsnahen Lage gesprochen werden. Die Isochronen für eine fußläufige Erreichbarkeit bzw. die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 5, 10 und 15 min sind in nachstehenden Abbildungen dargestellt.

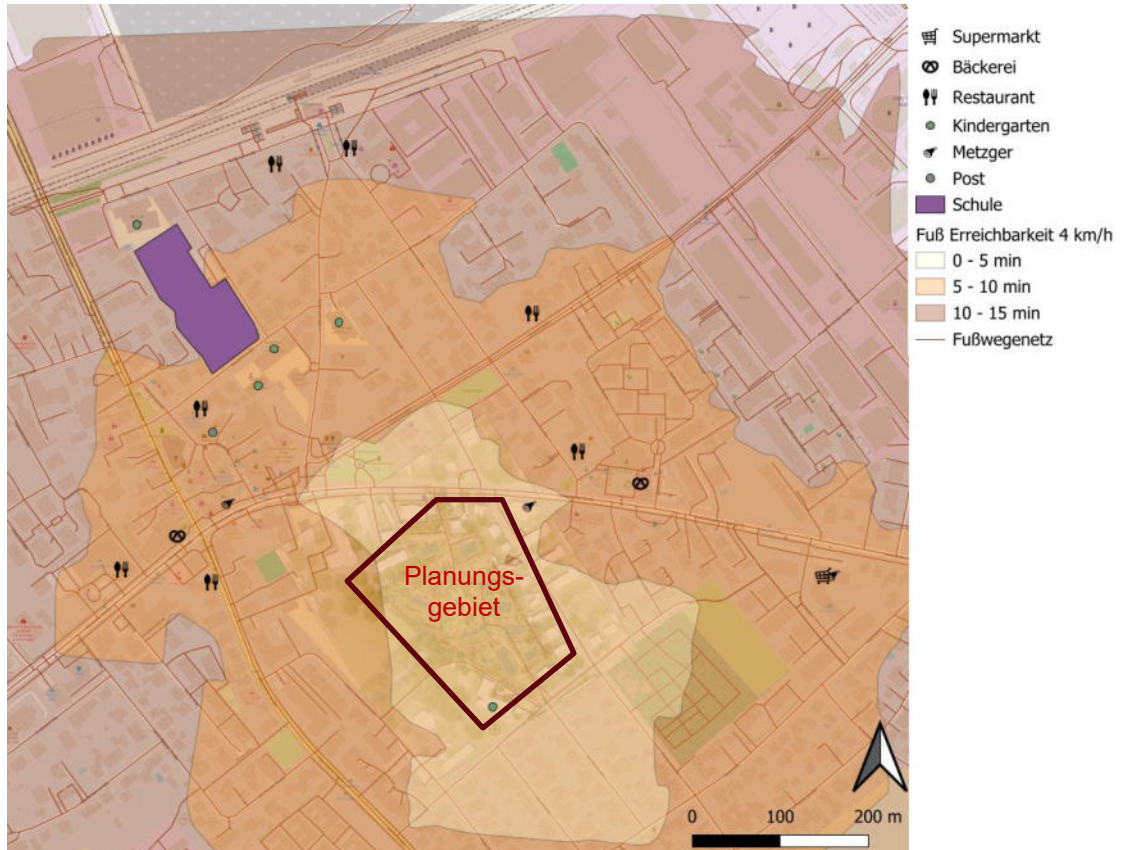


Abbildung 3: Erreichbarkeit zu Fuß (4 km/h) [Quelle Hintergrund: OSM; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

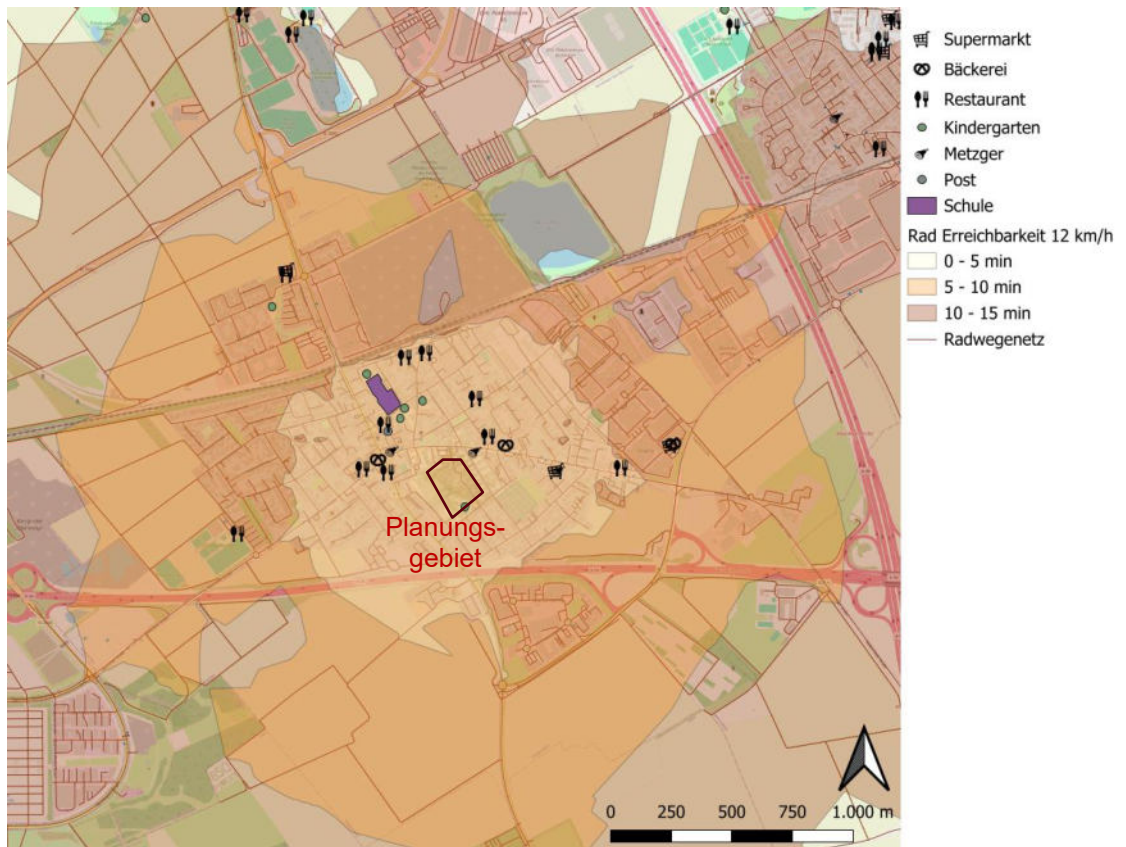


Abbildung 4: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (12 km/h) [Quelle Hintergrund: OSM; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

Anschließend wurde die vorhandene Erschließung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) untersucht. Hierfür wird für den S-Bahn-Halt Feldkirchen ein Einzugsbereich von 600 m sowie für die Bushaltestellen ein Einzugsbereich von 300 m gelegt. Die Lage der Haltestellen und deren Einzugsbereiche sind in nachstehender Abbildung dargestellt.

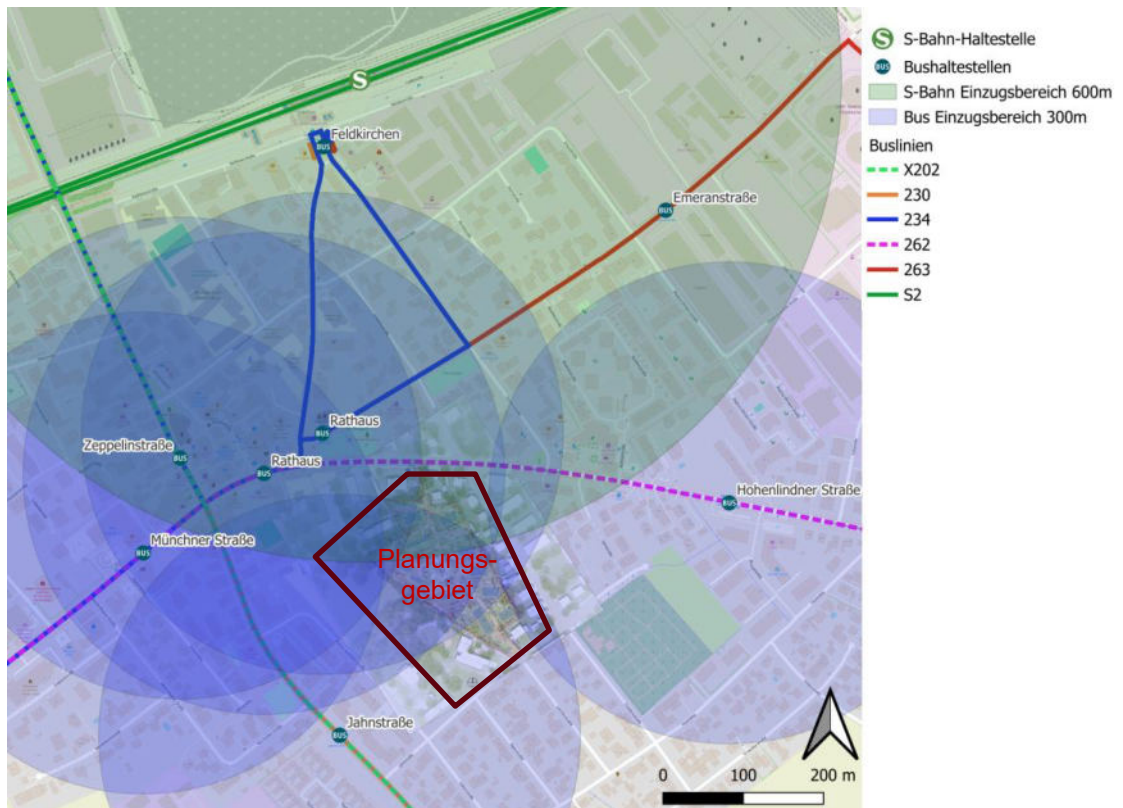


Abbildung 5: Einzugsbereiche ÖPNV [Quelle Hintergrund: OSM; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

Die Abbildung zeigt, dass das Bauvorhaben innerhalb des Einzugsbereichs mehrerer Bushaltestellen liegt, welche durch verschiedene Buslinien bedient werden (4 Regionalbuslinien und eine Expressbuslinie). Geplante Bebauung liegt jedoch nur teilweise innerhalb des Einzugsbereichs der S-Bahn (600 m). Die S-Bahn kann fußläufig in ca. 10-15 min und mit dem Fahrrad in knapp 5 min erreicht werden. Eine Anbindung an die Innenstadt München ist über die S-Bahn bzw. Verbindungen aus Bus und U-Bahn bei einer Fahrzeit von ca. 25 min gegeben und liegt damit unter der Fahrdauer mit dem Pkw von ca. 30 min.

Hinsichtlich vorhandener Mobilitätsangebote in der Gemeinde ist ein Carsharing-Fahrzeug (Isar Flitzer der Firma ESB (Energie Südbayern GmbH)) am Wolfgangplatz vorhanden. Zudem besteht für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ein ÖPNV-Ticket für 1€ für einen Tag oder ein Wochenende bei der Gemeinde auszuleihen.

Fazit Bestandsanalyse:

Insgesamt ist das Gebiet sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch mit dem ÖPNV gut erschlossen: es liegt eine unmittelbare Erschließung mehrerer Bushaltestellen mit verschiedenen Buslinien vor, auch die S-Bahn ist fußläufig erreichbar. Die Erreichbarkeitsanalysen haben gezeigt, dass bereits zu Fuß in 5-10 min sämtliche Nahversorgungsangebote sowie Angebote der sozialen Infrastruktur erreicht werden können. Dies reduziert die Notwendigkeit von Kfz-Fahrten sowie des Besitzes eines eigenen Pkws. Zudem sind in der Gemeinde ein Carsharing-Fahrzeug sowie die Möglichkeit eines ÖPNV-Zeitkartenverleihs vorhanden.

3. Verlegung Bushaltestelle in die Hohenlindner Straße

Zusätzlich zum bereits bestehenden ÖPNV-Netz soll die Idee einer neuen Bushaltestelle in der Hohenlindner Straße berücksichtigt werden. Im Bestand liegen die nächsten Haltestellen in der Hohenlindner Straße mit der Haltestelle „Hohenlindner Straße“ am Brauereiweg sowie die Haltestelle „Rathaus“ in Fahrtrichtung Westen am Rathausplatz.

Aktuell liegt die Haltestelle „Rathaus“ in Fahrtrichtung Osten in der Emeranstraße. Für eine bessere Erreichbarkeit und Attraktivitätssteigerung der Haltestelle für die neuen Bewohner, wird eine Verlegung der Bushaltestelle in die Hohenlindner Straße, in den Bereich zwischen den Hausnummern 10 und 12, vorgeschlagen. Zudem würde dies den bestehenden Überlegungen, den Maibaumplatz zu erweitern und die Emeranstraße in diesem Bereich abzuhängen, als vorgezogene Maßnahme für die spätere Abhängung zugutekommen.

Die Verlegung der Bushaltestelle bedingt eine Umleitung der Buslinien 230, 234 und 263 über die Hohenlindner Straße und die Sonnenstraße. Durch die Umleitung werden künftig sämtliche Buslinien zum Bahnhof sowie in Richtung Osten (Linie 262) die neue Haltestelle bedienen, was die Attraktivität des ÖPNV-Angebots sowie der Haltestelle erhöht. In der nachfolgenden Grafik ist die veränderte Linienführung durch die Verlegung der Haltestelle dargestellt.



Abbildung 6: Linienführung Buslinien bei Verlegung der Haltestelle [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

Nachdem die Haltestelle „Rathaus“ in Fahrtrichtung Westen bereits an der Hohenlindner Straße liegt, wäre lediglich in Fahrtrichtung Osten an der südlichen Straßenseite die Ausweisung einer Haltestelle erforderlich. Dabei wird eine Ausbildung der Haltestelle als Bushaltekap empfohlen, um Wartezeiten beim Einfahren in den Verkehr, wie es bei Busbuchten der Fall ist, zu verhindern. Für Gelenkbusse ist dabei eine Haltestellenlänge von 18 m zu berücksichtigen. Diese Länge kann im Bereich der vorhandenen Parkplätze im Verschwenkungsbereich der

Fußgängerinsel realisiert werden. Dadurch wäre der Entfall der derzeit dort bestehenden Parkplätze erforderlich, es stünde jedoch bereits ein geeigneter Wartebereich zur Verfügung, der nicht auf dem Gehweg liegt. Der westlich der vorgeschlagenen Position liegende Fußgängerüberweg bietet den Vorteil, dass riskante Überholmanöver nahezu ausgeschlossen sind. Zudem steht für ankommende und abfahrende Fahrgäste eine sichere Quermöglichkeit zur Verfügung. Die Erreichbarkeit der Haltestelle in Gegenrichtung würde sich im Fall einer Abhängung der Emeranstraße ebenfalls aufgrund der reduzierten Anzahl an Querungen verbessern.

Nachstehend ist der Vorschlag zur Lage der Bushaltestelle im Lageplan abgebildet.

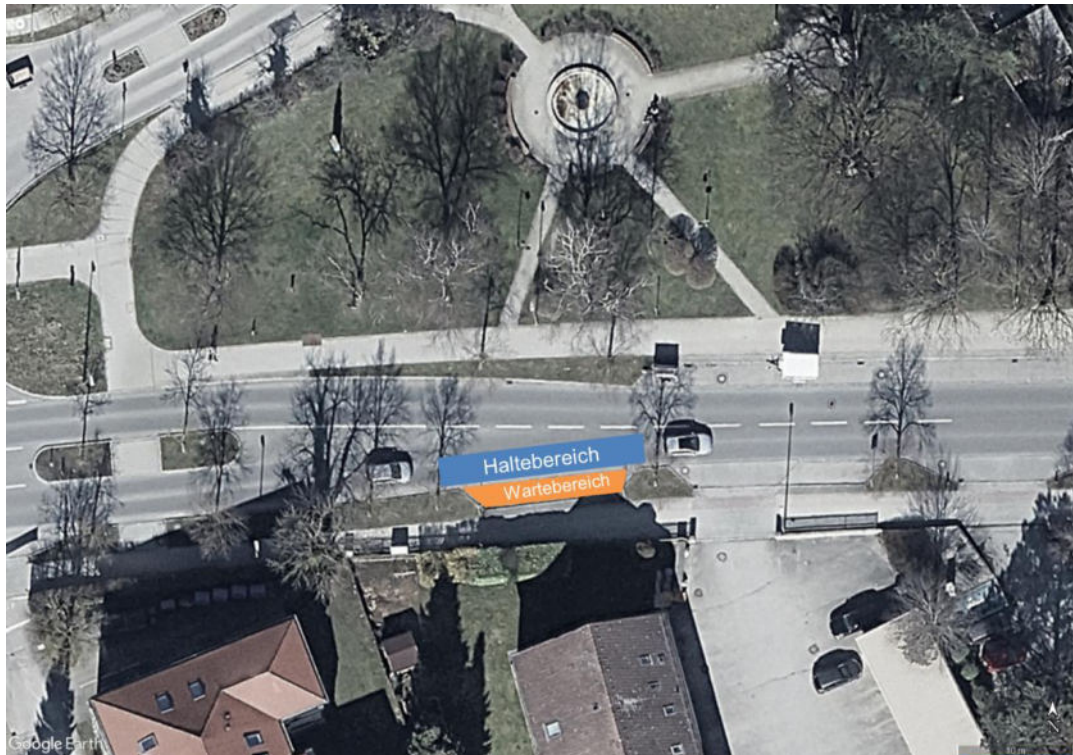


Abbildung 7: Verortung der neuen Bushaltestelle an der Hohenlindner Straße (blau: Haltepositionen Bus, orange: Wartebereich)
[Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

Die neue Lage liegt damit näher an der geplanten Bebauung, wodurch sich die gesamte Bebauung innerhalb eines 300 m-Einzugsradius befindet. Die Haltestelle selbst liegt ca. 80 m von der Einmündung des neuen Bauvorhabens entfernt. Auch die umliegende Bestandsbebauung profitiert von der erhöhten Qualität der Erschließung mit dem ÖPNV. In nachstehender Abbildung ist die Erreichbarkeitsanalyse des ÖPNV unter Berücksichtigung der neuen Bushaltestelle dargestellt.

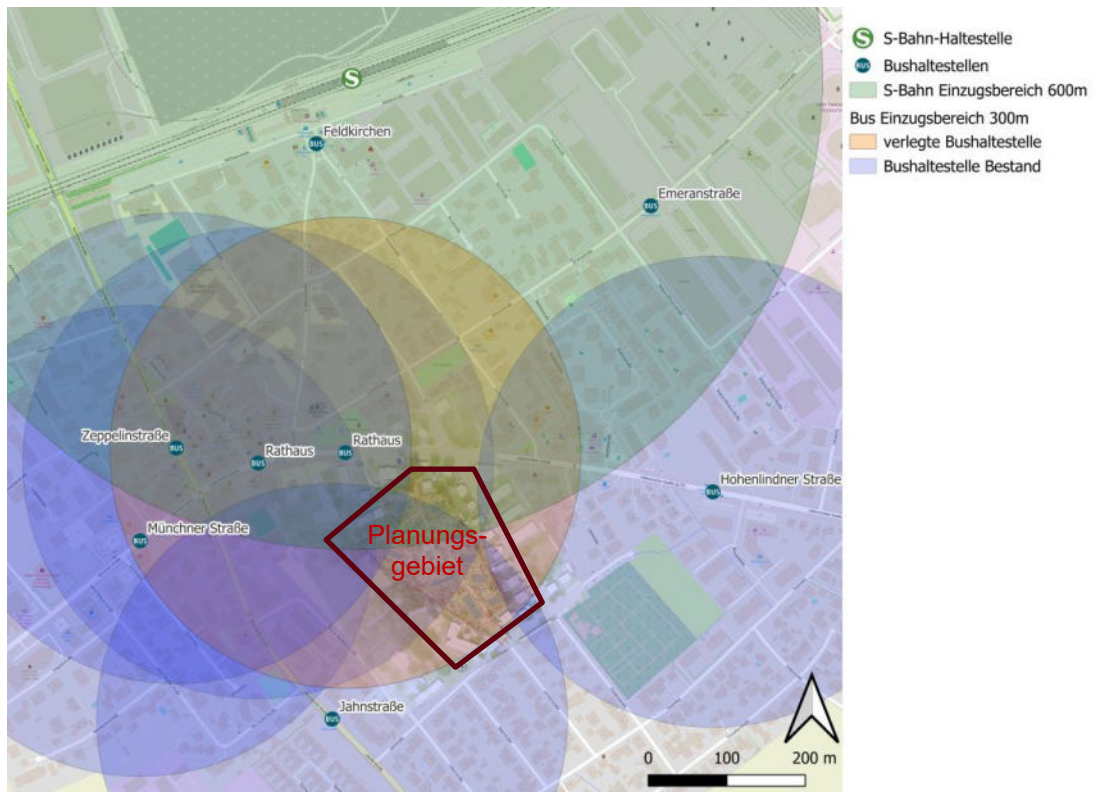


Abbildung 8: Einzugsbereiche ÖPNV mit verlegter Bushaltestelle Verortung der neuen Bushaltestelle an der Hohenlindner Straße
[Quelle Hintergrund: Google Earth Pro; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

4. Mobilitätsmaßnahmen

Neben einer Stärkung des ÖPNV durch den Vorschlag der Verlegung der Bushaltestelle werden zusätzliche Mobilitätsmaßnahmen zur Umsetzung im Quartier erarbeitet. Diese haben das Ziel, durch die Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs sowie Angebote wie Carsharing die Notwendigkeit für den Privat-Pkw-Besitz und damit die Nachfrage von Stellplätzen zu reduzieren.

Folgende Maßnahmen werden zur Reduktion des Stellplatzbedarfs vorgeschlagen und nachfolgend näher erläutert:

- Stationäres Carsharing
- Pedelec-Sharing
- Lastenrad-Sharing
- Zusätzliche Fahrradabstellanlagen

Stationäres Carsharing

In der Gemeinde Feldkirchen steht am Wolfgangplatz mit dem Isar Flitzer bereits ein Carsharing-Auto der Firma ESB (Energie Südbayern GmbH) zur Verfügung. In der Umgebung sind in der Messestadt München sowie in Kirchheim Fahrzeuge des Anbieters STATAUTO vorhanden, in Aschheim gibt es ein Carsharing-Angebot von mikar. Damit sind in und um Feldkirchen bereits mehrere Anbieter vorhanden, sodass es für das stationäre Carsharing-Angebot

empfehlenswert wäre, an eines der Angebote anzuknüpfen. Dadurch könnten auch derzeitige Carsharing-Nutzer auf die neuen Fahrzeuge zugreifen, sodass auch die Bestandseinwohner profitieren können.

Gemäß dem Leitfaden für Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ([Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren](#), 2022), kann davon ausgegangen werden, dass ein Carsharing-Fahrzeug zwischen fünf bis acht Stellplätze ersetzen kann. Für diesen Bebauungsplan wird vorgeschlagen, dass ein Carsharing-Fahrzeug 6 Privatfahrzeuge bzw. 5 Stellplätze ersetzen kann (Reduktion der Stellplätze mit Faktor 1:5).

Pedelec- und Lastenrad-Sharing

Für die Förderung der Radnutzung kann, insbesondere auch im Hinblick auf die Nutzung Altenwohnen, der Verleih von Pedelecs sinnvoll sein, um auch längere Strecken ohne Pkw zurücklegen zu können bzw. auch für ältere Leute noch eine Alternative darzustellen.

Um auch größere Einkäufe, z.B. am nahe gelegenen EDEKA, mit dem Fahrrad erledigen zu können oder andere größere Gegenstände oder Kinder/Hunde befördern zu können, wird außerdem Lastenradsharing oder der Verleih von Anhängern oder Handwägen als sinnvoll erachtet.

Betriebskonzept

Hinsichtlich der Bewirtschaftung bzw. Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sollte eine öffentliche Zugänglichkeit sowie ein öffentlicher Betrieb der Sharing-Fahrzeuge (Car-, Pedelec- und Lastenrad-Sharing) vorgesehen werden, da durch die zeitlich versetzte Entwicklung der Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) kein gemeinsamer Betrieb organisiert werden kann. Zudem gestaltet sich dies aufgrund der Aufteilung auf mehrere Eigentümergemeinschaften u.a. hinsichtlich der Zuständigkeiten, Kostenverteilung und Haftung als schwierig.

Die Angebote sollten demnach öffentlich zugänglich und gut erreichbar für bestehende und zukünftige Bewohner sein. Für die Carsharing-Fahrzeuge bieten sich dafür die oberirdischen Parkplätze an, idealerweise auf den nördlichen und südlichen Bereich verteilt. Um die Sichtbarkeit und Nutzung der Angebote zu erhöhen wäre die Verortung des Pedelecs- und Lastenradsharings im unmittelbaren Umfeld des Carsharings im Sinne einer Mobilitätsstation sinnvoll.

Nachstehend sind Verortungsvorschläge der Mobilitätsangebote mit einem Angebot von 3 Carsharing-Fahrzeugen dargestellt (orange = Carsharing, dunkelrot = Pedelec- und Lastenradsharing).

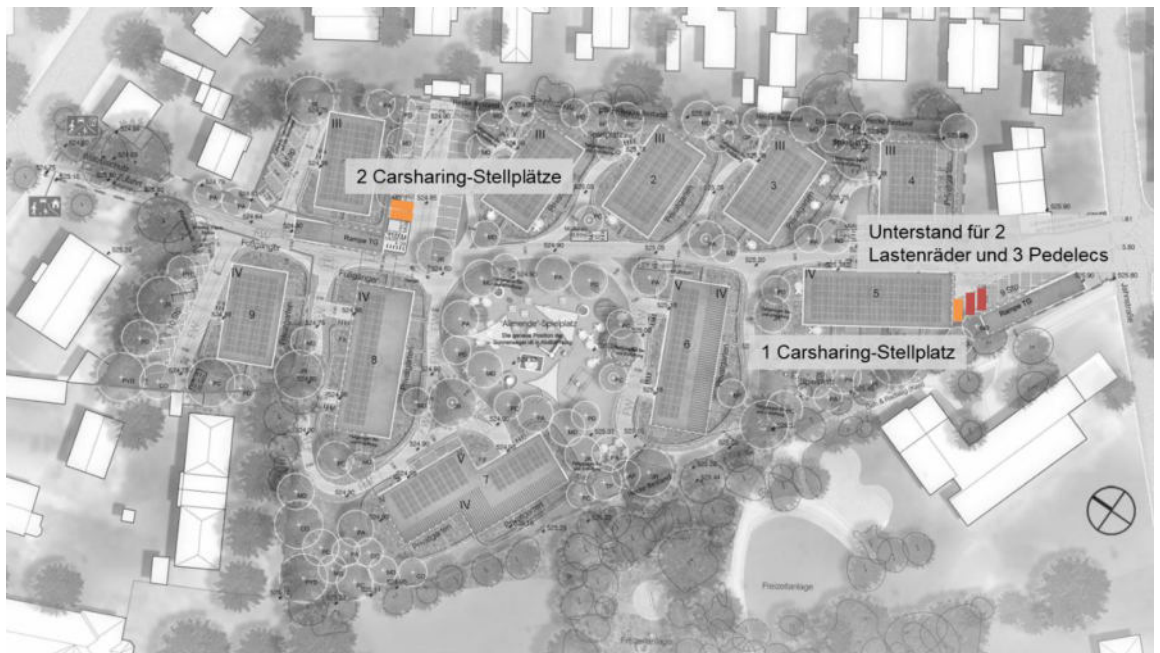


Abbildung 9: Vorschläge Verortung Carsharing, Pedelec- und Lastenradsharing [Quelle Hintergrund: Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Stand: 09.07.2025]

Zusätzliche Fahrradabstellanlagen

Um die Nutzung des Fahrrads gegenüber der Nutzung des Pkws möglichst attraktiv zu gestalten, sollten ausreichend und möglichst schnell erreichbare Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen.

Die Zahl der erforderlichen Fahrradstellplätze richtet sich nach der Fahrradstellplatzsatzung der Gemeinde Feldkirchen (Stand 2024). Demnach werden folgende Richtzahlen für die Ermittlung der Fahrradstellplätze angesetzt.

- 1- und 2-Zimmer-Wohnung: 1 Abstellplatz
- 3-Zimmer-Wohnung: 2 Abstellplätze
- 4-Zimmer-Wohnung: 3 Abstellplätze
- Altenwohnungen: 1 Abstellplatz je 5 Wohnungen

Für die derzeit geplante Zusammensetzung der Wohnungsgrößen ermitteln sich 305 Fahrradstellplätze. Zudem wäre ein Ersatz von Kfz-Stellplätzen durch eine erhöhte Anzahl an Fahrradstellplätzen denkbar. Hierbei wird angenommen, dass 6 Fahrradstellplätze einen Kfz-Stellplätze ersetzen können.

Hierfür sind in der Planung die entsprechenden Flächen zu berücksichtigen. Dabei ist eine möglichst wohnungsnah, gut erreichbare oberirdische und unterirdische Verortung der Fahrradstellplätze zu bevorzugen, sodass der Weg zum Fahrrad möglichst kürzer ist als der Weg zum Pkw. Zudem ist auf eine möglichst diebstahlsichere und wettergeschützte Gestaltung der Abstellanlagen zu achten, insbesondere im Hinblick auf Pedelecs. Bei der Anordnung von Fahrradstellplätzen innerhalb einer Tiefgarage ist darauf zu achten, dass die Wege von der Einfahrt bis zu den Stellplätzen möglichst kurz und direkt geführt werden. Eine übermäßige Anzahl von Türen oder Engstellen sollte vermieden werden, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Zudem muss die Rampe zur Tiefgarage so gestaltet sein, dass sie für Fahrräder sicher und komfortabel befahrbar ist (z. B. durch angemessene Steigung (max. 6% bei befahrbaren

Rampen bzw. max. 10% auf bis zu 20 m Länge bzw. 18% bei Schieberampen (Hinweise zum Fahrradparken, FGSV 2012)), rutschfeste Oberfläche und ausreichende Breite).

5. Stellplatzberechnung

5.1 Vorschläge für Anpassung der Stellplatzsatzung für Sondernutzung Altenwohnen

In der geltenden Stellplatzsatzung (Stand 2025) werden Altenwohnungen nicht mehr getrennt aufgeführt, stattdessen werden wie für das allgemeine Wohnen 2 Stellplätze je Wohnung angesetzt.

Aufgrund der Sondernutzung ist jedoch davon auszugehen, dass im Altenwohnen weniger Stellplätze benötigt werden, da die Bewohner häufig weniger mobil sind und die Wohnungen u.U. auch nur von einer Person bewohnt werden. Mit zunehmendem Alter bzw. abnehmender Fitness der Bewohner kann von einem geringeren Pkw-Besitz bzw. Pkw-Nutzung ausgegangen werden. Daher wird für diese Nutzung ein geringerer Stellplatzschlüssel, auch in Anlehnung an die vorangehende Stellplatzsatzung der Gemeinde Feldkirchen, von 0,5 Stellplätzen für die Nutzung des Altenwohnens vorgeschlagen. Auch im Hinblick auf den Ansatz in der Stellplatzsatzung der benachbarten Gemeinde Aschheim mit 1 Stellplatz je 8 Wohnungen im Betreuten Wohnen wird dies für selbstständiges Seniorenwohnen als realistisch angesehen.

Bei den derzeit 28 geplanten Altenwohnungen entspricht dies einer Reduktion um 42 Stellplätze. Bei Zugrundelegung dieses Ansatzes ermitteln sich für das Bauvorhaben 364 Stellplätze.

5.2 Stellplatzreduktion aufgrund der integrierten Lage und ÖPNV-Anbindung

Der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 2) kann entnommen werden, dass das Bauvorhaben gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist sowie in 5-10 min mehrere Nahversorgungsangebote sowie soziale Infrastruktur fußläufig erreicht werden können. Es kann demnach von einer zentrumsnahen, integrierten Lage gesprochen werden. Zudem ist mit mehreren Bushaltestellen und Buslinien innerhalb eines Einzugsbereichs von 300 m eine gute ÖPNV-Anbindung vorhanden. Nördlicher Bereich des Planungsgebiets befindet sich noch innerhalb des Einzugsbereichs von 600 m zur S-Bahn-Haltestelle Feldkirchen. Die S-Bahn kann fußläufig in ca. 10-15 min und mit dem Fahrrad in knapp 5 min erreicht werden.

Die im Rahmen des Radverkehrskonzepts durchgeführte Haushaltsbefragung im Jahr 2021 [Quelle: Gemeinde Feldkirchen Haushaltsbefragung, PSLV Planungsgesellschaft, Stand: Januar 2022] haben für den Bereich der Jahnstraße und Friedensstraße einen durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,3 und 1,4 ergeben, sodass hier im Vergleich von einem etwas niedrigeren Stellplatzbedarf aufgrund der Lage ausgegangen werden kann.

In Verbindung mit der in Kapitel 2 erläuterten zentrumsnahen, integrierten Lage und guter ÖPNV-Anbindung mit mehreren Bushaltestellen und Buslinien und der Erreichbarkeit der S-Bahn wäre aus verkehrlicher Sicht und in Hinsicht auf vergleichbare Projekte eine Reduktion der gem. Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze um bis zu 5 % als realistisch anzusehen.

Durch diese äußeren Faktoren wird unabhängig von den Mobilitätsmaßnahmen bereits eine Reduktion um ca. 15 Stellplätze als realistisch erachtet.

5.3 Stellplatzreduktion durch Mobilitätskonzept

Basierend auf den in Kapitel 4 vorgeschlagenen Maßnahmen wird folgende Reduktion der Stellplätze als realistisch erachtet.

Tabelle 1: Reduktionsvorschläge durch Mobilitätsmaßnahmen

Maßnahme	Anzahl		Vorschlag Reduktion
Stationäres Carsharing	3	1 Carsharing Fahrzeug ersetzt 6 Privatfahrzeuge bzw. 5 Stellplätze	-15
Verlegung der Bushaltestelle „Rathaus“ in die Hohenlindner Straße			-5
Pedelec- und Lastenrad-Sharing	3 Pedelecs und 2 Lastenräder		-5
Zusätzliche Fahrradabstellanlagen	30	6 Fahrräder ersetzen 1 Pkw	-5

Insgesamt könnten auf Grundlage dieser Annahmen durch die Mobilitätsmaßnahmen 30 Stellplätze eingespart werden.

5.4 Vorschläge für geringeren Stellplatzbedarf für kleine Wohnungen

Es kann davon ausgegangen werden, dass für Wohnungen <40 m² nicht 2 Stellplätze erforderlich sind, da diese auch häufig nur von einer Person bewohnt werden. Unter der Annahme, dass ein erheblicher Anteil dieser Wohnungen von Einpersonenhaushalten genutzt wird, die erfahrungsgemäß maximal ein Fahrzeug besitzen oder ganz ohne Pkw auskommen und auch bei Zwei-Personen-Haushalten häufig nur ein Fahrzeug vorhanden ist, erscheint ein Stellplatzbedarf von 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit angemessen.

Bei Berücksichtigung dieses Ansatzes ermittelt sich bei 66 Wohnungen <40 m² eine Reduktion um 46 Stellplätze.

5.5 Zusammenfassung: Ermittlung der erforderlichen Stellplätze

Gemäß aktuell geltender Stellplatzsatzung der Gemeinde Feldkirchen sind 406 Stellplätze herzustellen.

Unter der Annahme, dass für die Sondernutzung des Seniorenwohnens weniger Stellplätze benötigt werden als für allgemeines Wohnen, ermitteln sich bei Ansatz von 0,5 Stellplätzen je altersgerechter Wohnung 364 Stellplätze. Hierfür wird eine Reduktion um 42 Pkw-Stellplätze als realistisch erachtet.

Aufgrund der integrierten Lage mit Anbindung an mehrere Buslinien über mehrere Bushaltestellen sowie die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten und sozialer Infrastruktur kann von einer integrierten Lage gesprochen werden. Hierfür wird eine Reduktion um 15 Pkw-Stellplätze als realistisch erachtet.

Zudem werden mehrere Mobilitätsmaßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs und damit auch des Stellplatzbedarfs vorgeschlagen:

- Stationäres Carsharing
- Pedelec-Sharing
- Lastenrad-Sharing
- Zusätzliche Fahrradabstellanlagen

Bei Zugrundelegung eines realistischen Angebots dieser Maßnahmen können dadurch weitere Reduktionen um bis zu 25 Stellplätze erreicht werden.

Eine weitere Maßnahme, welche jedoch nicht auf dem Grundstück des Bauvorhabens umgesetzt wird, betrifft die Verlegung der Bushaltestelle an der Hohenlindner Straße. Hierdurch sind sämtliche Busverbindungen auf kürzerem Weg zu erreichen, sodass von einer vermehrten Nutzung des ÖPNV ausgegangen werden kann, wodurch eine weitere Reduktion um 5 Stellplätze angenommen werden kann.

Aufgrund der Reduktion durch Altenwohnen, der integrierten Lage sowie der Mobilitätsmaßnahmen ist demnach eine Reduktion um 87 Stellplätze auf 319 Stellplätze denkbar.

Für die kleinen Wohnungen mit 40 m^2 wird zudem eine Anzahl von 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit als ausreichend angesehen, da nicht von einer durchschnittlichen Belegung mit 2 Personen und 2 Pkw auszugehen ist. Dies entspricht einer zusätzlichen Reduktion um 46 Stellplätze.

Insgesamt ermittelt sich so eine Reduktion um 133 Stellplätze, sodass sich die herzustellende Anzahl der Stellplätze unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen auf 273 Stellplätze beläuft.

6. Fazit

Wichtig für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist auch das Zusammenspiel der Maßnahmen, da nur durch vereinzelte Maßnahmen wie z.B. zusätzliche Fahrradabstellanlagen allein nicht die gleiche Wirkung erzielt werden kann wie durch mehrere zur Verfügung stehende Maßnahmen.

Insgesamt wird eine Reduktion auf 273 Stellplätze durch folgende Bausteine als realistisch erachtet:

Tabelle 2: Reduktionsansätze Stellplätze

	Reduktion	Stellplätze gesamt
Stellplätze gem. Stellplatzsatzung		406
Abweichender Stellplatzschlüssel für Sondernutzung Altenwohnen (0,5 Stellplätze/WE)	-42	364
Integrierte Lage mit guter ÖPNV-Erschließung und fußläufiger Erreichbarkeit der täglichen Bedarfe	-15	349
Mobilitätsmaßnahmen	-30	319
Carsharing (3 Fahrzeuge)	-15	334
Pedelec- und Lastenradsharing (3 Pedelecs und 2 Lastenräder)	-5	329
Berücksichtigung einer neuen Bushaltestelle in der Hohenlindner Straße mit Bedienung durch sämtliche Linien zum Bahnhof und in Richtung Osten	-5	324
Zusätzliche Fahrradabstellanlagen (30 Stück)	-5	319
Abweichender Stellplatzschlüssel für kleine Wohnungen < 40 m ² (1,3 Stellplätze/WE)	-46	273

Es werden 300 Stellplätze errichtet; dies entspricht einer Reserve von 27 Stellplätzen. Von diesen 27 Reservestellplätzen werden 3 Stellplätze für Carsharing sowie die Fläche von 2 überdachten Abstellflächen für Pedelecs und Lastenräder benötigt, sodass 22 Stellplätze verbleiben, welche als Besucherstellplätze genutzt werden können und als Reserve zur Verfügung stehen, falls die angebotenen Mobilitätsmaßnahmen nicht immer im vollen Umfang genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. H. Ammerl
 Leiter Institut für
 Verkehrsplanung und Verkehrstechnik



M. Sc. L. Fuchs
 Projekt Ingenieurin Institut für
 Verkehrsplanung und Verkehrstechnik