OBERMEYER Infrastruktur

Bericht

Mobilitätskonzept

Lilienthalstraße Neubiberg, 16. Änderung des Bebauungsplans Nr. 52

Gemeinde Neubiberg

Projekt Nr.: 30598
Datum: 31.03.2026
Ort: München

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hauptsitz München: Hansastraße 40 | 80686 München
Tel.: +49 89 5799-0 | Fax: +49 89 5799-910 | info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Ansprechpartner	T. Seufert, L. Fuchs
Kontakt	Tel. 089 5799-0 Email tom.seufert@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

© 2025 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung 4

2. Ziele 5

3. Bestands- und Erreichbarkeitsanalyse 7

3.1 ÖPNV 7
3.2 Fuß- und Radverkehr 8
3.3 Straßenanbindung MIV 10
3.4 Parkplatzsituation im Umfeld 10
3.5 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen 11
3.5.1 Car-Sharing 11
3.5.2 Fahrradverleihsysteme (öffentlich) 11

4. Mobilitätsmaßnahmen 13

4.1 Fuß- und Radverkehr 13
4.1.1 Infrastruktur 13
4.1.2 Fahrradabstellanlagen 13
4.2 Kfz-Verkehr 13
4.2.1 Ladestationen 13
4.2.2 Parkraummangement 14
4.3 Mobilitätsdienstleistungen 14
4.4 Mobilitätsmanagement 15
4.5 Zusammenfassung der Mobilitätsbausteine 16
4.6 Stellplatzberechnung 18
4.6.1 Kfz-Stellplätze 18
4.6.2 Fahrradstellplätze 18

5. Zusammenfassung 20

1. Aufgabenstellung

Für das geplante Bauvorhaben im Rahmen der Änderung des B-Plan Nr. 52 soll für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Lilienthalstraße 16 ein ganzheitliches und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept entsprechend den Kriterien und Vorgaben der Gemeinde Neubiberg erstellt werden. Ziel des Mobilitätskonzepts ist die Reduktion des Kfz-Stellplatzbedarfs sowie das Kfz-Verkehrsaufkommens des Bauvorhabens. Dabei werden alle Mobilitätsarten berücksichtigt, wie MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, ruhender Verkehr und innovative Mobilitätsformen (z.B. Car-Sharing, Bike Sharing, e-Scooter, etc.). Bereits bestehende oder beauftragte Verkehrs- und Mobilitätskonzepte im Umfeld sowie Vorschläge / Bausteine aus dem übergeordneten ISEK sind bei Bedarf zu berücksichtigten.

2. Ziele

Die vorliegenden städtebaulichen Planungen für die Lilienthalstraße 16 in Neubiberg, sehen auf dem Flurstück Nr.44/98 ca. 105 Wohneinheiten und eine KiTa für ca. 100 Kinder vor. Auf dem Grundstück mit den Flurstücknummern 44/101, 44/134, 44/135 sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- ca. 216 Wohneinheiten, davon 28 Wohneinheiten für Ältere (betreutes Wohnen)
- Quartierszentrum 605 m² BGF
- Tagespflegezentrum mit 15 Pflegeplätzen
- Gastronomie ca. 270 m² BGF
- Büro- und Dienstleistungsflächen ca. 915 m² BGF
- Nahversorger ca. 1.200 m² VKF mit Bäckerei (ca. 100 m² VKF) und Metzgerei (ca. 100 m² VKF)
- Einzelhandel (Apotheke o.ä.) ca. 370 m² BGF

Nachstehend ist das Bauvorhaben dargestellt.



Abbildung 1: Städtebauliches Konzept [Quelle: BBS Hillebrand, studioB; Stand: 11.04.2025]

Um ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen beim MIV (motorisierter Individualverkehr) und eine möglichst hohe Lebensqualität in dem Areal zu erreichen, soll ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept entwickelt und realisiert werden. Hierzu stehen zahlreiche Angebotsformate von Mobilitätsanbietern aus den Bereichen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Car- und Bike-Sharing zur Verfügung.

Das Ziel ist es, die geplante Bebauung optimal in die bestehende Nachbarschaft zu integrieren und die neuen Mobilitätsangebote möglichst öffentlich zugänglich zu machen, um sie auch den benachbarten Anliegern zur Verfügung stellen zu können.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in dem Konzept zielen darauf ab, ein umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen, das attraktive Alternativen zum eigenen Pkw-Besitz bzw. zur Pkw-Nutzung bietet. Reglementierungen und Verbote werden weitestgehend vermieden. Stattdessen sollten Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gesetzt werden.

Im Rahmen der 16. Änderung des Bebauungsplans sollen über Festlegungen die konkreten Mobilitätsmaßnahmen bestimmt und vertraglich gesichert werden.

3. Bestands- und Erreichbarkeitsanalyse

Aus der Erreichbarkeitsanalyse lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie attraktiv v.a. die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die zukünftigen Bewohner/Beschäftigten sein werden und durch welche Maßnahmen des Mobilitätskonzepts das Angebot verbessert werden kann. Eine gute Erschließung des Grundstücks durch den ÖPNV und eine gute Nahversorgung sind dabei nach den Anforderungen der Gemeinde Neubiberg die Grundvoraussetzungen für eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs und des Stellplatzschlüssels.

3.1 ÖPNV

Der B-Plan Nr. 52 liegt vollständig innerhalb der 300 m Einzugsbereiche der Bushaltestellen Universitätsstraße und Lilienthalstraße mit den Buslinien 199 und 217, die jeweils im 20-min-Takt in Richtung S-& U-Bahn-Haltestelle Neuperlach Zentrum bzw. Unterhaching und Infineon bzw. zur S-Bahn-Haltestelle der S3 in Unterhaching und Fasanenpark verkehren. Durch die versetzten Abfahrtszeiten der Busse werden die Haltestellen im 10-min-Takt bedient. Die Busse weisen nach derzeitiger Kenntnislage noch ausreichende Kapazitäten auf. Mit der direkten Anbindung an die S- und U-Bahnstation Neuperlach sowie die S-Bahnstationen Unterhaching und Fasanenpark sind wichtige Innenstadtziele wie z.B. Hauptbahnhof oder Marienplatz in ca. 30-40 min mit einem Umstieg sehr gut zu erreichen. Eine vergleichbare Fahrt mit dem privaten Pkw dauert inkl. Parken ähnlich lang. Das PEP-Einkaufszentrum ist in ca. 20 min mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen Die Erschließungssituation und Erreichbarkeit der beiden Grundstücke durch den ÖPNV ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Grundsätzlich ist eine gute Erschließung durch den ÖPNV festzustellen.

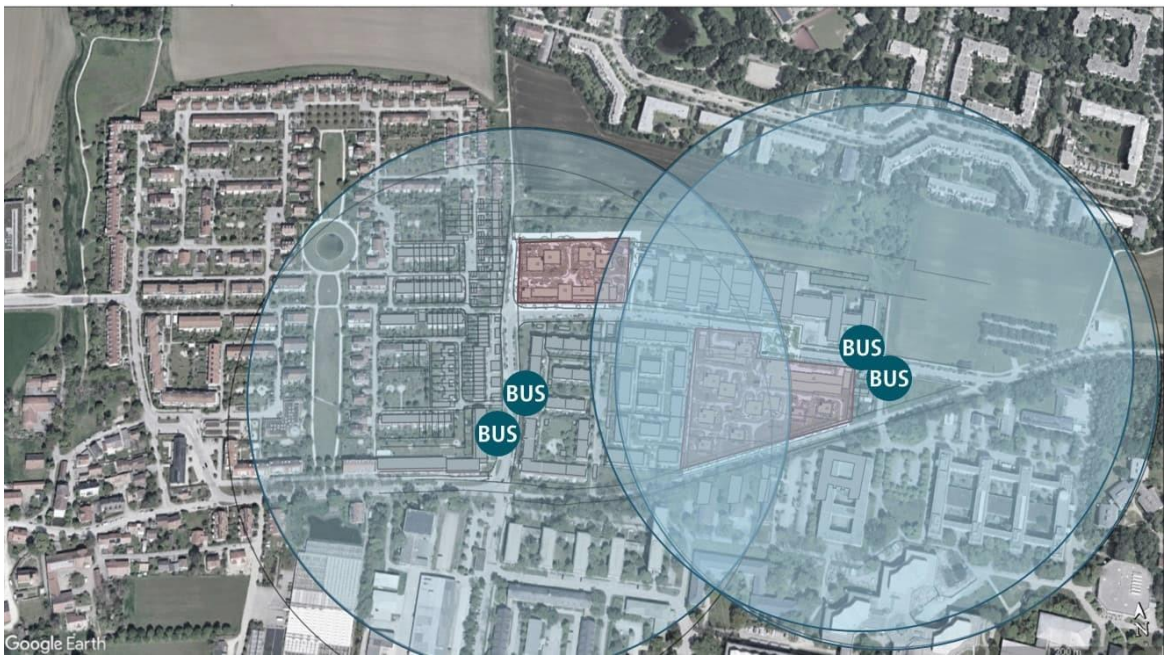

Abbildung 2: Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestellen Bus <=300m [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

3.2 Fuß- und Radverkehr

Das Planungsgebiet ist über die vorhandenen Geh- und Radwege entlang der Lilienthalstraße, die Zwergerstraße und die Berghamer Straße gut an das Geh- und Radwegenetz angebunden. Wie die nachfolgende Abbildung aus dem Radlstadtplan der Landeshauptstadt München zeigt, liefert die Fahrradinfrastruktur um das Areal herum mit straßenbegleitenden Radwegen, Zweirichtungsradwegen und Zone 30 gute Bedingungen zum Fahrradfahren. Die bestehenden Gehwege entlang der Lilienthalstraße entsprechen im Bestand mit Gehwegbreiten von ca. 2,3-2,5 m noch den Richtlinien und Empfehlungen, für die Mitbenutzung von Radfahrern sind die Wege dagegen zu schmal.

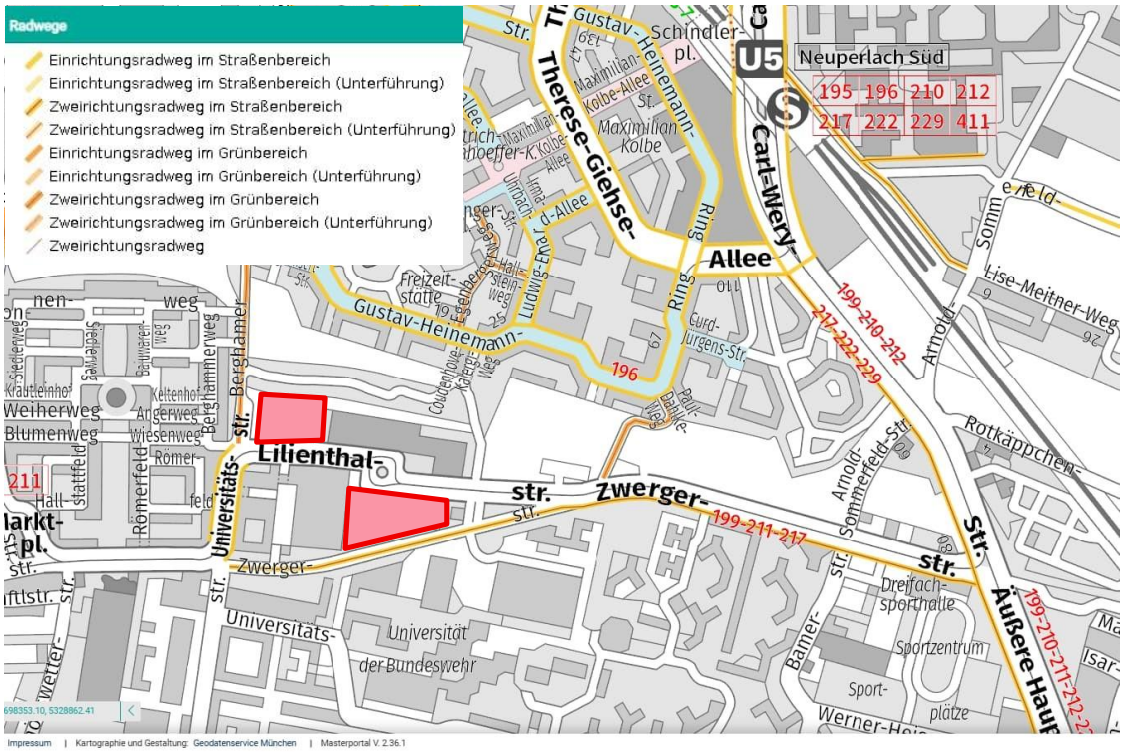

Abbildung 3: Ausbau der Radinfrastruktur um das Areal [Quelle: Radlstadtplan München]

Alle wesentlichen Einrichtungen der Nahversorgung und des täglichen Bedarfs (Supermärkte, Bäcker, Apotheke) finden sich im Bestand innerhalb einer fußläufigen Entfernung von ca. 15 min (s. Abbildung 4). Durch die geplante Ansiedlung eines Supermarktes, eines Bäckers, weiteren Einzelhandelsbetrieben sowie Büro- und Dienstleistungsflächen befinden sich zukünftig die wesentlichen Einrichtungen der Nahversorgung innerhalb einer fußläufigen Entfernung von <5 min. Auch für die direkten umliegenden Quartiere verbessert sich die Erreichbarkeit der Nahversorgungseinheiten wesentlich. Damit ist für den Bereich der Nahversorgung die Anforderung für eine Reduzierung des Mobilitätsfaktors aufgrund der zukünftig fußläufigen Erreichbarkeit erfüllt.

Die Grundschule in Unterbiberg ist in ca. 12 min fußläufig bzw. innerhalb von 5 min mit dem Fahrrad zu erreichen. Weiterführende Schulen sind mit dem Fahrrad in ca. 15 min erreichbar. Niedergelassene Ärzte sind fußläufig in 5-10 min in der direkten Umgebung bzw. im Ortszentrum in ca. 30 min und mit dem Rad in bis zu 10 min erreichbar. Das nächste Krankenhaus liegt mit der München Klinik Neuperlach ca. 13 min mit dem Fahrrad, ca. 10 min mit dem Auto bzw. ca. 30 min mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entfernt.

In den folgenden Abbildungen ist die Erreichbarkeit des Grundstücks und der Umgebung zu Fuß und mit dem Fahrrad basierend auf den Geodaten von Open-Street-Map dargestellt. Anhand dieser Darstellung sind die Erreichbarkeiten gestaffelt nach dem dafür notwendigen Zeitaufwand abzulesen.

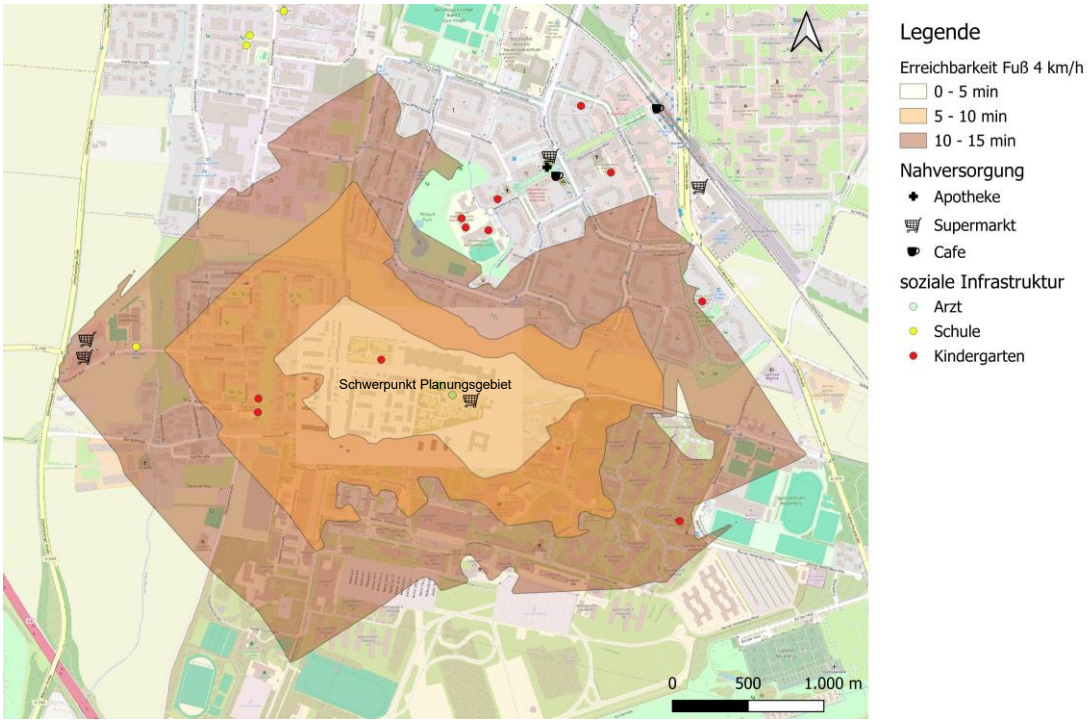

Abbildung 4: Erreichbarkeitsanalyse Fußgängerverkehr (v = 4 km/h) [Quelle Hintergrund: Open Street Map]

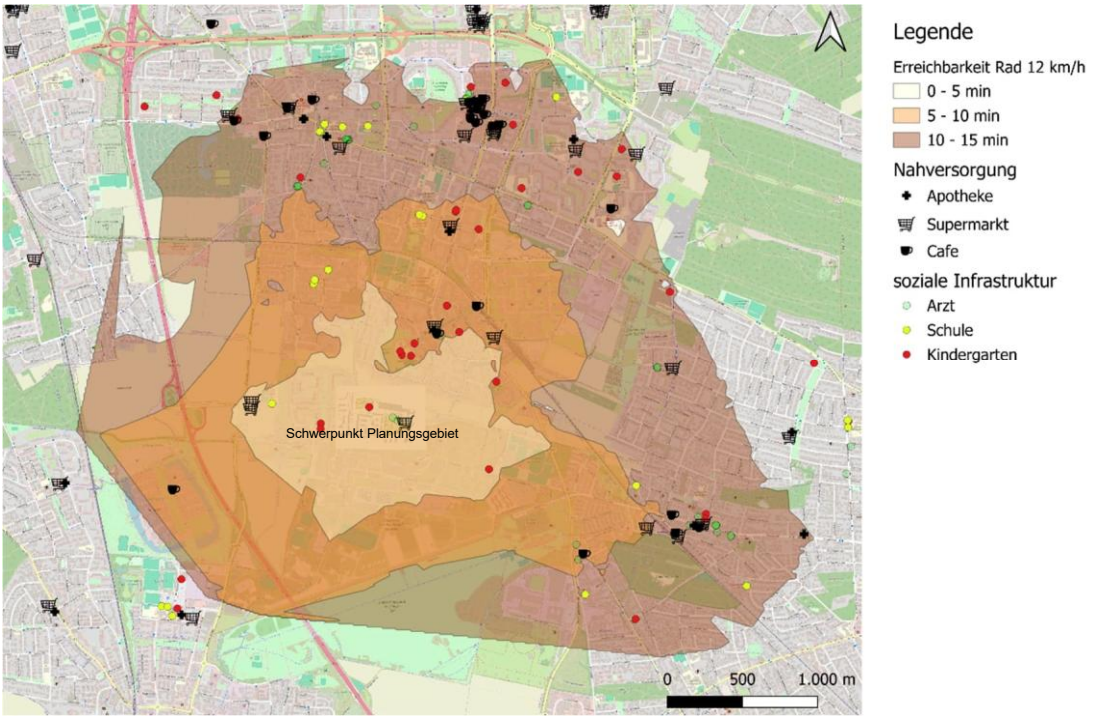

Abbildung 5: Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr (v =12km/h) [Quelle: Open Street Map]

3.3 Straßenanbindung MIV

Die beiden Grundstücke sind über die Lilienthalstraße direkt an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Über Universitätsstraße, Zwergerstraße, Unterbiberger Straße, Am Hachinger Bach, Unterhachinger Straße ist die Autobahn A8 innerhalb von 5 min erreichbar. Auch der mittlere Ring ist nur etwa 5 km (8 min) entfernt. Einkaufsmöglichkeiten wie z.B. das PEP-Einkaufszentrum sind in knapp 10 min mit dem Auto erreichbar.

3.4 Parkplatzsituation im Umfeld

Im Bereich des Planungsvorhabens sind entlang der Lilienthalstraße vorrangig beidseitig der Straße Längsparkbuchten mit Parkraumbewirtschaftung für tagsüber (8-17 Uhr) mit einer maximalen Parkdauer von 3 Std. vorhanden. Die beobachtete Auslastung ist dabei tagsüber im Bereich der noch unbebauten Grundstücke gering (<20 %). Im Bereich der bebauten Nachbargebiete ist dagegen eine hohe Auslastung der vorrangig unbeschränkten Längsstellplätze zu beobachten. Östlich des Bauvorhabens ist an der Zwergerstraße ein Parkplatz vorhanden, welcher gemäß Verkehrserhebungen von ca. 110 Fahrzeugen (vorrangig durch Besucher der Bundeswehrunsiversität täglich genutzt wird.

3.5 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen

3.5.1 Car-Sharing

Unter Car-Sharing versteht man eine gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge auf Basis vertraglicher Rahmenvereinbarungen. Anders als eine konventionelle Autovermietung ermöglicht Car-Sharing ein kurzfristiges und kurzzeitiges (d.h. z.B. einzelne Stunden) Anmieten von Fahrzeugen. Durch die gemeinsame Nutzung und die optimierte Auslastung der Fahrzeuge sind weniger Fahrzeuge und damit weniger Stellplätze erforderlich.

Stationäres Car-Sharing:

Stationäres Car-Sharing zeichnet sich durch fest vorgegebene Standorte der Fahrzeuge aus, an denen die Miete der Fahrzeuge begonnen und beendet wird. Dadurch ist auch eine langfristige Reservierung von Fahrzeugen mit einer hohen Planbarkeit gegeben. Einwegfahrten sind bei diesem System nicht möglich. Fahrzeuge des Betreibers müssen immer am Abholort wieder abgegeben werden.

Am Standort in Neubiberg ist derzeit kein stationäres Car-Sharing-Angebot in fußläufiger Entfernung vorhanden. Die nächsten Fahrzeuge befinden sich am S-Bahnhof Neubiberg (ca. 30 min zu Fuß) und am S-U-Bahnhof Neuperlach Süd (ca. 18 min zu Fuß).

Free-Floating Car-Sharing

Free-Floating Car-Sharing-Angebote (flexible Anmietung und Abstellung im Unternehmensgebiet) stehen im Bereich des Planungsgebiets mit den Anbietern free2move und MILES bereits heute zur Verfügung.

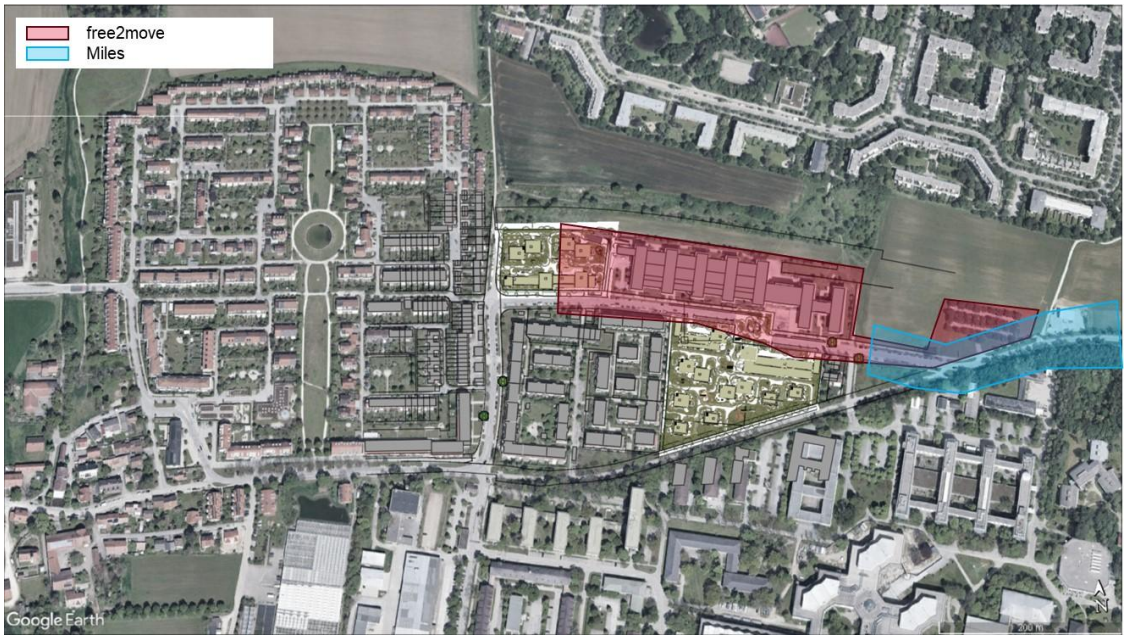

Abbildung 6: Car Sharing Betreiber und Geltungsbereiche für Free-Floating-Car-Sharing im Bereich des Planungsgebiets [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

3.5.2 Fahrradverleihsysteme (öffentlich)

Bis Ende September 2025 standen im Planungsgebiet 2 MVG-Radstationen in fußläufiger Entfernung zur Verfügung. Ein entsprechendes Nachfolger System ist bereits von der Stadt

München ausgeschrieben und vergeben aber aufgrund von Verfahrensklagen noch nicht umgesetzt Zusätzliche Mietsysteme wie z.B. E-Tretroller sind derzeit am geplanten Standort nicht verfügbar.

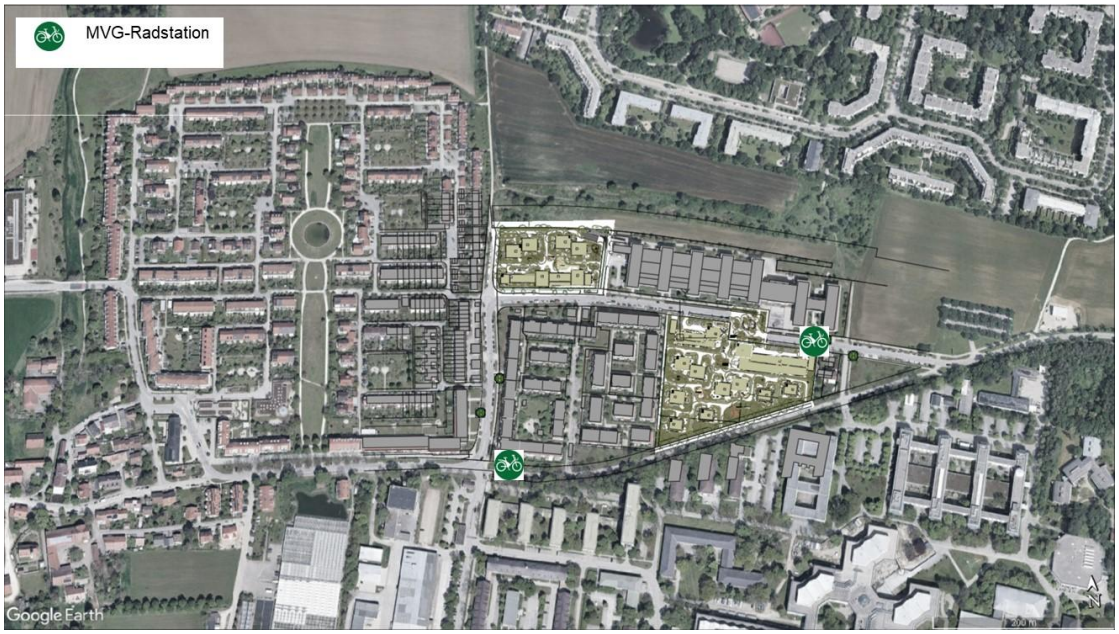

Abbildung 7: MVG-Radstationen [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

4. Mobilitätsmaßnahmen

4.1 Fuß- und Radverkehr

4.1.1 Infrastruktur

Die Straßenbegleitenden Gehwege liegen auf öffentlichem Grund und sind mit ihrer Breite von ca. 2,3 m nach Richtlinie zu schmal für die Mitnutzung für Radfahrer. Ein Ausbau erscheint derzeit nicht möglich. Aufgrund der bestehenden Temporeduzierung auf der Lilienthalstraße auf Tempo 30 ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem KFZ-Verkehr noch vertretbar.

Innerhalb der Grundstücke wird empfohlen Wege, die gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden mit einer Mindestbreite von 3 m vorzusehen und grundsätzlich barrierefrei auszustatten.

4.1.2 Fahrradabstellanlagen

Bei der Planung der Abstellanlagen sollten für eine hohe Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Ebenerdiger, barrierefreier Zugang
- sicherer Schutz gegen Diebstahl und Beschädigung
- helle und freundliche Gestaltung (kein Angstraum)
- Wetterschutz durch Einhausungen bzw. Verortung in geschlossenen Räumen
- separate Abstellflächen für Fahrradanhänger und Cargobikes
- Lademöglichkeiten für E-Bikes

Mindestens 50% der Stellplätze sind gemäß Stellplatzsatzung oberirdisch und eingangsnah herzustellen. Dabei ist eine dezentrale Verortung der Stellplätze anzustreben, sodass das Fahrrad schneller erreicht werden kann als das Auto.

Zusätzlich sollten dezentrale Bike-Servicestationen (Luftpumpe, Werkzeug etc.) zur Verfügung gestellt werden, um die Radnutzung noch attraktiver zu gestalten.

Im Bereich der gewerblichen Nutzungen wird empfohlen Duschen, Umkleiden und Spinde im Bereich der Fahrradabstellanlagen oder in den einzelnen Einheiten einzurichten, um die Attraktivität für Beschäftigte und Mieter zu erhöhen ihr Fahrrad für den Weg zur Arbeit zu nutzen und den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze kann Kapitel 4.6.2 entnommen werden.

4.2 Kfz-Verkehr

4.2.1 Ladestationen

Der Bundesrat hat 2016 das Ziel formuliert, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen. Für eine entsprechende Förderung der Elektromobilität und in Übereinstimmung mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG aus dem Jahr 2021 werden in der Tiefgarage Lademöglichkeiten zur Verfügung gestellt.

4.2.2 Parkraummangement

Eine Reduktion der erforderlichen Stellplätze im Bereich der gewerblichen Nutzungen wird durch die optimale Nutzung (Mehrfachnutzung) des geplanten Parkraums möglich. Stellplätze werden nicht fest zugewiesen, sondern flexibel zugeordnet. Durch die Mehrfachnutzung der Stellplätze wird die Effizienz des Parkraums erhöht und die unterschiedliche Auslastung zu den verschiedenen Nutzungszeiten optimal ausgenutzt.

Nachstehende Grafik zeigt den Stellplatzbedarf bei Überlagerung des Bedarfs der Beschäftigten sowie der Kunden von Geschäften, Einzelhandel und Gastronomie auf Grundlage der Verkehrsabschätzung sowie Tagesganglinien. Demnach liegt der maximale Stellplatzbedarf um ca. 10 Uhr bei ca. 55 Stellplätzen. Dies entspricht nahezu den Ansätzen der aktuellen Stellplatzsatzung (Stand: 18.08.2025), nach der sich ein Stellplatzbedarf von 56 Stellplätzen für diese Nutzungen ermittelt.

Parkraummanagement ist grundsätzlich auch im Zusammenspiel mit Wohnnutzung möglich. In diesem Fall kann den Bewohnern jedoch lediglich ein Parkrecht und kein eigener, festgelegter Stellplatz zugewiesen werden. Das erschwert unter Umständen die Vermittlung der Wohnungen. Ein Parkraummangement mit mehrfach Nutzung der Stellplätze durch verschiedene Nutzer wird deshalb für das vorliegende Bauvorhaben nicht weiter verfolgt.

Hinsichtlich des Lieferverkehrs wird die Verortung einer Packstation im Bereich des Einzelhandels im südlichen Baufeld vorgeschlagen.

4.3 Mobilitätsdienstleistungen

Zusätzlich zu den Angeboten des freefloating-Carsharing und öffentlichen Bikesharing Angeboten (geplanter Nachfolger des MVG Rad) im Bestand sollen weitere Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden. Die Geschäftsbereiche der e-Scooter-Anbieter dott und voi enden nördlich des Gebiets am Gustav-Heinemann-Ring. Hier wäre eine Erweiterung zur Zwergerstraße / Lilienthalstraße wünschenswert. Entsprechend sollten für die freefloating Sharing Angebote ausgewiesene Abstellflächen vorgesehen werden, um ein wildes Abstellen zu verhindern und die Angebote gebündelt zugänglich machen zu können.

Zudem soll ein stationäres Carsharing Angebot in beiden Baufeldern den Bedarf nach einem eigenen Pkw und damit den entsprechenden Stellplätzen senken. Je Baufeld wären zu Beginn ca. 2 Carsharing-Fahrzeuge vorstellbar, welche jeweils 5-10 Privatfahrzeuge ersetzen können. Die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge sollte nach einiger Zeit evaluiert und das Angebot falls nötig ausgebaut werden. Die Verortung der Carsharing-Fahrzeuge wäre im Straßenraum auf der Lilienthalstraße zwischen den beiden Baufeldern ideal, da dies ein gut erreichbarer Standort ist, der auch von den Bestandsbewohnern genutzt werden kann. Jedoch könnte dies in Hinsicht auf die Stellplatzreduktion auf den Grundstücken selbst kritisch gesehen werden. Entsprechend sollten die Carsharing-Stellplätze möglichst auf eigenem Grund in Bereichen mit guter Erreichbarkeit für alle Bewohner und Beschäftigten hergestellt werden.

Zur Ergänzung wäre zudem der Verleih von Lastenrädern oder E-Bikes über eine Mobilitätszentrale im Quartier denkbar, um auch diese Bedarfe abzudecken und den Einsatzbereich des Radfahrens zu erweitern.

Sämtliche Mobilitätsangebote sollten möglichst gebündelt in Form von multimodalen Mobilitätsstationen zur Verfügung stehen.

4.4 Mobilitätsmanagement

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beinhalten nicht verortbare Maßnahmen, insbesondere die Information und Kommunikation der anderen Maßnahmen. Es sollen Anreize für die Nutzung des Umweltverbunds sowohl für die Bewohner als auch die Beschäftigten gesetzt werden.

Dafür sollten die Bewohner bereits bei Einzug Broschüren über die vorhandenen Mobilitätsangebote erhalten und diese bestenfalls auch ausprobieren können, um die Hürde zur Nutzung möglichst zu reduzieren. Die Einrichtung von bis zu zwei Infostelen vereinfacht für den Nutzer die Verortung der angebotenen Mobilitätslösungen (ÖPNV, Mobilitätsdienstleister, Fahrradverkehr) und zeigt MIV-Alternativen auf. Die Infostele zeigt die Lage der umliegenden Haltestellen und Abfahrtszeiten an. Standorte von Bike-, E-Roller- und Car-Sharingangeboten und deren Verfügbarkeit werden genauso wie die Lage von Fahrradabstellanlagen und Servicestationen abgebildet. Auch die Abfahrtszeiten der Busse könnten hier angezeigt werden.

Für die Bewohner können Mobilitätskarten eingeführt werden, in denen bereits ein Kontingent an Carsharing-Fahrten und die Nutzung des ÖPNV enthalten sein können. Alternativ wäre der Verleih von ÖPNV-Dauerkarten möglich.

Für den gewerblichen Bereich sollte betriebliches Mobilitätsmanagement in Form von Fuhrparkmanagement sowie dem Angebot von Jobrad und Jobticket gefördert werden.

4.5 Zusammenfassung der Mobilitätsbausteine

Nachstehend sind die Maßnahmen tabellarisch zusammengefasst und den Bereichen der Wohnnutzung und gewerblichen Nutzung zugeordnet.

Tabelle 1: Übersicht Mobilitätsmaßnahmen Wohn- und Gewerbenutzung

	Maßnahmen	Wohnnutzung	Gewerbe
Radverkehr	Attraktive Abstellmöglichkeiten	x	x
	Duschen, Umkleiden, Spinde im Bereich der gewerblichen Nutzungen		x
	Fahrradreparaturstationen	x	x
Kfz-Verkehr	Lademöglichkeiten in den TG	x	x
	Paketstation	x	x
Mobilitätsdienstleistungen	Abstellflächen für Sharing-Angebote	x	x
	Stationäres Carsharing (2-4 Fahrzeuge je TG)	x	x
	Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing, E-Bikes-Sharing	x	x
Mobilitätsmanagement	Infostele Mobilität zur Übersicht über alle Angebote	x	x
	Einführung von Mobilitätskarten mit Carsharing und ÖPNV Nutzung bzw. ÖPNV-Karten zum Verleih	x	
	Betriebliches Mobilitätsmanagement: Fuhrparkmanagement, Jobrad, Jobticket		x

In nachfolgender Abbildung sind die Mobilitätsbausteine im Gebiet verortet.



Abbildung 8: Verortung der Mobilitätsmaßnahmen [Quelle Hintergrund: BBS Hillebrand, studioB, Google Earth Pro]

4.6 Stellplatzberechnung

4.6.1 Kfz-Stellplätze

Für die Ermittlung der erforderlichen Kfz-Stellplätze wird die Stellplatzsatzung von Neubiberg (Stand: 18.08.2025) herangezogen.

Da für die Wohnungen, die der spezifischen Nutzergruppe „Altenwohnen“ zugeschrieben sind, sowohl ein geringerer Pkw-Besitz und eine Belegung mit max. 2 Personen/Wohneinheit als auch ein geringer Pkw-Bedarf aufgrund der geplanten guten Nahversorgung anzunehmen ist, wird abweichend von der Stellplatzsatzung hierfür pauschal ein Stellplatzschlüssel von 0,5 - 0,75 Kfz-Stellplätzen/Wohneinheit für den Bebauungsplan als sinnvoll angesehen. Es wird nicht erwartet, dass durch zusätzliche Mobilitätsmaßnahmen der Stellplatzbedarf weiter gesenkt werden kann, weshalb keine weitere Reduktion über ein Mobilitätskonzept angesetzt wird.

Aufgrund der Lagebedingungen (Nahversorger im Quartier, Nähe zu Bushaltestellen) und der geplanten Mobilitätsmaßnahmen wird eine Reduktion der Kfz-Stellplätze um 25% angestrebt, sowohl im Wohn- als auch im gewerblichen Bereich. Die tatsächlich für den gewerblichen Bereich herzustellenden Kfz-Stellplätze sind dabei auch mit den zukünftigen Betreibern hinsichtlich deren Bedürfnissen abzustimmen.

Für den nördlichen Bereich ergibt sich so eine Kfz-Stellplatzanzahl von 108 Stellplätzen, für den südlichen Bereich 251 Stellplätze mit Mobilitätskonzept.

4.6.2 Fahrradstellplätze

Aufgrund der Nähe des Planungsgebiets zur Stadt München und der großflächigeren Quartiersentwicklung werden für die Berechnung der Fahrradstellplätze von der Stellplatzsatzung der Gemeinde Neubiberg abweichende, an die Fahrradstellplatzsatzung der LHM angelehnte Ansätze für die Errechnung der Fahrrad- und Lastenradstellplätze vorgeschlagen:

Tabelle 2: Vorschlag abweichende Stellplatzsatzung für den Bebauungsplan Fahrrad

Wohnen	1 Stellplatz pro 29 m² Wohnfläche (bei Mobilitätskonzept mit 25% Reduktion Kfz-Stellplätze), sonst 1 Stellplatz pro 40 m² Wohnfläche
Wohnen für Ältere	1 Stellplatz pro 40 m² Wohnfläche (keine Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts)
Kita	2 Stellplätze je Gruppe
Gastronomie	1 Stellplatz je 45 m² Gastraumfläche bei Mobilitätskonzept, sonst 1 Stellplatz je 50 m² (entsprechend Stellplatzsatzung vom 18.08.2025)
Büro, Geschäfte und Verwaltung	1 Stellplatz je 45 m² Nutzfläche bei Mobilitätskonzept, sonst 1 Stellplatz je 50 m² (entsprechend Stellplatzsatzung vom 18.08.2025)
Nahversorger	1 Stellplatz je 40 m² Verkaufsnutzfläche bei Mobilitätskonzept, sonst 1 Stellplatz je 45 m² (entsprechend Stellplatzsatzung vom 18.08.2025)

Da für „Wohnen für Ältere“ keine Reduktion der Kfz-Stellplatzanzahl durch das Mobilitätskonzept zu erwarten ist, wird hierfür zur Berechnung der Fahrradstellplätze der Ansatz ohne Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts herangezogen.

Abweichend von der Stellplatzsatzung wird zudem die Anzahl der Lastenradstellplätze berechnet. Die nach obenstehender Tabelle errechneten Fahrradstellplätze beinhalten dabei bereits herzustellende Lastenradstellplätze, wobei 10% der Stellplätze so ausgebildet sein sollten, dass dort Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger abgestellt werden können.

Die abweichende Stellplatzsatzung sollte entsprechend im Bebauungsplan festgeschrieben und berücksichtigt werden. Bei Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit einer Reduktion von 25% der Kfz-Stellplätze sind demnach mehr Fahrradstellplätze herzustellen als ohne Mobilitätskonzept.

Basierend auf diesen Ansätzen wird für das gesamte Gebiet für die vorgesehenen Nutzungen und unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzepts und damit zusätzlichen Abstellplätzen ein Bedarf von 845 Fahrradstellplätzen (davon 278 im Norden und 568 im Süden) ermittelt.

5. Zusammenfassung

Für das geplante Bauvorhaben im Rahmen der Änderung des B-Plan Nr. 52 sollte für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Lilienthalstraße 16 ein ganzheitliches und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept entsprechend den Kriterien und Vorgaben der Gemeinde Neubiberg erstellt werden, mit dem Ziel den Kfz-Stellplatzbedarf sowie das Kfz-Verkehrsaufkommen des Bauvorhabens zu senken.

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass das Planungsgebiet innerhalb der Einzugsbereiche der beiden Bushaltestellen Universitätsstraße und Lilienthalstraße liegt, welche durch den versetzten Takt der Buslinien 199 und 217 im 10-min-Takt bedient werden. Mit den Buslinien ist das U- und S-Bahn-Netz zu erreichen. Zudem liefert die Fahrradinfrastruktur um das Areal herum mit straßenbegleitenden Radwegen, Zweirichtungsradwegen (Zwergerstraße) und Zone 30 gute Bedingungen zum Fahrradfahren. Alle wesentlichen Einrichtungen der Nahversorgung und des täglichen Bedarfs (Supermärkte, Bäcker, Apotheke) finden sich im bereits im Bestand innerhalb einer fußläufigen Entfernung von ca. 15 min. Durch die geplante Ansiedlung eines Supermarktes, eines Bäckers, weiteren Einzelhandelsbetrieben sowie Büro- und Dienstleistungsflächen befinden sich zukünftig die wesentlichen Einrichtungen der Nahversorgung innerhalb einer fußläufigen Entfernung von < 5 min. Auch für die direkten umliegenden Quartiere verbessert sich die Erreichbarkeit der Nahversorgungseinheiten wesentlich. Die Grundvoraussetzungen für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts sind damit am Standort gegeben.

Im Bestand gibt es bereits Mobilitätsdienstleistungen in Form von Free-Floating Carsharing und bis Ende September 2025 von zwei MVG Rad Stationen, die vsl. durch einen neuen Anbieter ersetzt werden sollen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden zur Ergänzung und Erweiterung des bestehenden Angebots folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
Radverkehr

- Attraktive Abstellmöglichkeiten (Anzahl berechnet nach von der Stellplatzsatzung Neubiberg abweichenden Ansätzen unter Berücksichtigung eines Mobilitätskonzepts)
- Duschen, Umkleiden, Spinde im Bereich der gewerblichen Nutzungen
- Fahrradreparaturstationen

Pkw- und Lieferverkehr

- Lademöglichkeiten in den TG
- Parkraummanagement – freie Parkplatzzuweisung im Bereich der gewerblichen Nutzungen
- Paketstation

Mobilitätsdienstleistungen

- Abstellflächen für Sharing-Angebote
- Stationäres Carsharing (2-4 Fahrzeuge je TG)
- Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing, Pedelec-Sharing

Mobilitätsmanagement

- Infostele Mobilität zur Übersicht über alle Angebote
- Einführung von Mobilitätskarten mit Carsharing und ÖPNV Nutzung bzw. ÖPNV-Karten zum Verleih für die Wohnnutzungen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement: Fuhrparkmanagement, Jobrad, Jobticket im Bereich der gewerblichen Nutzungen

Auf Grundlage dieser Maßnahmen und unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten wird eine Reduktion des Stellplatzbedarfs um 25% als realistisch angesehen.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Dipl.-Ing. T. Seufert
Projektleiter Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

i.A. M.Sc. L. Fuchs
Projektingenieurin Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik