Alte Landstraße 17 Ottobrunn

Mobilitätskonzept
zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 138

Stand 12.06.2026

stattbau münchen GmbH · Schwindstraße 1 · 80798 München · Telefon 089-2877807-0 · info@stattbau-muenchen.de

Inhalt

1. Vorhabenbeschreibung
2. Analyse
3. Übersicht über Ansätze des Mobilitätskonzepts
4. Mobilitätsmaßnahmen
5. Übergeordnete Strukturen
6. Zusammenfassung

Vorbemerkungen

Auf dem Grundstück Alte Landstraße 17 in Ottobrunn soll ein Neubau errichtet werden. Ziel der neuen Bebauung ist eine Nachverdichtung des Standortes in Ottobrunn und die Entwicklung durch wenig lärmintensive Nutzungen.

Durch ein Mobilitätskonzept soll das erwartete Verkehrsaufkommen reduziert und verlagert werden. Durch einen ausgewogenen Modal Split, alternative Mobilitätsangebote und ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung wird der Standort verkehrlich nicht überlastet.

Das Mobilitätskonzept muss im Zuge der Projektentwicklung immer weiter geschärft werden. Das vorliegende Konzept basiert auf den Überlegungen zum Vorhaben im Zusammenhang mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Ottobrunn BP 138 und wird Anhang zum Durchführungsvertrag.

01 Vorhabenbeschreibung

Das Vorhaben liegt im Norden der Gemeinde Ottobrunn auf dem Grundstück Alte Landstraße 17. Derzeit befinden sich unterschiedliche Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote auf dem Gelände.

Für das Vorhaben ist eine Geschossfläche von ca. 16.000 m² geplant. Die zu errichtende Tiefgarage wird über zwei Geschosse verfügen, um sowohl die erforderlichen Kfz.-Abstellplätze (255 Stk. StPl) als auch die aus dem Mobilitätskonzept resultierenden umfangreichen Fahrradabstellmöglichkeiten nebst Nebenanlagen unterzubringen.

Die Erschließung erfolgt über eine Tiefgaragenzufahrt vom Haidgraben im Westen und eine separate Fahrrad-Zufahrt von der Alten Landstraße im Osten des Vorhabens. Zusätzlich wird ein Fahrrad-/Lastenaufzug im Bereich des Haupteinganges im Norden errichtet.

Mobilitätskonzept

Das Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, durch alternative Mobilitätsangebote und ergänzende Maßnahmen die (private) Pkw-Nutzung zu reduzieren und somit einen ausgewogenen Modal Split zu erreichen.

Das erwartete Verkehrsaufkommen sowie ein reduzierter Stellplatzbedarf werden kompensiert und verlagert, und der Standort somit verkehrlich entlastet. Die Förderung des Radverkehrs bedeutet für das Vorhaben unter anderem auch eine erhöhte Anzahl an Fahrradstellplätzen.

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung ÖPNV

Die Anbindung des Vorhabens durch den ÖPNV ist sehr gut.

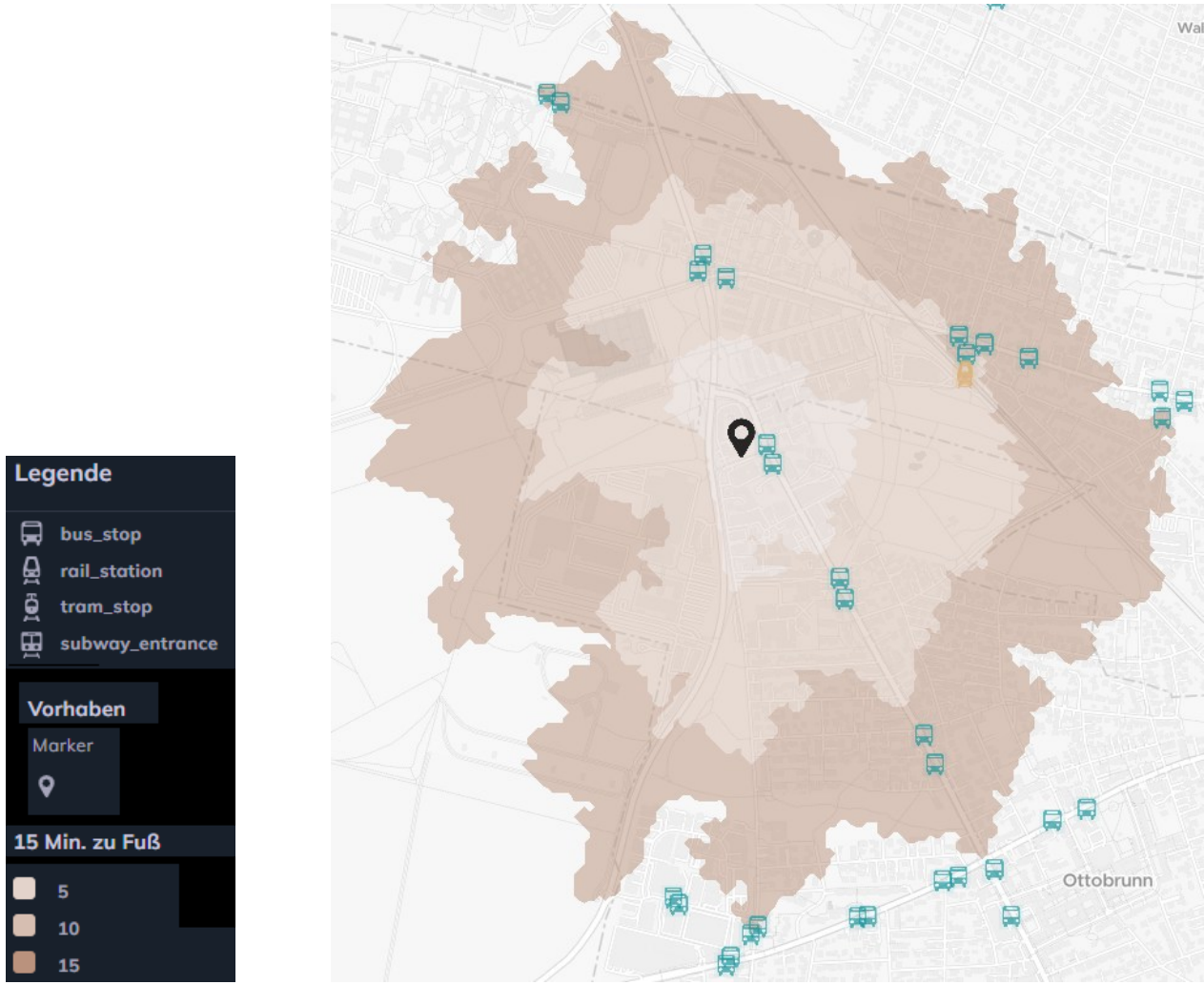
Die S-Bahnstation Neubiberg befindet sich in ca. 550 m Luftlinie zum Vorhaben und ist in 10 Minuten zu Fuß erreichbar. Die S5 fährt von hier alle 20 Minuten Richtung Aying/Kreuzstraße und Richtung Pasing. In 20 Min. ist der Hauptbahnhof München zu erreichen. Eine Haltestelle weiter von Neubiberg in Richtung München ist in Neuperlach-Süd auch der Umstieg in die U5 möglich.

Unmittelbar am Vorhabengrundstück befindet sich die Bushaltestelle „Alte Landstraße“, von wo aus der Bus 210 mit einem 10-Min.-Takt Richtung Brunnthal, Zusestraße und Neuperlach Süd fährt. Somit ist auch mit dem Bus der Anschluss an das U-Bahnnetz sehr gut gegeben.

Auch die Bus-Haltestelle „Werner-Heisenberg-Weg“ ist innerhalb von 10 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hier fahren die Busse 210, 211, 212, 222 und 229 und bieten damit umfassende Erreichbarkeiten in Ottobrunn und der Umgebung.

Die Linie 210 fährt wie bereits erwähnt mit einem 10-Min.-Takt sowohl nach Neuperlach-Süd als auch entlang der Rosenheimer Landstraße in den Ortskern Ottobrunn. Sie wird in Richtung Neuperlach-Süd an der Haltestelle „Werner-Heisenberg-Weg“ ergänzt durch den 20-Min.-Takt der Linien 212 und 229.

(Stand Nov. 2025)



ÖPNV-Haltestellen / 15-Min.-Isochrone zu Fuß

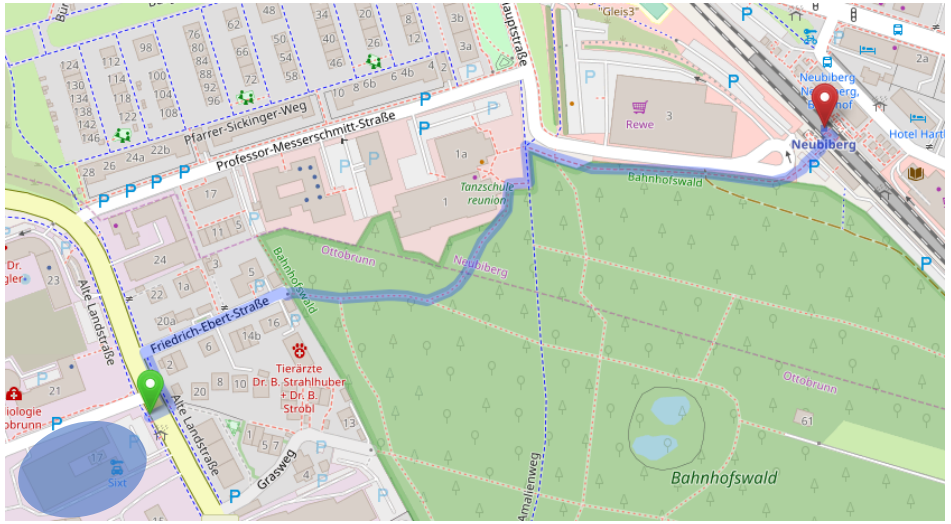
Quelle: goat.plan4better.de

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung Rad

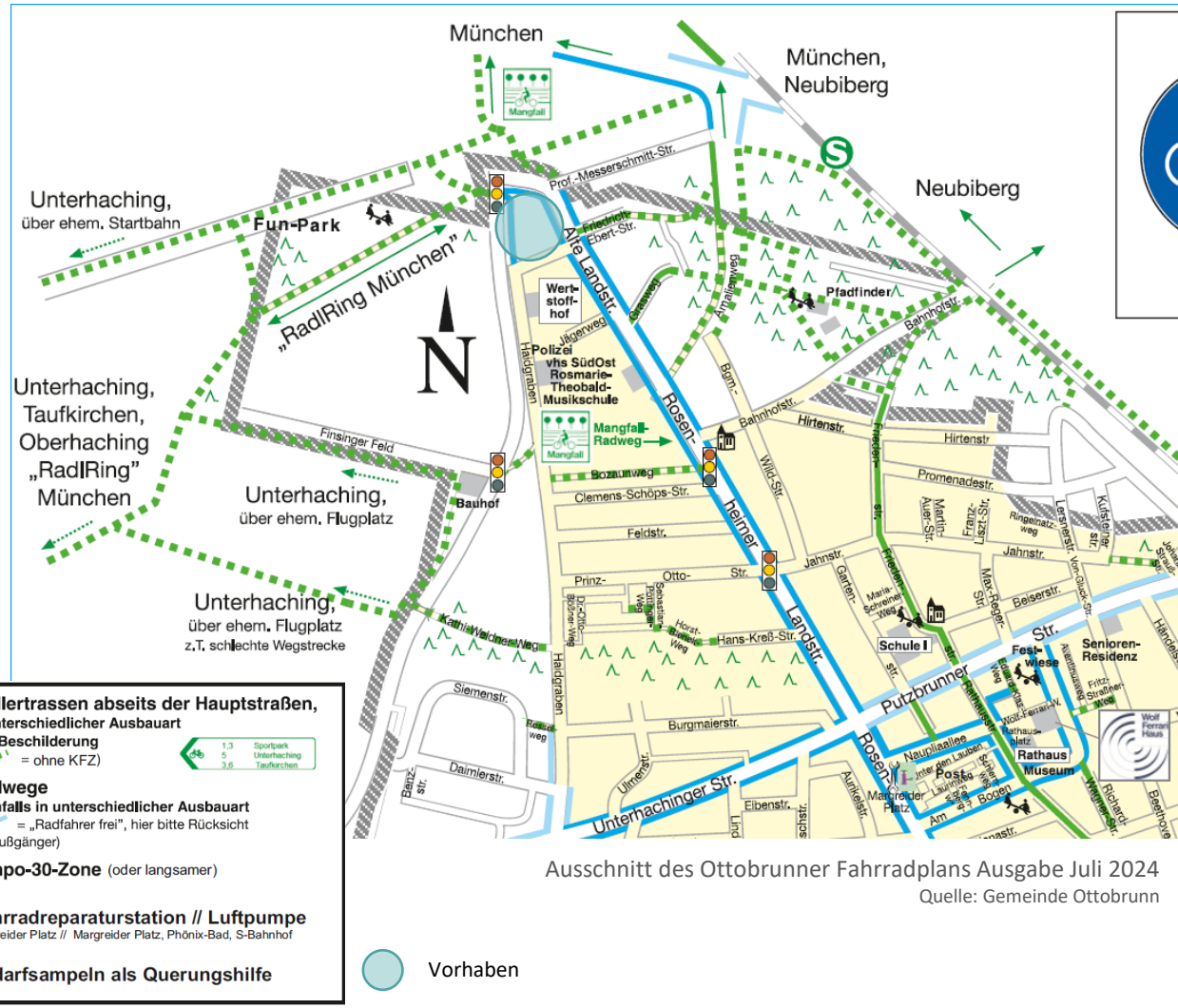
Im Haidgraben gilt, wie fast überall in Ottobrunn, Tempo 30. Die Alte Landstraße verfügt beidseitig über Fahrradwege. Der Ortskern Ottobrunns ist somit mühelos mit dem Fahrrad zu erreichen.

Über Radlertrassen abseits der Hauptstraßen gelangt man durch den Bahnhofswald sehr gut zum S-Bahnhof Neubiberg, die Fahrt dauert wenige Minuten.

Am S-Bahnhof Neubiberg ist das Abstellen von Fahrrädern an unterschiedlichen Stellen möglich.



Weg vom Vorhaben zum S-Bahnhof Neubiberg
Kartengrundlage: OpenStreetMap



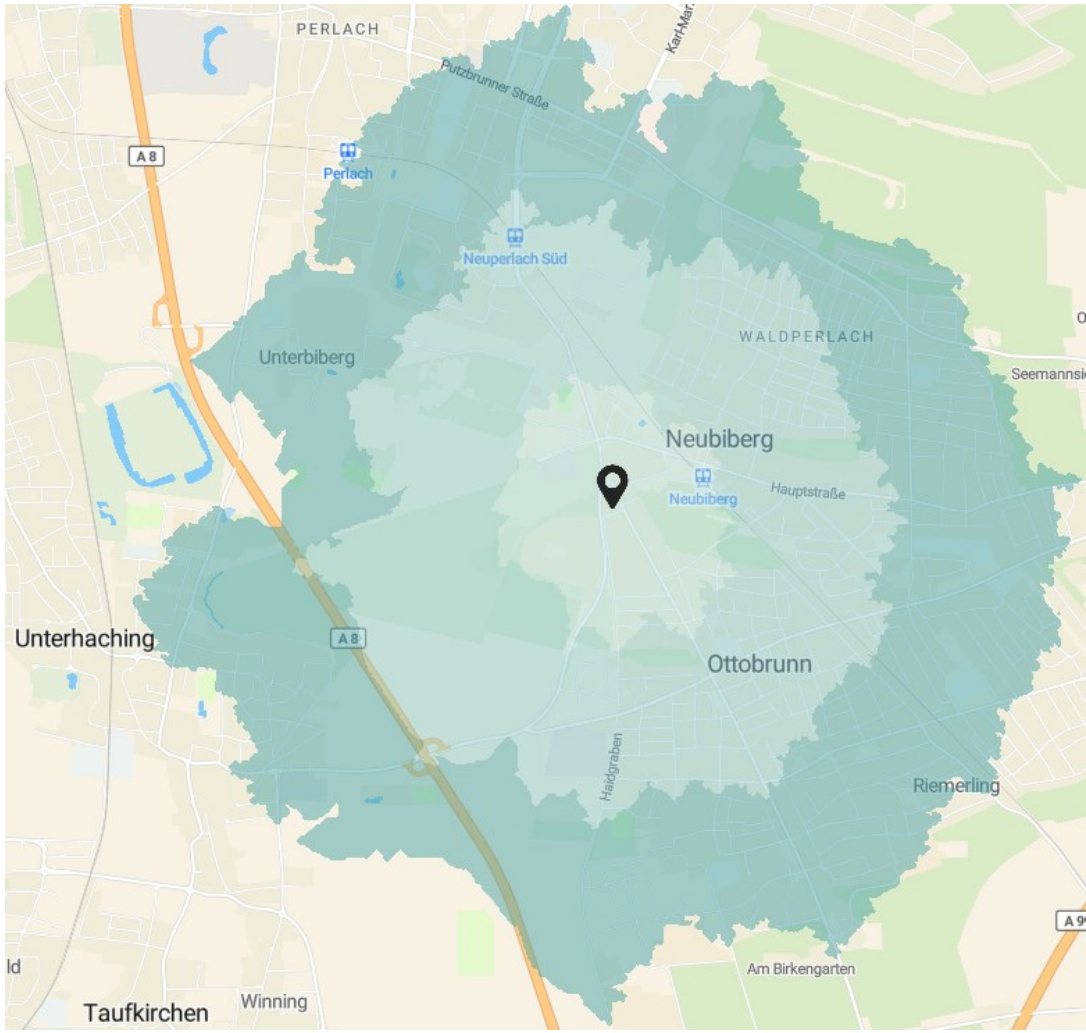
Ausschnitt des Ottobrunner Fahrradplans Ausgabe Juli 2024
Quelle: Gemeinde Ottobrunn

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung Rad

Die 15-Min.-Isochrone für Radfahrende zeigt, dass weite Teile von Ottobrunn, Neubiberg, bis hin nach Waldperlach und Neuperlach Süd sehr gut mit dem Rad erfahrbar sind. Dazu zählen auch die MVV/MVG-Haltestellen Ottobrunn, Neubiberg und Neuperlach Süd.

Der Landschaftspark Hachinger Tal sowie der Baggersee Park bei Waldperlach sind innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichbar und bieten umfassende Naherholungsmöglichkeiten.

(Stand Nov. 2025)



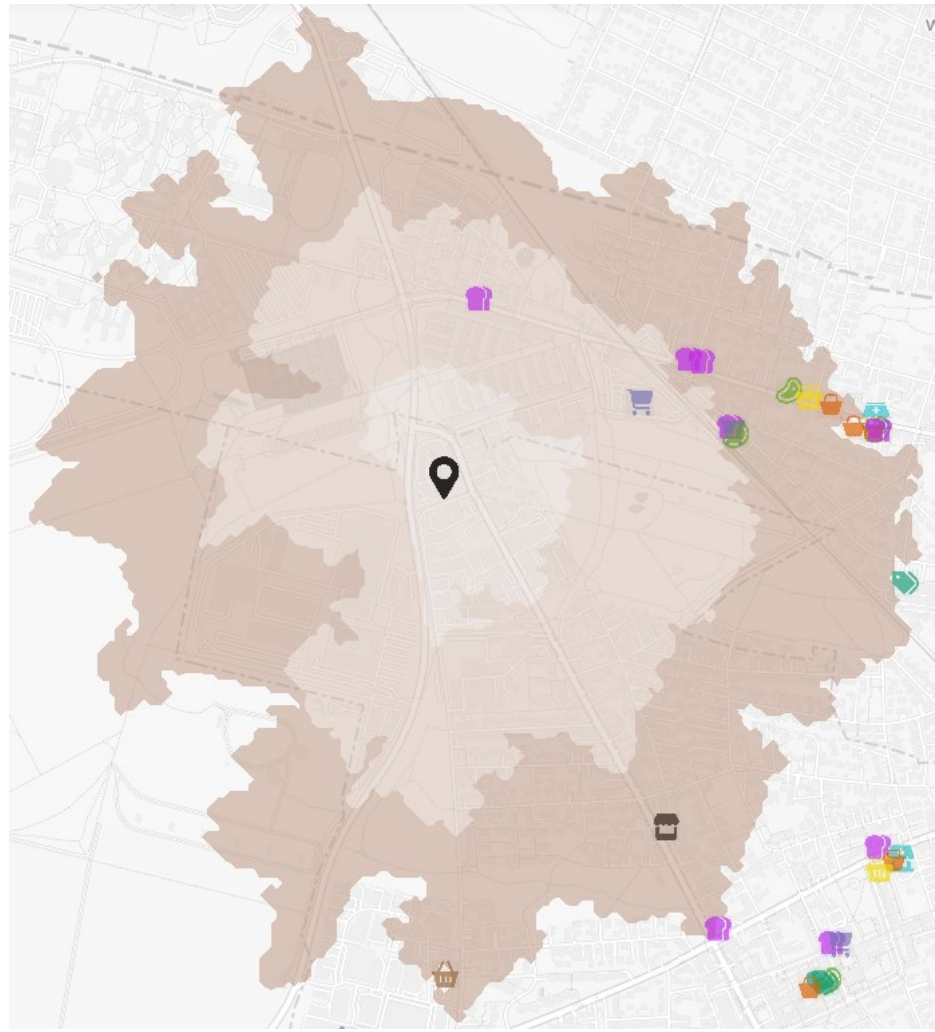
15-Min.-Isochrone per Rad

Quelle: goat.plan4better.de

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung zu Fuß, Nahversorgung

Innerhalb von 15 Minuten zu Fuß sind zahlreiche Nahversorgungseinrichtungen erreichbar. Darunter beispielsweise ein Rewe an der Äußeren Hauptstraße, ein VollCorner an der Hauptstraße und ein Lidl an der Siemensstraße. Desweiteren befinden sich mehrere Bäcker in 10 Minuten Entfernung.

(Stand Nov. 2025)



15-Min.-Isochrone zu Fuß

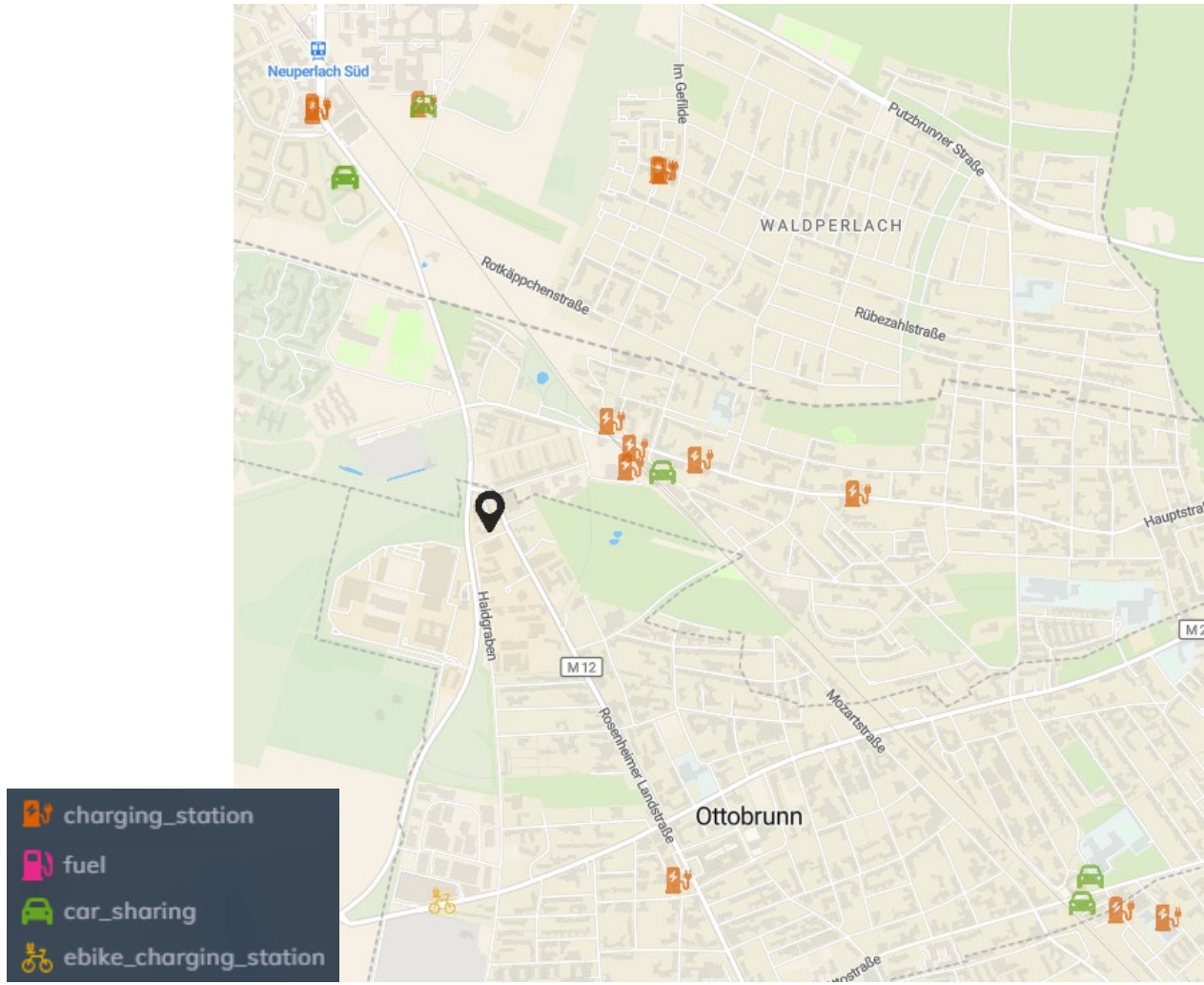
Quelle: goat.plan4better.de

02 Analyse – Sharing und Lademöglichkeiten

Sowohl stattauto als auch der „immer mobil e.V.“ stellen in Ottobrunn und Umgebung Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. An der S-Bahnstation Neubiberg steht ein Fahrzeug vom „immer mobil e.V.“, an der S-Bahnstation Ottobrunn zwei Fahrzeuge von stattauto und eins vom „immer mobil e.V.“. Sattauto stellt zudem in Neuperlach Süd weitere zwei zur Verfügung. Und auch Flinkster hat eine Station in Neuperlach Süd.

Auch Lademöglichkeiten sind in Ottobrunn zu finden, insbesondere an den S-Bahnhöfen. Bei dem Edeka in der Unterhachinger Straße sogar für E-Bikes.

(Stand Dez. 2025)



Carsharing und Ladesäulen

Quelle: goat.plan4better.de

03 Übersicht über Ansätze des Mobilitätskonzepts

Ein Mobilitätskonzept stellt immer ein Bündel von Maßnahmen und Elementen dar. Es erweitert die Möglichkeiten jedes Einzelnen und bietet für unterschiedliche Lebens- und Alltagssituationen passende Mobilitäts-Lösungen. In ihrem Zusammenspiel reduzieren sie die private Pkw-Nutzung und können eine Stellplatzreduktion kompensieren.

Um eine Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung zu fördern und die reduzierte Stellplatzanzahl zu kompensieren, müssen unterschiedliche Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Außerdem gilt es die private Fahrradnutzung zu unterstützen. Dazu gehört, eine erhöhte Anzahl an Fahrradabstellanlagen bereit zu stellen und diese komfortabel und leicht zugänglich zu gestalten.

Ein Mobilitätskonzept besteht also aus unterschiedlichen Bausteinen und Elementen. Je nach Projekt und dessen Rahmenbedingungen werden diejenigen identifiziert, die eine sinnvolle Ergänzung zu den örtlichen Gegebenheiten darstellen.



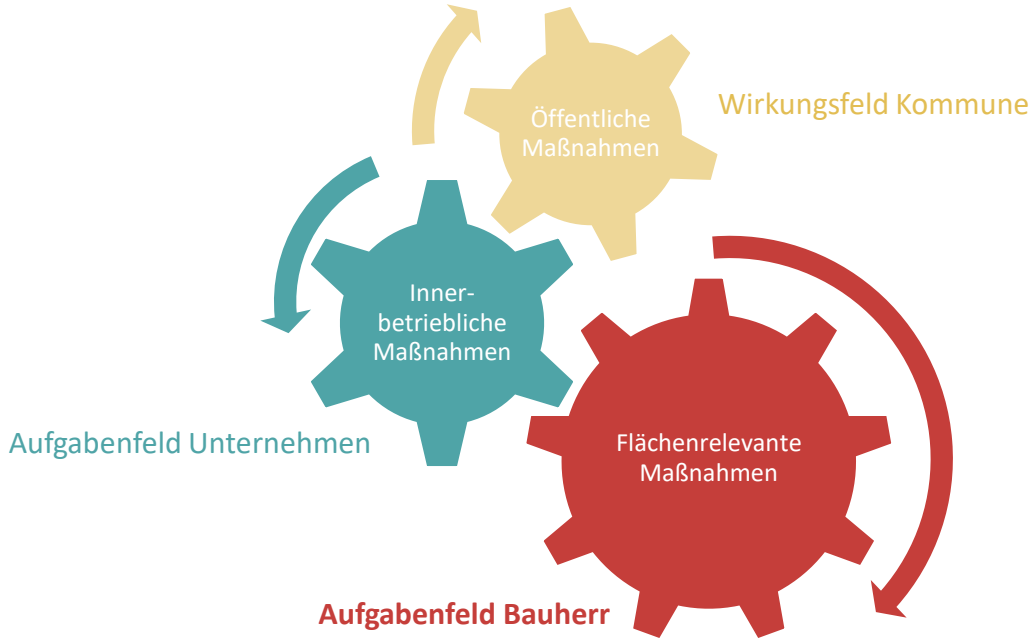
03 Übersicht über Ansätze des Mobilitätskonzepts

Die Wirksamkeit der Maßnahmen unterscheidet sich je nach Nutzung, darum müssen diese entsprechend auf die verschiedenen Bedarfe angepasst werden.

- Büronutzung
  - Tägliche Pendelwege
  - Konstanter Personenkreis
  - ➢ Fokus ÖPNV, Fahrrad und innerbetriebliche Regelungen

- Beherbergung / Wohnen auf Zeit
  - Längerer Aufenthalt
  - Wechselnder Personenkreis
  - ➢ Fokus Sharing, ÖPNV und Information

Darüber hinaus unterscheidet man gerade bei Nichtwohnnutzungen bzw. Büronutzung zwischen flächenrelevanten und innerbetrieblichen Maßnahmen.



03 Übersicht über Ansätze des Mobilitätskonzepts

1. Öffentliche Maßnahmen
2. **Flächenrelevante Maßnahmen –** werden **vom Bauherrn** bereitgestellt bzw. in die Planungen des Vorhabens integriert
3. **Innerbetriebliche Maßnahmen –** Bauherr hat wenig Einfluss, wenn Mieter nicht bekannt oder Vorhaben zum gewerbsmäßigen Vertrieb hergestellt wird. Diese Maßnahmen müssen meist von den Unternehmen selbst vorangetrieben werden. Es können jedoch entsprechende Hinweise im Marketing und Mietvertrag einfließen.



Abb. Zusammenwirken von drei Ebenen der alternativen Mobilität bei Gewerbevorhaben (eigene Darstellung stattbau)

Zu 2: Unter die **flächenrelevanten Maßnahmen** fallen alle infrastrukturellen Maßnahmen, die überwiegend in Form von baulichen Strukturen innerhalb des Vorhabens realisiert werden. Dabei ergibt sich die Option diese Elemente, neben den Beschäftigen, auch anderen Nutzer:innengruppen zugänglich zu machen. Hier liegt der größte Hebel im Rahmen von Neubauvorhaben, auch wenn der / die Mieter noch nicht bekannt ist / sind oder das Vorhaben zum gewerbsmäßigen Vertrieb herstellt wird. Mittels baurechtlicher Sicherungen dieser Maßnahmen bleibt die Wirkung auch bei einem Mieterwechsel bestehen.

Zu 3: Die Gruppe der **innerbetrieblichen Maßnahmen** zeichnet sich durch exklusive, auf die einzelnen Unternehmen im Vorhaben abgestimmte, Maßnahmen aus. Innerbetriebliche Maßnahmen haben einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten, müssen jedoch stark durch die Unternehmen selbst vorangetrieben werden. Um abgestimmte Angebote eruieren zu können, ist es zentral, dass für die Auswahl der entsprechenden Maßnahmen eine Bedarfs- und Fuhrparkanalyse erfolgt. Daraus folgt, dass insbesondere bei Neubauvorhaben diese Maßnahmen nur entsprechend festgelegt werden können, wenn das Unternehmen selbst Eigentümer des entsprechenden Vorhabens ist oder bereits bei Bau des Vorhabens bekannt ist.

Ist dies nicht der Fall, muss in Verkaufs- oder Vermietungsgesprächen und bei Vertragsausgestaltungen auf derartige Instrumente entsprechend ausdrücklich hingewiesen und passendes Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werden.

Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit Synergieeffekte zu nutzen, wenn Unternehmen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen kooperieren.

04 Mobilitätsmaßnahmen – flächenrelevant (Vorplanung)

Förderung des Radverkehrs

Zentrale Aufgabe eines Mobilitätskonzepts ist die Förderung der aktiven Mobilität, im Besonderen des Radfahrens. Sie spielt im Rahmen einer klimafreundlicheren und ressourcenschonenderen Mobilität eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus leistet sie einen entscheidenden Beitrag zu Aufenthaltsqualität und Verkehrsverlagerung im Quartier. Grundvoraussetzung für das Radfahren sind **komfortable, sichere und überdachte Fahrradabstellplätze**, auch für Sonderräder, Anhänger u.ä.

Fahrradständer/Ordnungssystemen sollten ein Anschließen des Fahrradrahmens bei allen gängigen Laufradgrößen ermöglichen. Als Abstände in Ordnungssystemen wird bei Anlehnbügeln 1 m, bei ebenerdiger Einstellbügeln 80 cm und bei Hoch- und Tiefeinstellung 50 cm und bei Bügeln für Lastenrädern 2 m empfohlen (jeweils gemessen ab dem Fahrradrahmen bzw. Bügel).

Beim ADFC ist eine Liste von empfohlenen Fahrrad-Abstellanlagen zu finden.

Bei Büronutzungen sind darüber hinaus weitere ergänzende Infrastrukturangebot sinnvoll, dazu zählen **Duschen, Umkleiden und Trockenräume**.

Durch die Zurverfügungstellung geeigneter Räumlichkeiten und passender Grundausstattung ermöglicht eine **Fahrradreparaturstation** den Mitarbeitenden und auch den Bewohner:innen schnell und unkompliziert kleinere Reparaturen an ihren Fahrrädern selbst durchzuführen. Die Fahrradnutzung wird so in hohem Maße unterstützt.

<u>Umsetzung</u>

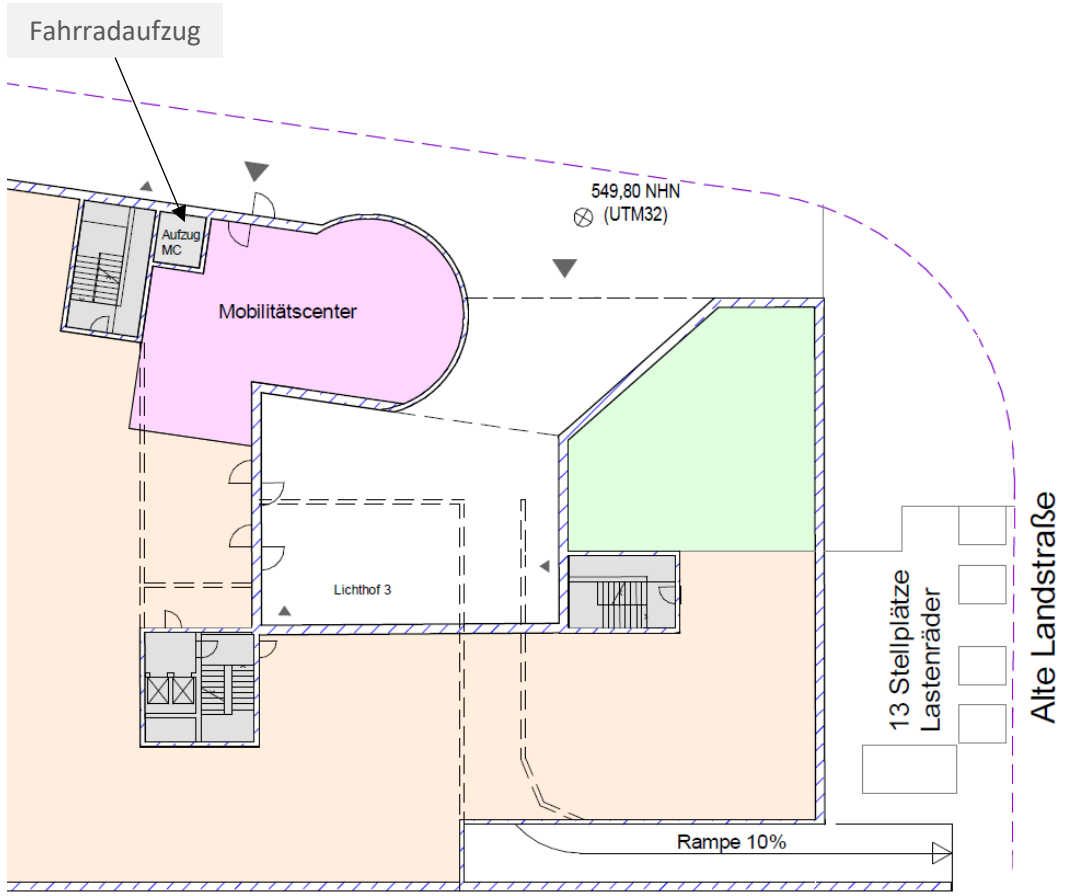
Die Fahrradabstellplätze sind über eine flach geneigte, befahrbare Fahrradrampe (10%) erreichbar, die (getrennt von der Pkw-Rampe) im Osten vom EG ins 1. UG führt. Mit einer Breite von 3 m ist diese für den Zweirichtungsverkehr und die Nutzung durch Sonderfahrräder geeignet. Eine zusätzliche Erschließungsmöglichkeit bietet der Fahrradaufzug im Eingangsbereich.

Die Anzahl ergibt sich aus der Fahrradstellplatzanzahl gemäß Satzung plus eine Erhöhung von 20%.

Des Weiteren befinden sich im Außenbereich weitere 13 Stellplätze für Lastenräder.

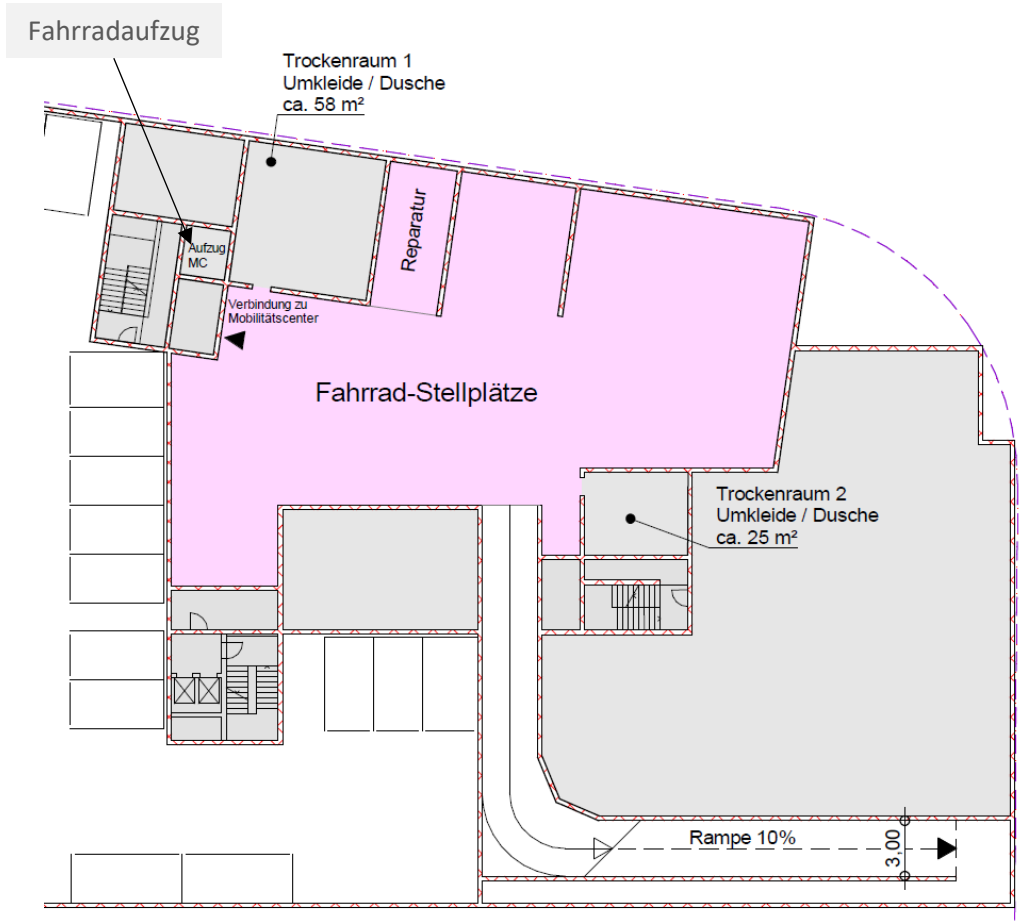
Neben dem umfangreichen Angebot von Fahrradabstellplätzen befinden sich im 1. UG darüber hinaus Trockenräume mit Umkleiden und Duschen sowie eine Fahrradreparaturmöglichkeit.

04 Mobilitätsmaßnahmen – flächenrelevant (Vorplanung)



Ausschnitt EG (Osten) (Stand 12.06.2026)

Quelle: Josef Rieperdinger Büro für Bauplanung



Ausschnitt 1. UG (Osten) (Stand 12.06.2026)

Quelle: Josef Rieperdinger Büro für Bauplanung

04 Mobilitätsmaßnahmen – flächenrelevant (Vorplanung)

Fußverkehr

Auch der Fußverkehr ist Teil der aktiven Mobilität und zentraler Bestandteil alltäglicher Mobilität. Er sollte darum ebenso gefördert werden. Eine hohe Aufenthaltsqualität auf dem Firmengelände und Informationen über Angebote in der Umgebung und deren fußläufige Entfernung führen dazu, dass vermehrt Wege, beispielsweise in der Mittagspause, zu Fuß zurückgelegt werden.

Gerade zu diesen Zeiten (Frühstücks- und Mittagspause, Aktivitäten nach Feierabend) liegt der Fokus auf der Verkehrsvermeidung. Entsprechende Angebote könnten unter anderem eine Kantine sowie Sport- und Freizeitangebote auf dem Firmengelände sein. Kooperationen mit umliegenden Betrieben stellen dabei die Rentabilität sicher und führen zu einer Verkehrsreduktion auch an benachbarten Standorten.

Gute Zuwegungen zum Betrieb, angemessene Beschilderung und Wegbeschreibungen erleichtern auch Besucher:innen, Geschäftspartner:innen und Gästen die „Anreise“ zu Fuß. Vor allem Informationen über die Überbrückung der letzten Meile von der nahegelegenen S-Bahnstation sowie von der Bushaltestelle Werner-Heisenberg-Weg entscheiden auch mit darüber, ob externe Besucher:innen mit dem ÖPNV anreisen.

Elektromobilität

Elektromobilität umfasst neben E-Pkw auch Pedelecs, E-Roller, E-Scooter und Lasten-Pedelecs bzw. Cargobikes. Für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb ist eine entsprechende Infrastruktur notwendig. Lademöglichkeiten sowohl für firmeneigene Fahrzeuge als auch für private E-Fahrzeuge müssen in der Tiefgarage entsprechend vorgesehen werden.

Um das Angebot auszubauen und den künftigen Beschäftigten den Umstieg auf die Elektromobilität zu erleichtern, sollte der Vorhabenträger die Tiefgaragen so ausrüsten, dass die Stellplätze bedarfsgerecht ausgestattet werden können.

<u>Umsetzung</u>

Alle Pkw-Stellplätze werden für Ladeinfrastruktur vorgerüstet, 25% der Stellplätze werden mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet.

10 % der Gesamtzahl aller Fahrradstellplätze – einschließlich der Stellplätze in der Fahrradgarage und der Lastenradstellplätze im Erdgeschoss – werden mit einer Lademöglichkeit ausgerüstet.

Der Solargarten auf den Dachflächen des Gebäudes ermöglicht zudem eine Nutzung von auf dem Firmengelände erzeugten Stroms für die klimafreundliche Aufladung der Elektro-Fahrzeuge.

04 Mobilitätsmaßnahmen – flächenrelevant (Vorplanung)

Sharing

Sharing-Fahrzeuge bieten eine stressfreie und flexible Alternative zur privaten Pkw-Nutzung oder zum Firmen-eigenen Fuhrpark (oder führen je nach Modell u.a. zu einer effizienteren Nutzung des Firmenfuhrparks).

Auf der einen Seite kann der firmeneigene Fuhrpark als Carsharing-Modell betrieben werden, bei dem keine feste Zuordnung von Dienstwägen stattfindet und jeder Mitarbeiter die Möglichkeit erhält die Fahrzeuge auch privat zu nutzen (z.B. in den Abendstunden oder am Wochenende).

Eine andere Möglichkeit bietet die Einbindung externer Carsharing-Betreiber, um nicht alle Fahrzeuge selbst unterhalten zu müssen. Dadurch können Spitzenlasten abgedeckt und stets auf moderne Fahrzeuge zugegriffen werden.

Es können **Carsharing-Fahrzeuge, Sharing-Fahrräder / -pedelecs, -roller etc.** über eine Sharing-Station zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere das (E)-Lastenrad-Sharing ist für den Transport von Einkäufen, Kinder etc. eine attraktive Alternative. Ebenso bieten weitere Mikro-Mobilitätselemente die Möglichkeit die „First-Last-Mile“-Anbindung zum sowie vom ÖPNV attraktiver zu gestalten und damit die Nutzung des ÖPNVs zu fördern.

Zweiradbasierte Sharing-Elemente müssen, ebenso wie das Carsharing in ein Buchungssystem eingebunden werden. In der Regel erfolgt dies über einen Dienstleister. Die Unterbringung erfolgt idealerweise im Erdgeschoss, um die Handhabung und Nutzung möglichst komfortabel zu gestalten. Stellplätze sollten prominent verortet werden. Mittels Beschilderung sollte auf das Angebot aufmerksam gemacht werden.

Besonderheit Apartments

Im Fall, dass Apartments umgesetzt werden, empfiehlt es sich aufgrund der Zielgruppe (Wohnen über einen definierten Zeitraum), insbesondere Sharing-Fahrzeuge wie E-Lastenräder, Pedelecs und/oder E-Scooter anzubieten. Durch die Beauftragung eines entsprechenden Dienstleisters kann eine **Sharing-Station** in das Vorhaben integriert werden und einen wertvollen Beitrag zum Gesamtkonzept leisten.

Für den Fall, dass die Apartments einen separaten Zugang bekommen, müssen die Informationen über die Mobilitätsangebote sowie die Zugänge zu den Räumlichkeiten, Angeboten und Fahrradabstellplätzen auch dieser Nutzergruppe zur Verfügung gestellt werden.

04 Mobilitätsmaßnahmen – flächenrelevant (Vorplanung)

Mobilitätsmanagement

Um ein Mobilitätskonzept nachhaltig funktionsfähig zu halten, ist ein Mobilitätsmanagement von hoher Bedeutung.

Die **Mobilitätszentrale** ist dabei zentrale Anlaufstelle hinsichtlich aller Belange rund um die Mobilität der Beschäftigten. Sie bündelt die verschiedenen Bausteine und bietet zusätzliche Services. Sie stellt somit ein Bindeglied zwischen den konkreten Mobilitätsangeboten und der Kommunikationsmaßnahmen dar.

Dabei ist es wichtig, alle zukünftigen Mieter und Mitarbeiter einzubeziehen und das Angebot auf alle Zielgruppen auszurichten. Auch die Informationsmaterialien sollten darauf ausgerichtet werden.

<u>Umsetzung</u>

Die Mobilitätszentrale befindet sich im Bereich des Haupteingangs. Hier können sich Mitarbeitende und Bewohner:innen über die Mobilitätsangebote und deren Funktionsweise informieren. Idealerweise steht eine Ansprechperson für Fragen rund um das Mobilitätskonzept zur Verfügung. Die Mobilitätszentrale kann dabei auch mit anderen Funktionen verbunden werden (z.B. Empfangsbereich, Lobby, Facility Management).

An dieser Stelle befindet sich auch ein Fahrradaufzug zur Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze im UG.

04 Mobilitätsmaßnahmen – innerbetrieblich

Ansprechpartner:in für Mobilität

Für betriebliche Mobilitätskonzepte ist ein betriebsinternes Mobilitätsmanagement in Person eines/einer Mobilitätsbeauftragten von entscheidender Bedeutung für den Erfolg. Ein/eine innerbetriebliche/r Ansprechpartner:in für alle Fragen rund um die nachhaltige Mobilität der Mitarbeitenden stärkt die Präsenz des Themas im Unternehmen.

Mit dem Management einher gehen die Information und Kommunikation der betrieblichen Mobilitätsangebote. Information und Kommunikation sollten digital unterstützt werden (Intranet etc.), dies kann aber kein Ersatz für eine Ansprechperson im Unternehmen sein.

Verschiedene Beratungs- und Informationsangebote sollen alternative Mobilitätsangebote bei den Mitarbeitenden sichtbar und erlebbar machen. Damit wird eine regelmäßige Motivation zum Umstieg vom eigenen (Dienst-)Wagen auf Alternativen gegeben.

Anpassung der Arbeitsmodelle

Durch die Flexibilisierung von Arbeitszeiten, die Möglichkeit zum Homeoffice und das Abhalten von Treffen via Videotelefonie können Verkehre im Kontext von Unternehmen verlagert bzw. vermieden werden. Mittels Festlegung von Unternehmensregelungen kann damit ein entsprechender Einfluss auf die Reduzierung des Pkw-Verkehrs in Bezug auf den Pedelverkehr genommen werden.

Fahrgemeinschaften

Mittels der Bildung von Fahrgemeinschaften kann das Verkehrsaufkommen verringert werden, da der durchschnittliche Besetzungsgrad der Fahrzeuge gesteigert wird. Mitarbeitende fahren gemeinsam auf dem Arbeits- und eventuell auch auf dem Dienstweg einen Pkw, sodass dieser besser ausgelastet ist und so Emissionen pro Personenkilometer reduziert werden. Dies kann durch die Unternehmen durch u.a. die Einführung von Fahrgemeinschaftsplattformen (z.B. Pendlerportal) oder Beteiligung bei einer Plattform aktiv gefördert werden

04 Mobilitätsmaßnahmen – innerbetrieblich

Verbesserungen im Bereich Dienstreisen

Mithilfe einer innerbetrieblichen Dienstreiserichtlinie kann die grundsätzliche Erstattung von Fahrtkosten und die damit verbundene Höhe der Erstattung festgelegt werden. Damit wird die Wahl des Verkehrsmittels direkt beeinflusst. Neben der Vermeidung von Flugreisen und die vermehrte Nutzung des ÖV innerhalb Deutschlands können ebenso Pkw-Fahrten nur dann genehmigt werden, wenn die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds nicht möglich ist. Insgesamt hat die Förderung nachhaltiger Mobilität für Dienstreisen einen möglichen Einfluss auf den betrieblichen Fuhrpark und führt zur Stellplatzreduzierung.

Mitarbeitendenmotivation durch Anreize

Alternative Mobilität muss erlebbar gemacht werden. Spielerische Wettbewerbe zwischen verschiedenen Unternehmen oder betriebsintern zwischen einzelnen Abteilungen schaffen neben einem Gemeinschaftsgefühl gleichzeitig einen Anreiz / Motivation vom privaten Pkw auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen oder Alternativen im Unternehmen sichtbar zu machen. Wettbewerbe schaffen Anreize zeitweise auf den privaten Pkw zu verzichten, können zum langfristigen Umstieg führen und somit zu einem Teil zur Stellplatzreduzierung beitragen.

04 Mobilitätsmaßnahmen – innerbetrieblich

Förderung ÖPNV – Jobticket

Das zur Verfügung stellen von Jobtickets hat bei einer attraktiven ÖPNV-Anbindung positive Effekte auf die Stellplatzreduzierung. Die direkte Anbindung an die S-Bahn und Bus bietet dafür ideale Voraussetzungen.

Fahrrad-Leasing / Jobrad

Die Unternehmen stellen geleaste Fahrräder / Pedelecs für die Mitarbeitenden für die dienstliche und privaten Nutzung bereit. Hier bestehen verschiedene Modelle, wie dies umgesetzt werden kann. Entweder der Arbeitgeber übernimmt die Kosten oder der Mitarbeitende bezahlt einen gewissen Betrag, während der AG die Diensträder least (Entgeltumwandlung).

Mobilitätsbudget

Durch ein Mobilitätsbudget für Mitarbeitende für Dienstreisen und private Reisen kann die Nutzung alternativer (nachhaltigerer) Verkehrsmittel gefördert werden. Dabei wird den Mitarbeitenden ein festgelegter Betrag in Form von Punkten (z.B. in Höhe der Kosten für ein Jobticket oder in Unternehmen häufig in Höhe der Leasing-Rate eines privaten Dienstfahrzeugs) für Dienstreisen und für private Wege zur Verfügung gestellt, der eigenverantwortlich verwendet werden kann. Nachhaltigere Alternativen können dabei „günstiger“ gestaltet werden.

04 Mobilitätsmaßnahmen – innerbetrieblich

Flottenmanagement

Die sukzessive Fuhrparkerneuerung durch energieschonende und emissionsarme Fahrzeuge stellt einen weiteren möglichen Baustein dar. Denkbar wäre auch die Kooperation mit einem Taxiunternehmen, das entsprechende Standards umsetzt. Auch die Integration von Carsharing (z.B. um Spitzenlasten abzudecken) oder unter Umständen auch der komplette Ersatz des Fuhrparks durch Carsharing ist denkbar.

Um Synergieeffekte zu nutzen, könnte auch die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen in der Umgebung angestrebt werden. Es sollten Gespräche mit dem Büropark Ottobrunn sowie ansässigen Firmen im Gewerbegebiet Nord geführt werden.

Das Flottenmanagement hängt stark mit dem Mobilitätsmanagement zusammen. Von Bedeutung ist dabei wie beim Sharing ein adäquates Buchungssystem, ausgerichtet auf die jeweiligen Bedürfnisse.

05 Übergeordnete Strukturen – Stellplatzmanagement

Flexible Stellplatznutzung

Die grundlegende Voraussetzung für eine erhöhte Auslastung der einzelnen Stellplätze und damit eine effiziente und flächensparende Nutzung, ist der Wegfall von festen Zuordnungen. Das bedeutet: kein:e Nutzer:in bekommt einen bestimmten Stellplatz zugeteilt, sondern es wird eine flexible Belegung zugelassen.

Bei einem gemeinsamen Parkraummanagement für unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Beschäftigte unterschiedlicher Mieter, Gäste öffentlicher Gastronomie-Angebote) ermöglicht die mehrfache Belegung von Stellplätzen im Tagesverlauf eine noch höhere Auslastung.

Je nachdem welche Mobilitäts-Elemente in die Unternehmen integriert werden, können verschiedene Aspekte in das Parkraummanagement miteingebunden werden. Die Vermietung der Stellplätze an die Mitarbeiter ermöglicht eine höhere Kostentransparenz der Pkw-Nutzung. Kostenlose, reservierte Stellplätze für Carsharing und Fahrgemeinschaften bilden im Zusammenspiel damit einen Anreiz, entsprechende Angebote zu nutzen.

Umsetzung

Ein entsprechendes Tiefgaragenkonzept wird umgesetzt, die Stellplätze werden nicht fest vergeben. Entsprechende Vereinbarungen müssen auch mit den Mietern getroffen werden. Die Zuordnung von Stellplätzen im Einzelfall (z.B. bei mobilitätseingeschränkten Personen) oder die bevorzugte Vergabe von Stellplätzen (z.B. für Fahrgemeinschaften) ist jedoch möglich.

05 Übergeordnete Strukturen – Kommunikation und Organisation

Information und Test-Angebote

Das A und O für den Erfolg des Mobilitätskonzepts ist eine gute **Kommunikationsstrategie**. Die zukünftigen Bewohner:innen; Beschäftigten und Nutzer:innen müssen frühzeitig eingebunden, informiert und aktiviert werden, sodass sie die Chance erhalten, die verschiedenen Mobilitätsangebote von Anfang an in ihren Alltag integrieren zu können.

Eine **Website** stellt die Verknüpfung aller Angebote des Vorhabens dar. Über sie können u.a. Informationen zum ÖPNV, zu den Mobilitätselemente und Buchungstools eingebunden werden. Verschiedene Tools ermöglichen eine Verknüpfung mit der Hausverwaltung, Vertragsmanagement etc.

Aufgrund von Mieterwechsel und Veränderungen der Lebenssituationen und Einstellungen der Bewohner:innen und Beschäftigten muss die Kommunikationsstrategie zusätzlich kontinuierlich und langfristig umgesetzt werden.

Buchung, Wartung, Ansprechpartner:in

Es muss sichergestellt werden, dass die Sharing-Fahrzeuge komfortabel und einfach gebucht und genutzt werden können. Dafür bedarf es einer Buchungsstruktur. Wird ein externer Betreiber für die Mobilitätselemente in Anspruch genommen, wird die Buchung über diesen abgewickelt. Auch Wartung und Service sind dann häufig inbegriffen.

Ein/e Ansprechpartner:in vor Ort ist erforderlich, um eine reibungslose Organisation zu gewährleisten und für Fragen zur Verfügung zu stehen. Er/Sie kontrolliert in regelmäßigen Abständen die Funktionstüchtigkeit der Mobilitätselemente, bei manchen Elementen ist gegebenenfalls eine Einweisung vor der ersten Nutzung notwendig.

Mit der Auswahl der Mobilitätselemente und deren Anbieter hängen somit diverse weitere Fragestellungen zusammen, die im weiteren Planungsverlauf geklärt werden müssen.

05 Übergeordnete Strukturen – Flexibilität und Evaluation

Evaluation

Die immense Dynamik im Fortschritt technischer Mobilitätslösungen und der Wandel von Alltag und Lebensumständen bedeutet für das Mobilitätskonzept, dass es flexibel und anpassbar bleiben muss. Neue Verkehrsmittel werden interessant, andere verlieren möglicherweise an Bedeutung. Arbeitsplatzwechsel, die Beendung der Ausbildung oder des Berufslebens ändern auch die zurückgelegten Wege.

Das bedeutet **über die Dauer der Nutzung der Gebäude müssen Mobilitätsbausteine u.U. angepasst und/oder modernisiert werden**: wenn ein Element nicht angenommen wird, sich im Hinblick auf das Mobilitätskonzept als wirkungslos erweist oder nicht mehr den technischen Standards entspricht.

Um die Wirkung des Mobilitätskonzepts und zuvor skizzierte Veränderungen feststellen und darauf reagieren zu können, ist es notwendig in regelmäßigen Abständen eine **Evaluation** durchzuführen.

Dauerhafte Integration

Ein Mobilitätskonzept bzw. betriebliches Mobilitätsmanagement ist nicht als Bündel einzelner Maßnahmen zu verstehen, sondern als Instrument zur dauerhaften Verbesserung unternehmensinterner Mobilitätsprozesse. Dabei sind verschiedene Unternehmensbereiche betroffen. Zur dauerhaften Implementierung muss daher eine verantwortliche Person (Mobilitätsmanager:in oder -beauftragte/r) mit entsprechenden Kompetenzen zur Koordination und Kommunikation der Maßnahmen benannt werden, die auch für die Weiterentwicklung und regelmäßige Erfolgskontrolle verantwortlich ist.

Die Maßnahmen unterteilen sich demnach in bauliche, infrastrukturelle Maßnahmen und Maßnahmen, die durch Regelmäßigkeit und Kommunikation den Erfolg des Mobilitätskonzeptes garantieren.

Dabei handelt es sich um einen laufenden Prozess, der durch Rückkopplungen immer wieder Anpassungen erfährt.

06 Zusammenfassung – Wirkung der Mobilitätselemente auf die Stellplatzreduzierung

Wirkung der Mobilitätselemente

Bei Neubauvorhaben ist die Wirkung von Mobilitätskonzepten schwer abzuschätzen, weil die zukünftigen Unternehmen noch nicht bekannt sind. Klassische betriebliche Mobilitätskonzepte gründen auf Mitarbeiterbefragungen, aus denen das Mobilitätsverhalten ermittelt und Elemente passgenau auf das Unternehmen zugeschnitten werden können.

Hinzu kommt, dass insbesondere innerbetriebliche Maßnahmen wie Anreize durch jobrad oder differenzierte Mobilitätspakete für die Mitarbeiter eine starke Wirkung auf das Mobilitätsverhalten erzielen, deren tatsächliche Umsetzung zum Zeitpunkt der städtebaulichen bzw. Hochbauplanung aber noch nicht abschätzbar ist.

Eine hohe Wirkung auf die Stellplatzreduzierung erzielt die Organisation der Tiefgarage. Eine Flexibilisierung der Stellplätze, kombiniert mit einem Stellplatzmanagement, führt zu einer erhöhten Auslastung bzw. einer Reduzierung von Stellplätzen. Greift nur eine Nutzungsart auf die Stellplätze zu, gehen Parkgaragenbetreiber von einer Mehrauslastung bzw. einem Reduzierungspotenzial von ca. 10% (im Idealfall um 15%) aus. Ergänzt um weitere, fahrradfördernde und auch baurechtlich zu sichernde flächenrelevante Maßnahmen, ist eine Reduzierung der Pkw-Stellplätze um ca. 20% zu erwarten. Daraus ergibt sich ein Schlüssel von 1 Pkw-Stellplatz je 50 qm Nutzfläche und damit die Anzahl von 255 Pkw-Stellplätzen.

Nach Prüfung durch den Bauherrn sind allerdings trotzdem zwei Tiefgaragengeschosse notwendig.

Mobilitätselemente und ihre Wirkung		Wirkung auf die Stellplatzreduzierung	Primäre Wirkung auf	
			Wohnen	Gewerbe
nicht-flächenrelevante und innerbetriebliche Elemente	Bedarfsanalyse	hoch	X	X
	Fuhrparkanalyse	mittel		X
	Flottenmanagement	gering		X
	Fahrradserviceangebot	hoch	X	X
	Dienstreiseverordnung	gering		X
	Alternierende Arbeitszeiten	hoch		X
	homeoffice	sehr hoch		X
	Informations- und Imagekampagne	hoch	X	X
	Mobilitätspakete für Mitarbeiter	sehr hoch		X
	Events	gering-mittel	X	X
	Wettbewerbe	gering-mittel		X
	Incentives	gering-mittel		X
	Diensträder	gering-mittel		X
	jobrad	sehr hoch		X
	Vergünstigtes ÖPNV-Ticket	sehr hoch	X	X
	Fahrgemeinschaften	hoch	X	X
Flächenrelevante Elemente	Tiefgaragen-/Stellplatzmanagement	sehr hoch	X	X
	CarSharing I (Fuhrpark zur gemeinschaftlichen Nutzung)	gering-mittel		X
	CarSharing II (Übertragung an einen Dienstleister)	sehr hoch		X
	CarSharing III (Übertragung an ein stationäres CarSharing-Unternehmen)	sehr hoch	X	X
	CarSharing IV (Ersetzen des Fuhrparks durch allgemeines CarSharing-Angebot)	gering-mittel	X	X
	Fahrradinfrastruktur (mehr Fahrradstellplätze, Berücksichtigung von Lastenrädern)	sehr hoch	X	X
	Fahrradreparaturstation	sehr hoch	X	X
	Ergänzende Infrastruktur (Duschen, Spinte etc.)	sehr hoch		X
	Sharing-Zweiräder (auch Fuhrpark)	hoch	X	X
	Fußverkehr	gering	X	X
	Elektromobilität	gering	X	X
	Paketbox, ergänzt um intelligente Sharingfunktionen	hoch	X	X

06 Zusammenfassung – Fazit

Zusammenfassende Begründung einer Stellplatzreduzierung

Die Lage des Vorhabens an der Alten Landstraße 17 in Ottobrunn ist geeignet, ein umfassendes Mobilitätskonzept zu implementieren. Die exakte Wirkung der Mobilitätselemente ist zum heutigen Zeitpunkt schwer abzuschätzen, da das anmietende Unternehmen (oder aber auch mehrere) heute noch nicht bekannt ist. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass mit einer Reduzierung der Stellplätze für die private Pkw-Nutzung von ca. 20% zu rechnen ist.

Insofern wird hier zum heutigen Zeitpunkt ein Richtwert von 1 Pkw-Stellplatz je 50 qm Nutzfläche, demnach 255 Pkw-Stellplätze, für angemessen erachtet.

Es wird außerdem eine erhöhte Anzahl Fahrradabstellplätze errichtet. (Anzahl gemäß Satzung + 20%)

Der Wirkungsgrad der Mobilitätselemente ist gerade in den ersten Jahren der Nutzung regelmäßig zu überprüfen. Der Zuschnitt des Mobilitätskonzeptes auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden ist der Garant für den langfristigen Erfolg des Mobilitätskonzeptes.

Fazit

Die Konzeption des Mobilitätskonzeptes stellt einen Prozess dar, der durch stete Rückkopplung mit dem Bauherren, der Gemeinde und anderen beteiligten Akteuren, wie Sharing-Anbieter und zukünftige Mieter, im Laufe der Planungen immer weiter ausgearbeitet wird.

Ein standortbezogenes betriebliches Mobilitätskonzept stellt ein Bündel an Maßnahmen zusammen, das durch das Mobilitätsmanagement und die Nutzung von Synergieeffekten zu einem funktionierenden System wird, welches sich in vorhandene Infrastrukturen einfügt.

Im Ergebnis werden Wege vermieden, Verkehrsströme verlagert und Fahrten umweltfreundlicher abgewickelt. Ziel ist es, die Nutzung fossil angetriebener Fahrzeuge zu reduzieren, ohne einen Verzicht auf Mobilität hinnehmen zu müssen. Es werden Verkehrsinfrastrukturen entlastet, Lärm- und Schadstoffemissionen verringert und die Aufenthaltsqualität steigt. Durch eine Senkung des Stellplatzbedarfs und eine geringere Versiegelung kann ressourcenschonender und zukunftsorientierter gebaut werden.

Ein umfassendes Mobilitätskonzept bedeutet letztendlich auch eine gute Arbeitsatmosphäre für die Mitarbeitenden, einen qualitativen Standort für die ansässigen Unternehmen sowie die Steigerung der Attraktivität des Gebiets im Norden von Ottobrunn.

stattbau münchen

Dipl.-Ing. Christian Bitter
M.Sc. Luise Schnell

Schwindstraße 1
80798 München
T: 089/2877807-0

christian.bitter@stattbau-muenchen.de
luise.schnell@stattbau-muenchen.de