



Vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept zur Neugestaltung des Alois-Harbeck-Platzes in Puchheim

Juli 2021

Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung & Darstellung der Vorgehensweise**
 1. Planungsgegenstand
 2. Mobilitätsbedürfnisse vor Ort
 3. Ziele des Mobilitätskonzepts
- 2. Standort- und Erreichbarkeitsanalyse**
 1. ÖPNV und städtische Infrastruktur
 2. Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 3. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 4. Fahrzeug Sharing Angebote
 5. Zusammenfassung des bestehenden Angebots
- 3. Standortbezogenes Mobilitätsangebot / Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP**
 1. Stärkung ÖPNV
 2. Förderung der Fahrradmobilität
 3. Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot
 4. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 5. Kommunikation & weitere Maßnahmen
 6. Zusammenfassung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes
- 4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW**
- 5. Fazit**

1.1 Planungsgegenstand



Am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim befindet sich derzeit ein Gebäudebestand aus den 1970er Jahren. Dieser Bestand wird sowohl gewerblich als auch für Mietwohnungen genutzt. Die derzeitigen Gebäude werden in weiten Teilen durch neue Gebäude ersetzt.

Das geplante Projekt sieht künftig kleinere Ladenflächen, einen Vollsortimenter, 2 Gastronomien, 75 Wohnungen und ein Aparthotel mit 100-120 Zimmern vor. Zudem ist ein Untergeschoss mit einer 1-2 stöckigen Tiefgarage geplant.

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zur Innenstadt entsteht ein lebendiges Stadtquartier mit öffentlichen Flächen von hoher Nutz- und Aufenthaltsqualität.

1.2 Mobilitätsbedürfnisse vor Ort

Grundzentrum

Grundversorgung in unmittelbarer Nähe ist vorhanden

Das Quartier am AHP ist von einem umfangreichen Versorgungsangebot umgeben. Die Erschließungsqualität mit Kita, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Arztpraxen, Apotheken und Nahversorgern im Einzelhandel ist im Umkreis von 1km (Laufdistanz), 5km (Fahrraddistanz) überdurchschnittlich, da die Gemeinden Eichenau und Puchheim ein gemeinsames Grundzentrum mit Funktionsteilung bilden.

Pendleraufkommen

Beschäftigte pendeln vor allem nach München

Das Quartier überzeugt mit einer sehr guten und direkten Anbindung an das ÖPNV Netz und wird zahlreiche Berufspendler anziehen. Im Landkreis Fürstenfeldbruck leben circa 92k sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Hiervon pendeln rund 62k in einen anderen Landkreis. Die Stadt und der Landkreis München sind mit 45k Pendlern pro Tag die Hauptziele.

Motorisierungsgrad

Beeinflusst durch ÖPNV, Nahversorgung und Alternativen

Der Motorisierungsgrad kann bei guter ÖPNV Anbindung, fußläufiger Quartiersinfrastruktur und alternativen Mobilitätsangeboten gesenkt werden.

Zieht man den Motorisierungsgrad des Landkreises Fürstenfeldbruck (551 PKW je 1.000 Einwohner) zu Rate, so gilt: Je besser die ÖPNV Anbindung ist, desto niedriger ist der Motorisierungsgrad.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Quartiersnutzer können mit Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), elektrischen Sharingangeboten und weiteren Angeboten gut abgedeckt werden.

1.3 Ziele des Mobilitätskonzepts

Im Rahmen der Neugestaltung des Alois-Harbeck-Platzes in Puchheim wird ein standortspezifisches Mobilitätskonzept für Anwohner, Hotelgäste und Gewerbetreibende entwickelt. Dieses reflektiert aktuelle Trends und Entwicklungen der Mobilität. Im Zentrum steht eine Reduzierung der Abhängigkeit vom eigenen PKW.

(1) ÖPNV

(2) Fuß- und Radverkehr

(3) Sharing Angebote

(4) Elektrifizierung

(5) Eigener PKW

Leitlinien:

- Vernetzung des Quartiers und **Stärkung des vorhandenen Anschlusses des öffentlichen Nahverkehrs**
- Schaffung **hochwertiger Fahrradabstellanlagen** und **barrierefreie Infrastruktur für Fußverkehr**
- Bereitstellung eines **Car- und Bikesharing-Angebots** im Quartier
- Schaffung von **Ladeinfrastruktur für Gäste und Bewohner** mit eigenem KFZ

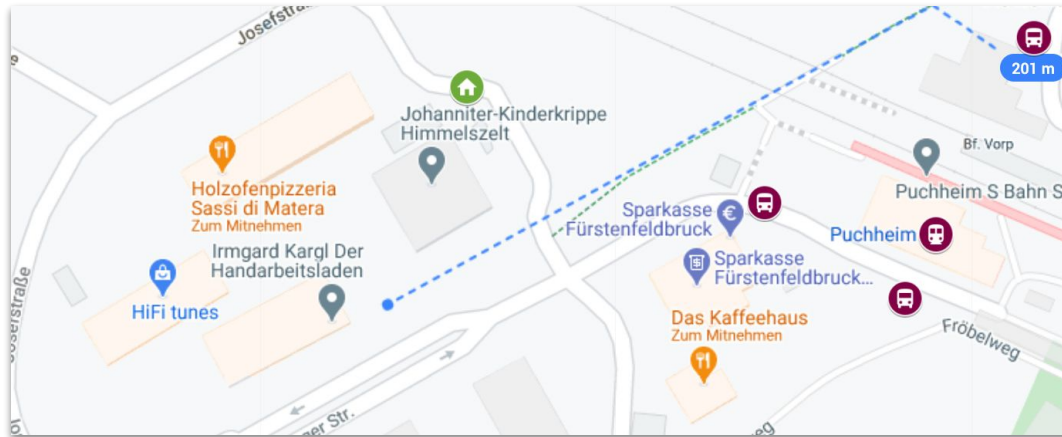
Die Angebote werden über eine Mobility as A Service (MaaS) Plattform zugänglich gemacht, die Wegeplanung, Buchung und Abrechnung aller verfügbaren Verkehrsmittel integriert. Ein "Open-Book-Ansatz" und ein regelmäßiges Berichtswesen gewährleisten einen modularen, bedarfsgerechten und wirtschaftlichen Ausbau des Sharing-Angebots sowie eine perspektivische Integration in den Umweltverbund der Stadt Puchheim.

Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung & Darstellung der Vorgehensweise**
 1. Planungsgegenstand
 2. Mobilitätsbedürfnisse vor Ort
 3. Ziele des Mobilitätskonzepts
- 2. Standort- und Erreichbarkeitsanalyse**
 1. ÖPNV und städtische Infrastruktur
 2. Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 3. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 4. Fahrzeug Sharing Angebote
 5. Zusammenfassung des bestehenden Angebots
- 3. Standortbezogenes Mobilitätsangebot / Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP**
 1. Stärkung ÖPNV
 2. Förderung der Fahrradmobilität
 3. Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot
 4. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 5. Kommunikation & weitere Maßnahmen
 6. Zusammenfassung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes
- 4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW**
- 5. Fazit**

2.1 Standortanalyse: ÖPNV und städtische Infrastruktur

Haltestellen in unmittelbarer Umgebung

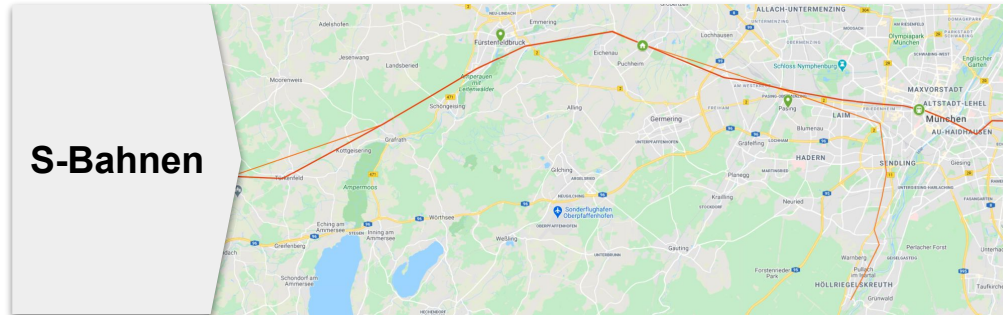


Die zentrale Lage des Standorts ermöglicht eine fußläufige Erreichbarkeit der alltäglich notwendigen städtischen Infrastruktur. Ein künftig entstehender Vollsortimenter inkl. Bäckerei sorgt in Verbindung mit umliegender Gastronomie für ein ausreichend umfangreiches Lebensmittelangebot vor Ort. Eine Reihe an Arztpraxen und kleineren Ladenflächen sind darüber hinaus in der Allinger Straße und auf der gegenüberliegenden Bahnseite ebenfalls schnell zu erreichen.

Mehrere Bushaltestellen (Linie 843, Linie 854, Linie X80, Linie 832 und Linie 855) sowie eine S-Bahn Haltestelle befinden sich in unmittelbarer Nähe.

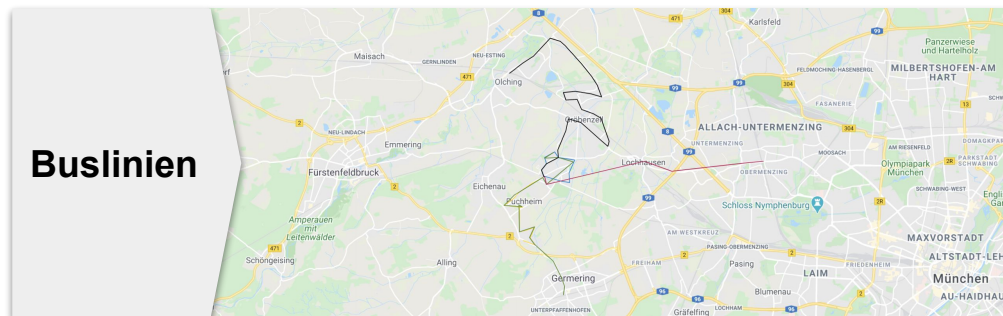
2.1 Standortanalyse: ÖPNV

Verlauf der Bus- und S-Bahnstrecken.



Die S4 (und S20 zu Stoßzeiten) binden den Standort sehr gut an die Innenstadt der Metropolregion München und die Stadt Fürstenfeldbruck an.

Der Flughafen München ist innerhalb von 90 Minuten mit der S-Bahn zu erreichen.



Fünf Buslinien sorgen für eine gute Anbindung in die Nachbarorte und gute Erreichbarkeit innerhalb Puchheims.

Besonders hervorzuheben ist die neue Buslinie X80. Diese verbindet Puchheim mit der S-Bahn Station in Moosach. Die Fahrt dauert nur 25 Minuten.

2.1 Erreichbarkeitsanalyse: ÖPNV

Haltestelle des schienengebundenen ÖPNVs	
Entfernung	ca. 200 Meter
Erreichbare Ziele	Hbf München (20 min) Fürstenfeldbruck (6 Min) Flughafen München (90 min)
Linie & Taktung	S4 und S20 Zu Kernzeiten gibt es i.d.R. 6 Abfahrten pro Stunde.

Haltestelle des ÖPNV (Bus)	
Entfernung	100 - 300 Meter
Erreichbare Ziele	Stadtverkehr innerhalb Puchheims Anbindung an Nachbarorte S-Bahnstation Moosach (25 Min)
Linie & Taktung	Linie 843, Linie 854, Linie X80, Linie 832 und Linie 855, ca. alle 15 Min eine Abfahrt [Mo-Sa 6-19 Uhr], Anrufsammeltaxi





Medizinische Versorgung:

Kitas, Kindergärten, Schulen:

Der Großteil der aufgeführten Standorte befindet sich in fußläufiger Entfernung oder lässt sich mit dem Fahrrad erreichen.

2.3 Standortanalyse: Ladeinfrastruktur für Elektroautos



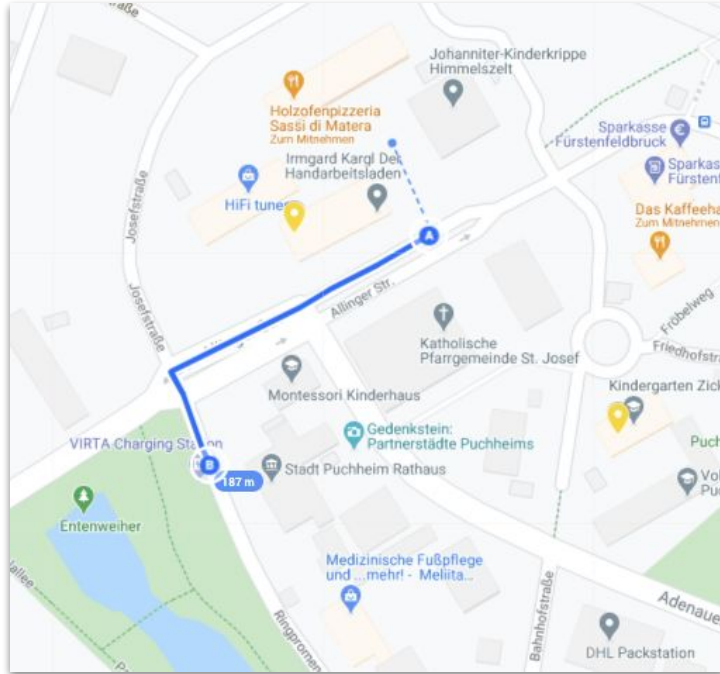
Quelle: <https://www.goingelectric.de/>

In unmittelbarer Nähe zum Projekt am Alois-Harbeck-Platz befindet sich eine Ladestation für Elektroautos mit 2 Ladepunkten. Die zweite heute existierende Station fällt mit der Neubebauung Stadtzentrum weg.

Mit weiterhin steigenden Zulassungszahlen von Elektroautos ist jedoch nicht davon auszugehen, dass diese Ladestationen für die zukünftige Nachfrage ausreichen.

Ferner befindet sich keine Schnellladestation im Einzugsgebiet.

2.4 Standortanalyse: Fahrzeug Sharing Angebote



In unmittelbarer Nähe existiert derzeit lediglich ein öffentliches Sharing Angebot.

Car Sharing:

Fußläufig (ca. 200 Meter) erreichbar, befindet sich eine Station von Stattauto. Über die Auslastung liegen keine Daten vor.

Bike Sharing:

Laut Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2020 sind 13 Mobilitätsstationen vorgesehen. Da die Umsetzbarkeit aktuell noch nicht feststeht, sollte das Angebot für den Alois-Harbeck-Platz ohne Berücksichtigung dieser Option geplant werden.

2.5 Zusammenfassung der Standortanalyse

ÖPNV und städtische Infrastruktur

- In der Nähe zum Standort lassen sich alle wesentlichen Alltagserledigungen gut erreichen. Weitere städtische Infrastruktur wie ärztliche Grundversorgung und gastronomische Einrichtungen befinden sich ebenfalls umliegend.
- Erledigungen, Erkundungen oder Arbeits- bzw. Schulwege können zu Fuß oder mit dem eigenen Fahrrad gut zurückgelegt werden.
- Die ÖPNV Anbindung in Richtung der Mittelzentren Fürstenfeldbruck und Pasing sowie in die Münchner Innenstadt ist dank naheliegender Bus- und S-Bahnangebote sehr gut nutzbar.

Ladeinfrastruktur für Elektroautos

- Es besteht eine Grundversorgung.

Fahrzeug Sharing Angebote

- Es besteht ein Angebot für ein Carsharing Auto.
- Ein öffentliches Bike Sharing Angebot befindet sich in Planung.

Die Vorteile des künftigen Quartiers in Stadtmitte-Lage mit entsprechendem Angebot können durch erweiterte Sharing-Angebote und zeitgemäße Infrastruktur weiter ausgebaut werden.

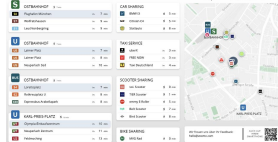
Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung & Darstellung der Vorgehensweise**
 1. Planungsgegenstand
 2. Mobilitätsbedürfnisse vor Ort
 3. Ziele des Mobilitätskonzepts
- 2. Standort- und Erreichbarkeitsanalyse**
 1. ÖPNV und städtische Infrastruktur
 2. Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 3. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 4. Fahrzeug Sharing Angebote
 5. Zusammenfassung des bestehenden Angebots
- 3. Standortbezogenes Mobilitätsangebot / Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP**
 1. Stärkung ÖPNV
 2. Förderung der Fahrradmobilität
 3. Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot
 4. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 5. Kommunikation & weitere Maßnahmen
 6. Zusammenfassung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes
- 4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW**
- 5. Fazit**

3.0 Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP

Mobilitätskonzept

(1) ÖPNV Stärkung



(2) Radmobilität Förderung



(3) Sharing Gezieltes Angebot



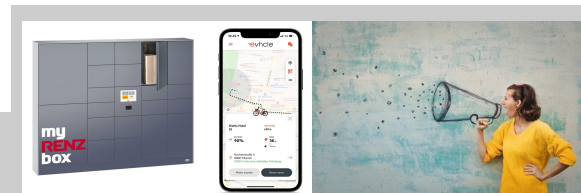
(4) Lade- infrastruktur Förderung



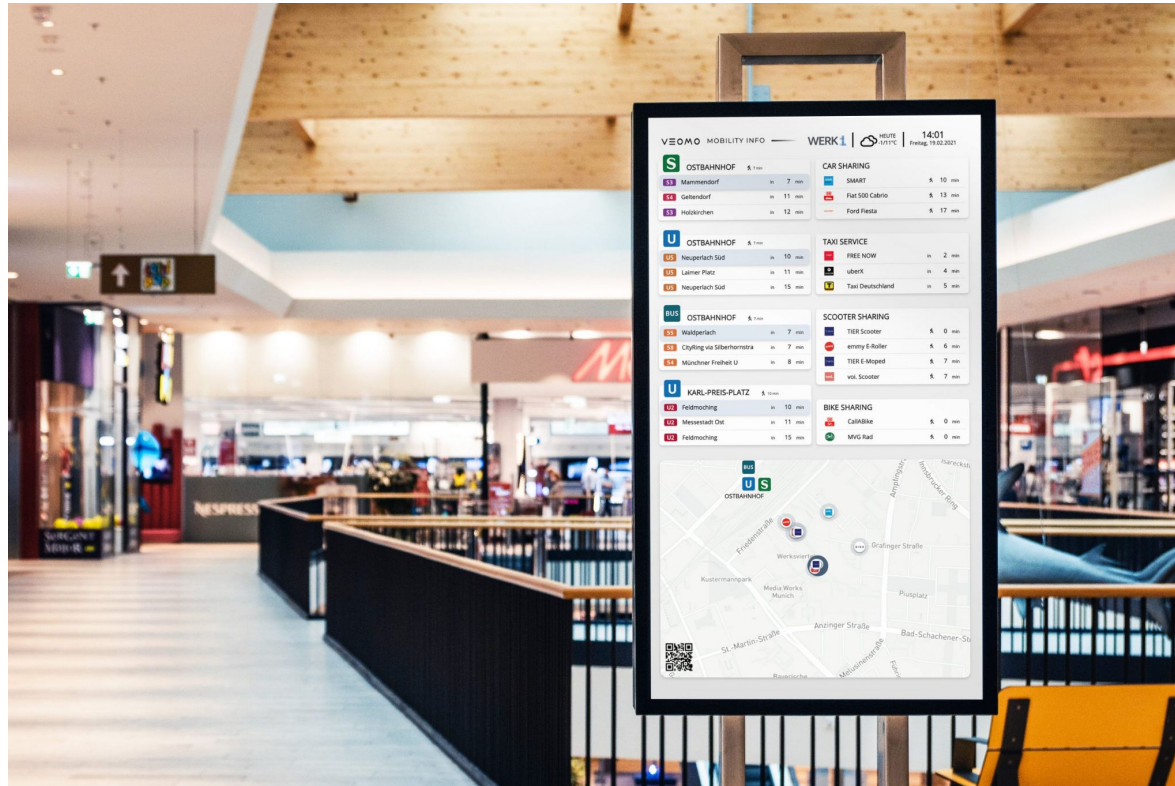
(5) Private KFZ Effizienz



Kommunikation und weitere Maßnahmen



3.1 Stärkung des ÖPNV



ÖPNV Info Screen

Zur Kommunikation des ÖPNV Angebots können Bildschirme mit den Abfahrtszeiten in Echtzeit im Hotel angebracht werden.

3.2 Förderung der Fahrradmobilität: Fahrradabstellplätze im Fahrradkeller für Anwohner



Großzügige und angenehme Abstellflächen für Fahrräder reduzieren den Bedarf an privaten KFZ. Nachdem die Wertigkeit von Fahrrädern deutlich gestiegen ist und weiterhin voranschreitet, sollte auch ein sicherer Stellplatz angeboten werden. Immer wichtiger werden dabei großzügige Abstellflächen für Lastenräder und Anhänger, da ein Lastenrad nicht im eigenen Keller abgestellt werden kann.

Über den aktuellen Stellplatzschlüssel hinaus empfehlen wir für den Alois-Harbeck-Platz 1,25 Fahrradabstellplätze je Zimmer und zudem 0,33 Lastenrad-/Anhänger Stellplätze je Wohnung (analog Bebauungsplan Stadtzentrum).

Einheiten	Anzahl Wohnungen	Anzahl Zimmer	Plätze je Zimmer	Fahrradabstellplätze
1-Zimmerwohnungen	15	15	1,25	19
2-Zimmerwohnungen	5	10		13
3-Zimmerwohnungen	41	123		154
4-Zimmerwohnungen	14	56		70
Summe	75	204		255

Anzahl Wohnungen	Stellplatz / Wohnung	Lastenrad-/Anhänger Abstellplätze
75	0,33	25

3.2 Förderung der Fahrradmobilität: Fahrradabstellflächen für Gewerbeflächen



Nutzung	Berechnungsgrundlage bzw. ein Fahrradstellplatz je:	Einheiten oder Fläche in m ²	Fahrradstellplätze
Hotel	20 Betten	120 Einheiten	6
Vollsortimenter	50 m ² Verkaufsfläche	1200	24
Gastronomie	20 m ² Gastraumfläche	320	16
Ladenflächen	50 m ² Verkaufsfläche	586	12
Büroflächen	40 m ² Nutzungsfläche	509	13
Summe*			70

*Anmerkungen:

Davon 10% Stellplätze für Lastenräder.
Konkretisierung im Freiflächenplan.

Standort möglicher Abstellflächen wird im Freiflächenplan konkretisiert und festgelegt.

3.2 Förderung der Fahrradmobilität: Optional ein Fahrradgeschäft



Fahrradgeschäft

Zur Stärkung des Angebots vor Ort sollte ein Fahrradgeschäft bei geeigneten Mietanfragen bevorzugt behandelt werden.

3.3 Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot: Für Anwohner, Gäste und Gewerbetreibende

- Die Neugestaltung des Alois-Harbeck-Platzes bietet darüber hinaus die Möglichkeit gezielt in zukunftsfähige Mobilität zu investieren und diese zu fördern. Ein gutes und klar kommuniziertes Mobilitätsangebot schafft Anreize und fördert den Verzicht auf die Nutzung eines eigenen PKW.
- Für das Hotel entsteht zudem ein klarer Positionierungseffekt.
- Das Angebot an Sharing Fahrzeugen sollte für alle Anwohner, Hotelgäste und Gewerbetreibende exklusiv zur Verfügung stehen.

⇒ Wir empfehlen:

- Ein eAuto
- Zwei eLastenräder
- vier eBikes und drei klassische Fahrräder
- Eine 24-monatige Pilotphase hat sich bewährt. Eine Erweiterung des Angebots bei entsprechender Nachfrage kann kurzfristig vorgenommen werden.



3.3 Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebote: Mögliche Standorte des geplanten Angebots



Anmerkung:

Konkretisierung im Freiflächenplan

Möglicher Standort eAuto Sharing:

Das für die Anwohner und Hotelgäste zur Verfügung gestellte eAuto kann im Außenbereich oder in der Tiefgarage platziert werden.

Möglicher Standort eBike und eLastenrad Sharing:

Während das geteilte eAuto durchaus in der Tiefgarage platziert werden kann, empfehlen wir die eBikes sowie eLastenräder deutlich sichtbar im Außenbereich zu platzieren. Hierfür empfiehlt es sich ebenfalls den Bereich zu überdachen sowie um einen Stromanschluss zu ergänzen.

Sichtbarkeit der Fahrzeuge in einem Mobilitätshub:

Die Erfahrung zeigt, dass eine gute Sichtbarkeit der Fahrzeuge mit vermehrter Nutzung korreliert. Eine oberirdische, überdachte Platzierung kann so zu einer besseren Nutzung führen und sollte hinsichtlich verfügbarer Fläche abgestimmt und angestrebt werden.

3.4 Ladeinfrastruktur für Elektroautos: Hintergrund und künftiges Angebot

- Batterieelektrische PKW werden in den kommenden Jahren deutlich an Bedeutung gewinnen und ihre Anzahl wird signifikant steigen.
- Diese Zunahme wird ebenfalls die Nachfrage nach passender Ladeinfrastruktur erhöhen. Diese Nachfrage entsteht dabei sowohl von Hotelgästen als auch und vor allem von Anwohnern.
- Während die Bundesregierung ein Ziel von ca. 10mio E-Autos bis 2030 avisiert, gehen einige Studien (z.B. Deloitte) eher von 6,3mio E-Autos aus: Dies entspricht einem prozentualen Anteil am Fahrzeugbestand (2020 ca. 47mio Fahrzeuge) von konservativ ca. 13% bis zu einem optimistischen Szenario von 21%.
- Dieser prozentuale Anteil von E-Autos am Gesamtfahrzeugbestand sollte für die Planung von Ladeinfrastruktur herangezogen werden.
- Um auf zukünftige Steigerungen vorbereitet zu sein, planen viele Investoren bereits heute mit einer Ertüchtigung von 25% der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur.

Für dieses Projekt und diesen Standort wird folgende Planung empfohlen:

⇒ Ausstattung von 20% der Stellplätze in der Tiefgarage mit Ladestationen bei gleichzeitiger Ertüchtigung aller Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität, um eine steigende Nachfrage kurzfristig bedienen zu können
(lt. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG))

⇒ Zusätzlich eine oberirdische Schnellladestation mit zwei Lademöglichkeiten für das Gesamtquartier.

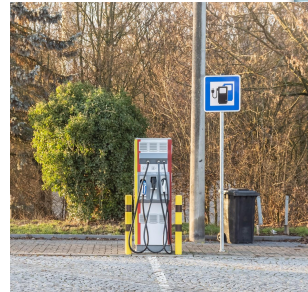
3.4 Ladeinfrastruktur für Elektroautos in der Tiefgarage: Stellplätze für Hotelgäste und Anwohner



- Ausstattung mit AC Wallboxen
- 7-11kW Leistung sowie ein dynamisches Lastmanagement zur Glättung von Spitzen.
- Mittels intelligenter Verteilung des Stroms in Form von Lastmanagement lassen sich auch für künftig steigenden Bedarf schrittweise weitere Stellplätze ausstatten.
- Es ist davon auszugehen, dass sich hierzu einige soft- und hardwarebasierte Lösungen in den kommenden Jahren entwickeln werden, sodass eine zukünftige Erweiterung des Netzanschlusses nicht zwingend erforderlich sein muss.

3.4 Ladeinfrastruktur für Elektroautos: Standort einer oberirdischen Schnellladesäule

- Zur Abdeckung kurzfristiger Ladebedarfe empfehlen wir die Errichtung einer Schnellladestation für das Gesamtquartier und sämtliche Besucher.
- Hierfür halten wir besonders einen Standort im Parkbereich des Vollsortimenters für sinnvoll.
- Dieser Stellplatz sollte öffentlich zugänglich sein und somit eine Synergie zwischen Einkauf, Standortaufenthalt und Lademöglichkeit bieten.
- Mit dem künftigen Pächter sollte hierzu möglichst frühzeitig über ein Parkraummanagement und mögliche Betreibervarianten gesprochen werden.



Anmerkung:
Konkretisierung im Freiflächenplan

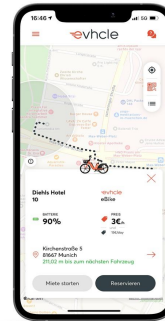
3.5 Kommunikation & weitere Maßnahmen

Renzbox / Paketbox für Quartiersbewohner



Das Errichten einer Paketbox für Anwohner vereinfacht und flexibilisiert die Annahme bzw. den Versand von Paketen für Anwohner und Lieferdienste.

App



Zur Nutzung und Kommunikation des Sharing Angebots wird eine App zur Verfügung gestellt.

Kommunikation



Die Angebote werden als ganzheitliches Konzept an das Gesamtquartier kommuniziert. Regelmäßiges Feedback und Reporting runden das Konzept ab.

3.6 Zusammenfassung vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept



Maßnahmen:

Zur Steigerung der Attraktivität alternativer Mobilitätsformen und zur klaren Positionierung des Standorts schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- Stärkung des ÖPNV durch eine aktive Einbindung in die Quartierskommunikation.
- Förderung der Fahrradmobilität: Attraktive Fahrradstellplätze: Mehr als gefordert und größer als gefordert. Ein Fahrradgeschäft kann zur Aufwertung dieser Mobilitätsform beitragen.
- Ein Sharing Angebot mit
 - eAuto
 - eBikes, Fahrrädern
 - eLastenräder
- Ausstattung der Anwohnerparkplätze mit Ladeinfrastruktur.
- Angebot einer Schnellladestation für zwei Fahrzeuge.
- Eine Paketbox für Quartiersanwohner erleichtert das Leben ohne eigenes Auto.
- Umfangreiche Reporting- und Kommunikationsmaßnahmen.

Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung & Darstellung der Vorgehensweise**
 1. Planungsgegenstand
 2. Mobilitätsbedürfnisse vor Ort
 3. Ziele des Mobilitätskonzepts
- 2. Standort- und Erreichbarkeitsanalyse**
 1. ÖPNV und städtische Infrastruktur
 2. Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 3. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 4. Fahrzeug Sharing Angebote
 5. Zusammenfassung des bestehenden Angebots
- 3. Standortbezogenes Mobilitätsangebot / Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP**
 1. Stärkung ÖPNV
 2. Förderung der Fahrradmobilität
 3. Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot
 4. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 5. Kommunikation & weitere Maßnahmen
 6. Zusammenfassung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes
- 4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW**
- 5. Fazit**

4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW

Unter Voraussetzung bisher angenommener Standortbedingungen und umgesetzter Mobilitätsangebote lässt sich folgende Reduzierung bisher geplanter KFZ-Stellplätze ermitteln:

- Reduzierung der Wohnungsstellplätze auf 1 bzw. 0,5 Stellplatz pro Einheit entsprechend üblicher, neuerer Stellplatzsätzen in vergleichbarer Standortsituation.
- Anpassung der Hotelstellplätze auf 40 Plätze in Abstimmung mit dem Beratungsbüro Zarges von Freyberg bzw. in Anbetracht des Nutzungskonzepts und Standorts.
- Reduzierung der benötigten Gastronomiestellplätze auf jeweils 8 Plätze für die Bestandsgastronomie und weitere 8 Plätze für die hinzukommende Einheit. Aufgrund der zu erwartenden Wechselwirkung mit dem Hotelbetrieb und fußläufigen Quartiersanbindung ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Kunden auf eine Anfahrt mit dem PKW verzichten wird. Mit dem künftigen Pächter der Vollsortimenterfläche wird zudem ein Parkraummanagement abgestimmt, das eine Wechselnutzung für Gastronomiebesucher zulässt.

4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW

Nutzung	Anzahl	Einheit	Stellplatz-schlüssel	Je	Stellplätze n. Satzung und GaStellV	Änderungen / Anmerkung / Kommentar	Vorgeschlagene Anzahl Parkplätze
Wohnungen >80m²	26	m²	2	Stellplätze je Wohnung	52	1 Stellplatz je Wohnung	26
Wohnungen <80m²	34	m²	1	Stellplätze je Wohnung	34	1 Stellplatz je Wohnung	34
1-Zimmerwohnungen	15	m²	1	Stellplatz je Wohnung	15	0,5 Stellplatz je Whg. => Derzeit nutzt kein Bestandsmieter einen Stellplatz	8
Für Besucher	-	-	<u>Zusätzlich</u> 10%	-	10	<u>Davon</u> 10%	7
Hotel	120	Zimmer	1	Stellplatz je 6 Betten / Zimmer	20	Standort, Aparthotel (Betten ≠ Gäste: Vornehmlich Einzelbelegung). Gezielt kommuniziertes Mobilitätsangebot.	40
Vollsortimenter	1200	m²	1	Stellplatz je 40m² Verkaufsfläche	30	Forderung des Mieters.	50
Gastronomie	320	m²	1	Stellplatz je 10m² Gastraum	32	Stadtmittelage. Hotelgäste und Quartiersbewohner nutzen die Gastronomie. Parksynergie mit Vollsortimenterparkplatz.	16
Ladenflächen	586	m²	1	Stellplatz je 40m² Nutzfläche	15	Reduktion um 50% aufgrund zentraler Stadtmittelage.	8
Büroflächen	509	m²	1	Stellplatz je 40m² Nutzfläche	13	Reduktion um 50% aufgrund guter Erreichbarkeit ohne KfZ.	7
Bestehende Dienstbarkeiten	-				5	keine Reduktion	5
Carsharing							1
Summe					225		195

Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung & Darstellung der Vorgehensweise**
 1. Planungsgegenstand
 2. Mobilitätsbedürfnisse vor Ort
 3. Ziele des Mobilitätskonzepts
- 2. Standort- und Erreichbarkeitsanalyse**
 1. ÖPNV und städtische Infrastruktur
 2. Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
 3. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 4. Fahrzeug Sharing Angebote
 5. Zusammenfassung des bestehenden Angebots
- 3. Standortbezogenes Mobilitätsangebot / Bausteine des Mobilitätskonzeptes am AHP**
 1. Stärkung ÖPNV
 2. Förderung der Fahrradmobilität
 3. Gezieltes Fahrzeug Sharing Angebot
 4. Ladeinfrastruktur für Elektroautos
 5. Kommunikation & weitere Maßnahmen
 6. Zusammenfassung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzeptes
- 4. Ermittelter Stellplatzbedarf für PKW**
- 5. Fazit**

5. Fazit

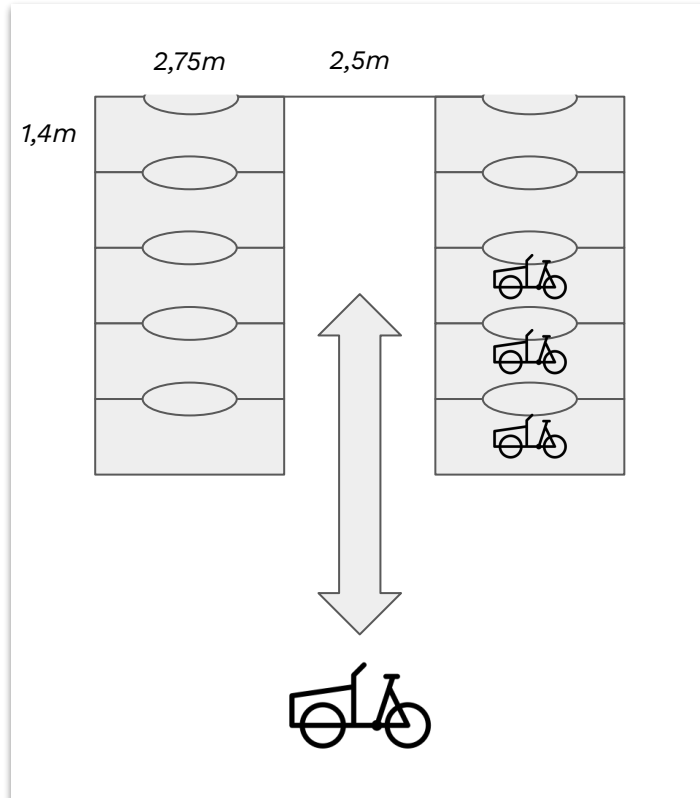
- Der Standort „Alois-Harbeck-Platz“ in Puchheim zeichnet sich durch seine zentrale Stadtmitte-Lage und dementsprechende Mobilitätsvorteile zur Abdeckung des täglichen Bedarfs sowie zur Nutzung des ÖPNV in fußläufiger Erreichbarkeit aus.
- Dieser Vorteil sollte durch ein zukunftsorientiertes Angebot an Ladeinfrastruktur und geeignete Sharing-Modelle ausgebaut werden.
- Die gezielte Förderung und Kommunikation hinsichtlich alternativer Mobilitätsmöglichkeiten zum PKW mittels umfangreicher und attraktiver Fahrradstellplätze und oben genannter Angebote ist in dieser Lage erfolgsversprechend und kann künftige Zielgruppen auch direkt ansprechen.
- In Anlehnung hieran sehen wir vor allem mit Blick auf die avisierten Gastronomie- und Wohnungsstellplätze für PKW deutlichen Reduzierungsspielraum. Es ist davon auszugehen, dass die Gastronomieflächen ebenfalls von vielen Quartiersanwohnern und Hotelgästen fußläufig genutzt werden. Darüber hinaus lässt sich für abendliche Aufenthalte oder Veranstaltungen ein Konzept mit den oberirdischen Stellplätzen des Vollsortimenters abstimmen.
- Alles in allem bietet der Standort in Verbindung mit gezielt gefördertem Quartiers- und Sharinggedanken beste Voraussetzungen für ein innovatives Mobilitätskonzept.

ANHANG

Vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept: Begleitende Maßnahmen im Rahmen der Einführung

	Einführungsphase (erste 36 Monate)	Hochlaufphase (nach 36 Monate)
Radmobilität	• Überprüfung der Nutzung • ggf. Optimierung der Flächen (Puffer im Freiflächenplan)	• Stetige Pflege
Sharing	• Halbjährliches Reporting • Kurzfr. Erweiterung innerh. v. 3 Monaten bei entspr. Nachfrage	• Jährliches Reporting • Erweiterung bei entspr. Nachfrage
Ladeinfrastruktur	• Erklärung und Heranführung • Kurzfristiger Ausbau bei steigender Nachfrage (Modularer Aufbau)	• Einführung Lastmanagement bei Bedarf • Ausbau bei steigender Nachfrage
Kommunikation und weitere Maßnahmen	• Aktive Kommunikation • Nutzerbefragungen • Optimierungen mit den Betreibern	• Stetige Weiterentwicklung des Angebots

Beispielhafte Darstellung Stellplätze Lastenfahrrad



Maße Stellplatz Lastenfahrrad und Fahrradanhänger

- 2,75m Länge
- 1,40m Breite
- Ein Bügel in der Mitte
- Zugang über einen 2,5m breiten Korridor

Berechnung der Gewerbeflächen

<i>Berechnung der Gewerbeflächen</i>					
Bauteil	Geschoss	BGF in m ²	Nutzungsfläche in m ²	Nutzungsart	Quelle / Kommentar
Bauteil 4	EG	-	312	Ladenfläche (Bestand)	Nutzungsfläche heute
Bauteil 4	EG	-	150	Gastro (Bestand)	Max. Gastraumfläche B-Plan
Bauteil 5	EG	411	274	Ladenfläche	Berechnet: 2/3 der BGF
Bauteil 5	1. OG	407	271	Bürofläche	Berechnet: 2/3 der BGF
Bauteil 7	EG	357	170	Gastronomie	Berechnet: 50% der BGF
Bauteil 7	1. OG	357	238	Bürofläche	Berechnet: 2/3 der BGF
Summe			1415		

Verteilung der KfZ Stellplätze

Nutzung	Vorgeschlagene Anzahl Parkplätze	Davon in der Tiefgarage	Davon mit Ladesäule	Davon Außen	Davon (Schnell-) Ladesäule
Wohnungen >80m²	26	26	5		
Wohnungen <80m²	34	34	7		
1-Zimmerwohnungen	8	8	2		
<i>Für Besucher</i>	7	7	1		
Hotel	40	40	8		
Vollsortimenter	50		0	50	2
Gastronomie	16	5	1	11	
Ladenflächen	8	0	0	8	
Büroflächen	7	7	1		
Bestehende Dienstbarkeiten	5	5	1		
Carsharing	1	0	0	1	1
Summe	195	125	25	70	3