



ALTE SCHLOSSBRAUEREI - HAIMHAUSEN

Quartiersmobilitätskonzept

27. Oktober 2025

1. Ausgangslage
2. Mobilitätsziele
3. Kontextanalyse
4. Rechtlicher Rahmen
5. Mobilitätsmaßnahmen
6. Wechselnutzung von Parkplätzen
7. Zusammenfassung und Stellplatzüberblick
8. Anhang

1 Ausgangslage und Planungsstand

Projekt und Ausgangslage



Ein gemischt genutztes Quartier

→ mit dem Schwerpunkt auf **Wohnraum, ca. 107 Wohnungen**

→ Ergänzt wird es durch barrierefreie **Seniorenwohnungen mit ca. 20 Wohneinheiten,**

→ sowie **Gewerbeflächen** mit Café und Büros.

Ein Ort des Zusammenkommens, der Historie und Gegenwart gelungen vereint: Auf dem Areal der Alten Schlossbrauerei entsteht ein lebendiges, vielseitiges und nachhaltiges Quartier für Haimhausen.

Warum ein Mobilitätskonzept in der Immobilienentwicklung?

- Anforderungen an Wohnen und Mobilität verändert → Wunsch nach **flexiblen, nachhaltigen und bezahlbaren Mobilitätslösungen** (besondere in neuen **Wohnquartieren**) → Mobilitätskonzepte heute zentraler Bestandteil von **Immobilienentwicklung**
- Mobilitätskonzepte machen **zukunftsfähiges Bauen** möglich → Quartiere, die Bedürfnissen der Menschen und Anforderungen an **nachhaltige Entwicklung** gerecht werden.
- Mobilitätskonzepte → basieren auf **fundierten Analysen, örtlichen Rahmenbedingungen, Erreichbarkeiten und zukünftiger Bewohnerstrukturen**
- **Verbindliche Maßnahmen, Umsetzungsfahrplan** und kontinuierliches **Monitoring** → Absicherung **langfristige Wirksamkeit**



2

Mobilitätsziele und –strategie

Die Entwicklung von Mobilitätszielen und -strategien erfolgt zunehmend im Kontext verbindlicher klima- und umweltpolitischer Vorgaben auf EU-, Bundes- und Landesebene. Diese Ziele sind nicht nur politisch wünschenswert, sondern rechtlich verpflichtend.

Haimhausen kann aktiv Klimaziele verfolgen und Beitrag zu Emissionsreduktion liefern

Bayerisches Klimaschutzgesetz von 2020

Bayerisches Klimaschutzgesetz
(BayKlimaG)
Vom 23. November 2020
(GVBl. S. 598, 656)
BayRS 2129-5-1-U

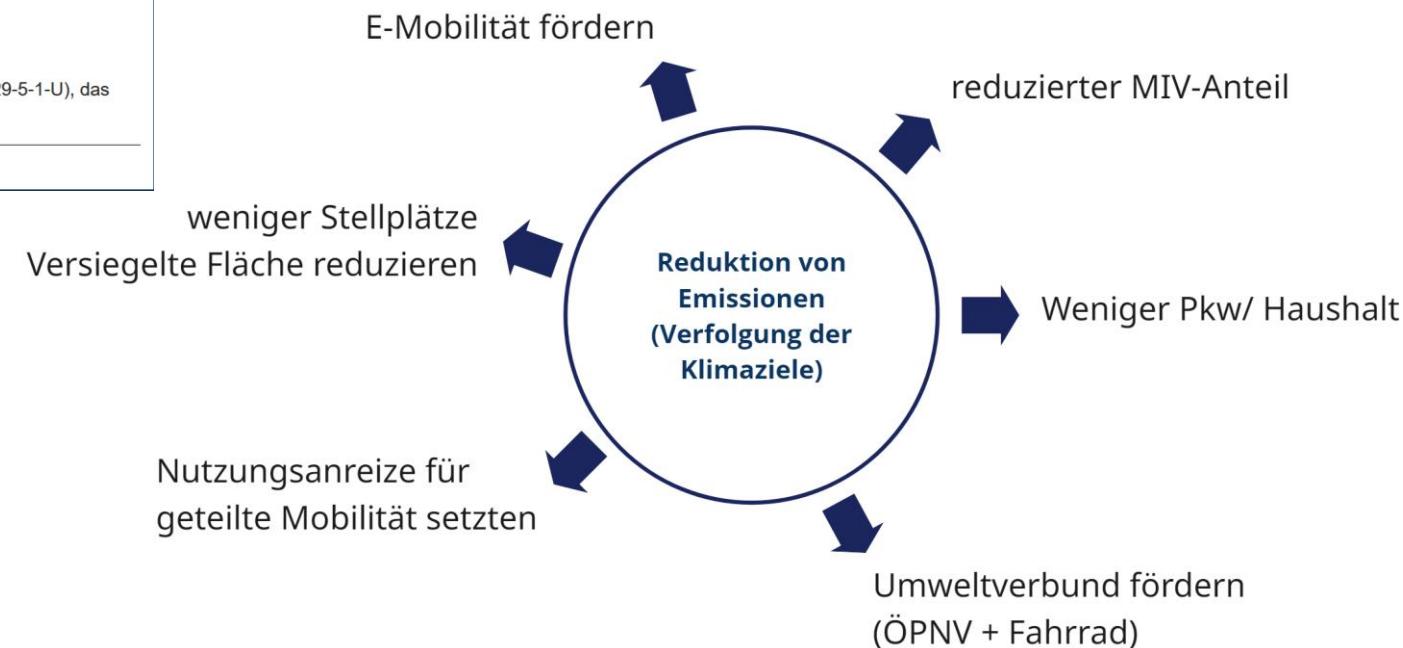
Vollzitat nach RedR: Bayerisches Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) vom 23. November 2020 (GVBl. S. 598, 656, BayRS 2129-5-1-U), das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 704) geändert worden ist

Der Landtag des Freistaates Bayern hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit bekannt gemacht wird:

Art. 2 Minderungsziele

- (1) Das CO₂-Äquivalent der **Treibhausgasemissionen** je Einwohner soll bis zum Jahr 2030 um **mindestens 65 % gesenkt werden**, bezogen auf den Durchschnitt des Jahres 1990. 2 Der Koordinierungsstab nach Art. 13 hat bei Hinweisen auf das Verfehlen der Zielmarke nach Satz 1 im Jahr 2025 dem Ministerrat zusätzliche steuernde Maßnahmen vorzuschlagen.

Mögliche Maßnahmen zur Emissionsreduktion



1. Keine Verlagerung in den öffentlichen Straßenraum durch gezielte Steuerung von Mobilitätsverhalten

- Gutes Mobilitätskonzept → durch Einsparung bei Stellplätzen keine negative Auswirkung auf Umfeld
- Vertraglich geregelte Maßnahmen reduzieren die Abhängigkeit der Bewohner vom privaten Pkw
- Quartiersbezogene Mobilitätsangebote (E-Carsharing, Lastenräder, Fahrradabstellanlagen) → ersetzen reale Stellplätze und oft kosteneffizienter
- Monitoring & Evaluation → Entwicklung nachvollziehbar und steuerbar

2. Langfristige Entlastung Gemeindeinfrastruktur

- Weniger private Autos → weniger Verkehrsaufkommen → weniger Abnutzung öffentlicher Straßen → geringerer Parkraumbedarf

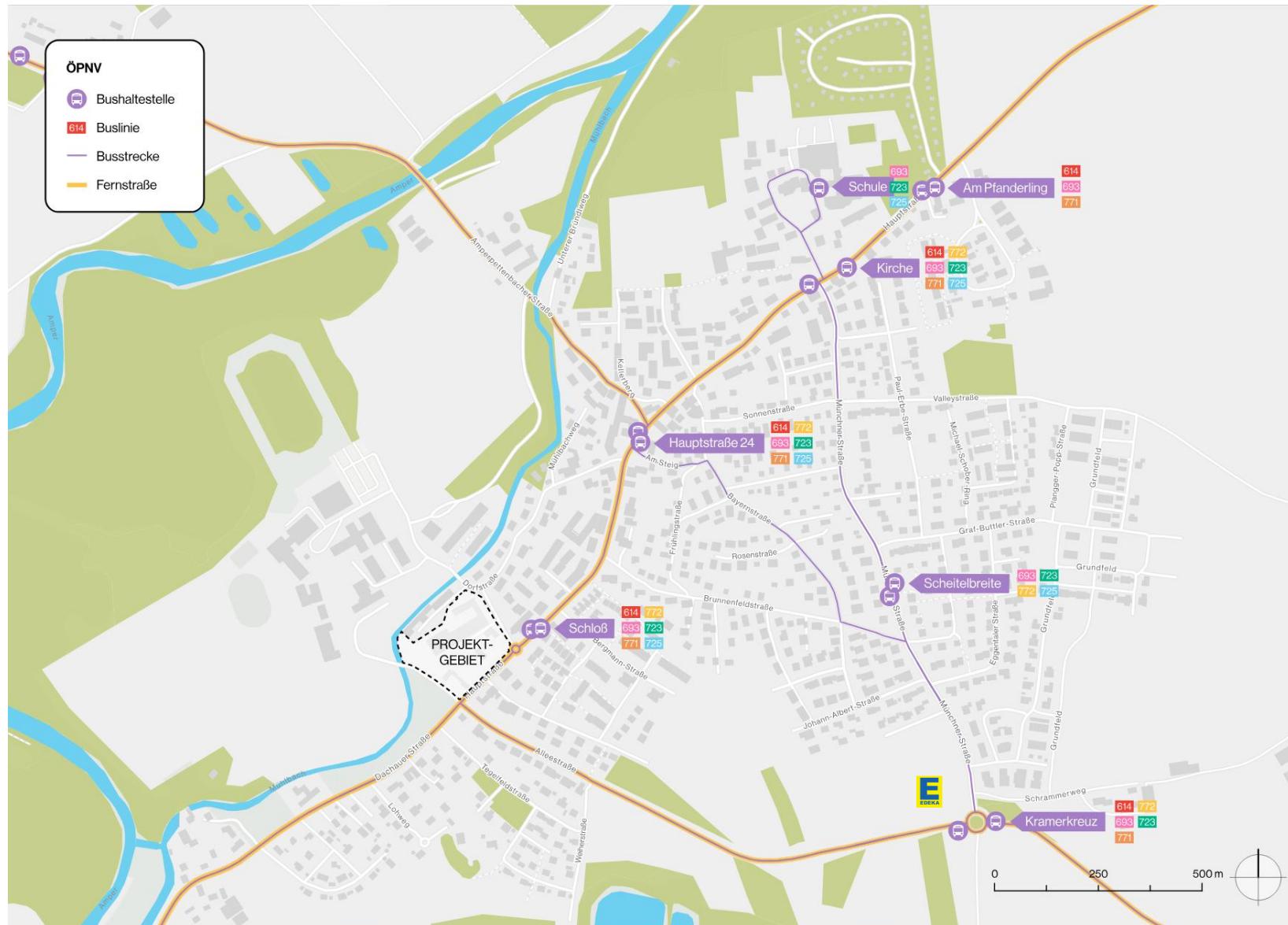
3. Wirtschaftlicher & ökologischer Vorteil

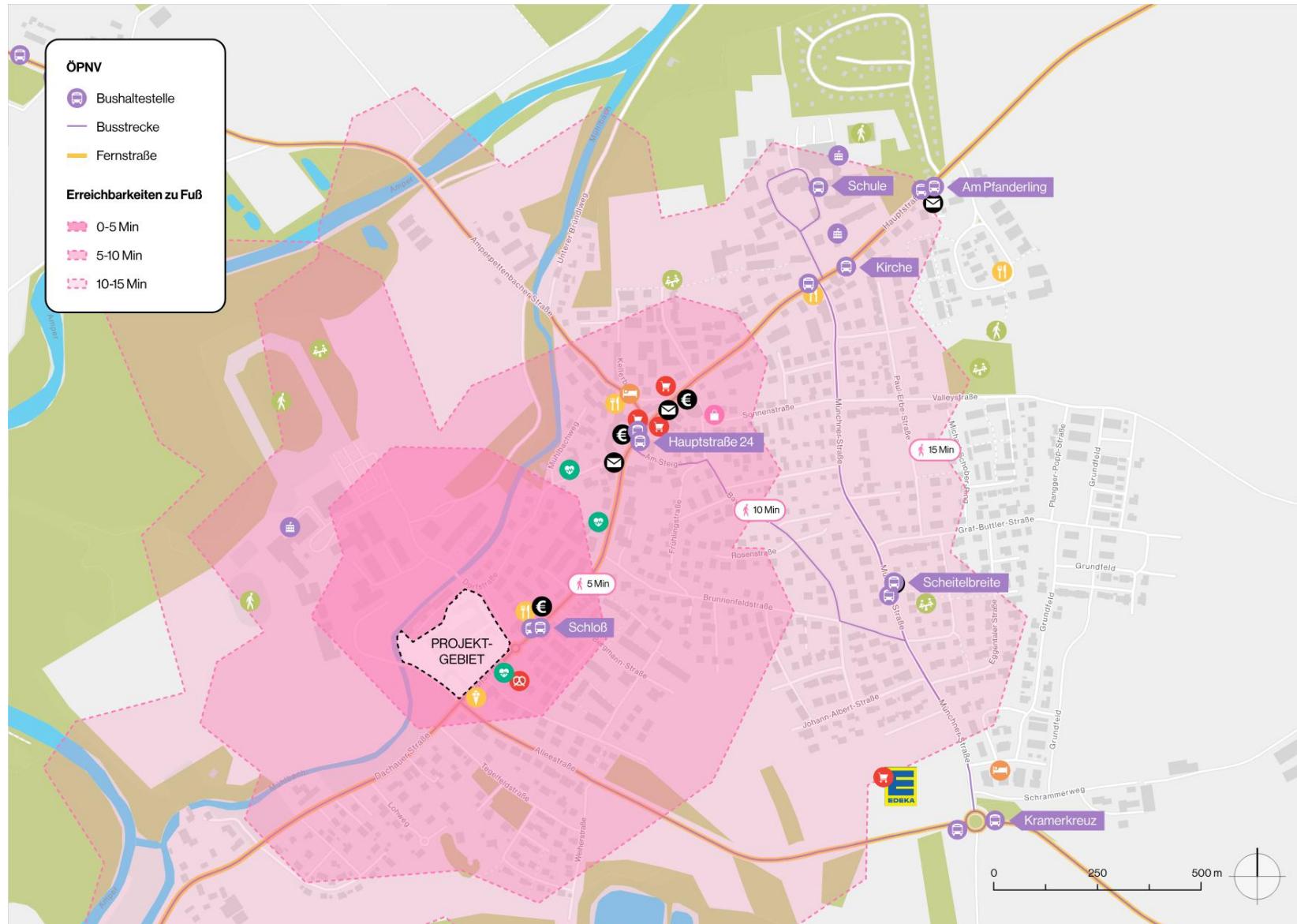
- Reduzierte Baukosten für Tiefgaragen → schont Bau-Budget → bei Weitergabe an Käufer*innen bezahlbarere Wohnungen
- Geringere Emissionen, Lärm und Verkehrsfläche → bessere Integration ins Ortsbild
- Modernes, nachhaltiges Projekt mit Mobilitätskonzept → Imagegewinn für Gemeinde – insbesondere gegenüber jüngeren Zielgruppen und Familien

Kontextanalyse

3

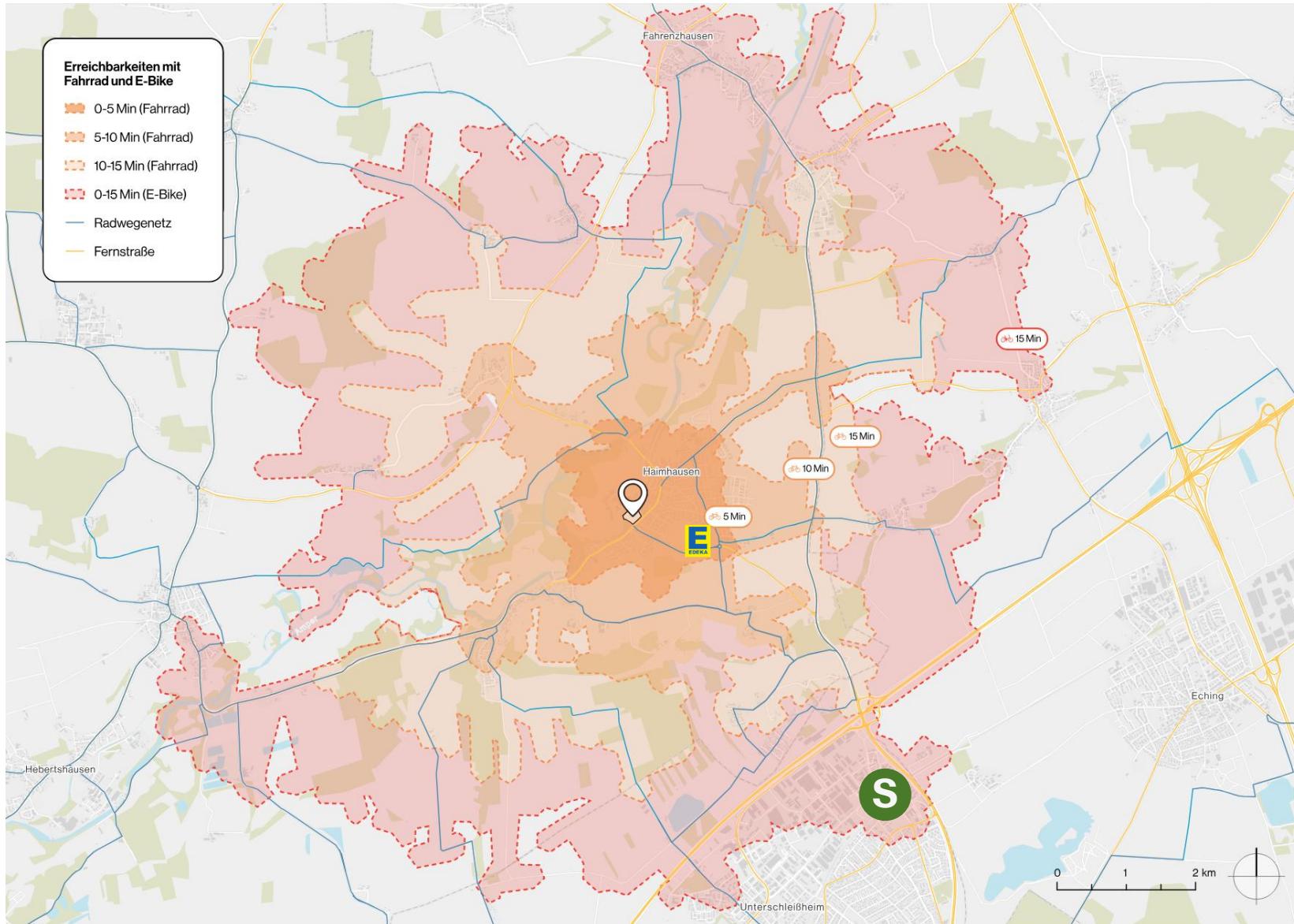
Die Kontextanalyse ist ein zentraler Bestandteil bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes. Sie dient dazu, die Rahmenbedingungen, Einflussfaktoren und spezifischen Gegebenheiten des Projektgebietes im Kontext systematisch zu erfassen und zu bewerten. Ziel ist es, ein tiefes Verständnis der aktuellen Mobilitätssituation sowie der Bedürfnisse und Potenziale vor Ort zu gewinnen.





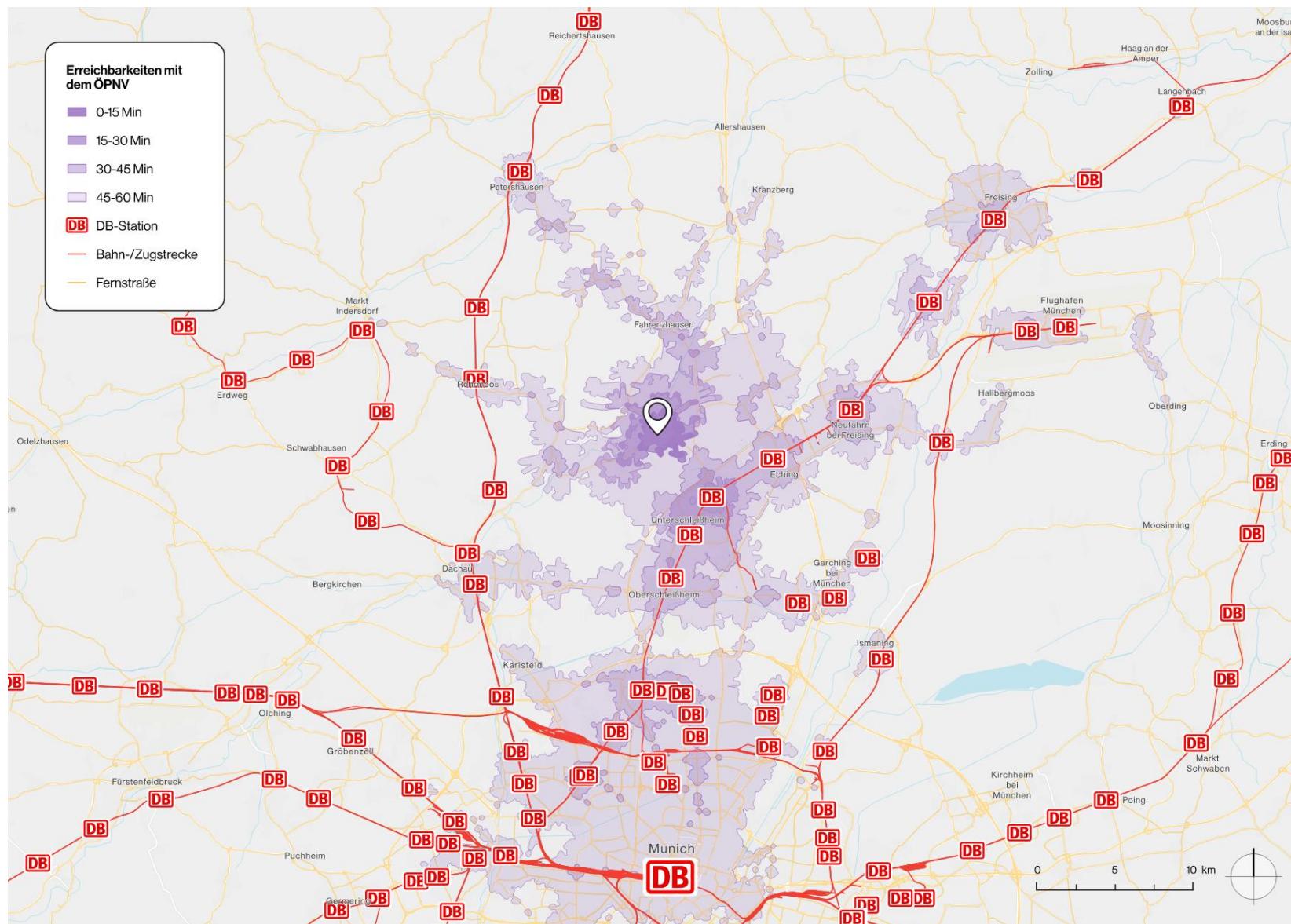
Erreichbarkeiten zu Fuß

- Die Grafik zeigt die fußläufige Erreichbarkeit im 5-, 10- und 15-Minuten-Radius rund um das Projektgebiet.
- Zentrale Einrichtungen wie Bushaltestellen, Bildungseinrichtungen und Nahversorger sind innerhalb von 10 bis 15 Gehminuten gut erreichbar.
- Entlang der Hauptstraße bestehen fußläufige Verbindungen zu öffentlichen und kommerziellen Angeboten.



Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad und E-Bike

- Die Karte zeigt die Erreichbarkeit per Fahrrad (5, 10, 15 Minuten) sowie einen 15-Minuten-Radius für E-Bikes.
- Ergänzend ist das übergeordnete Radwegenetz im Umfeld dargestellt.
- Die Darstellung macht sichtbar, welche Orte innerhalb kurzer Fahrzeit aktiv erreichbar sind.
- Mit dem Fahrrad ist ganz Haimhausen sowie Teile des umliegenden Raums innerhalb von 10 Minuten zugänglich.
- Mit dem E-Bike erweitert sich der Einzugsbereich deutlich – z. B. bis Unterschleißheim, Fahrenzhausen und in weitere Teile des Münchener Umlands.
- Potenzial des Radverkehrs für alltägliche Wege und für die erste bzw. letzte Meile hervor.



Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV

- Die Karte zeigt die regionale Erreichbarkeit des Projektgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 15, 30, 45 und 60 Minuten.
- Grundlage sind bestehende Bahn- und Busverbindungen im Umkreis.
- Über den nahegelegenen Bahnhof in Unterschleißheim besteht Zugang zum regionalen Bahnverkehr.
- Der Bahnhof ist vom Projektgebiet aus mit dem Bus / E-Bike in ca. 15 Minuten erreichbar.
- Innerhalb von 30 Minuten lassen sich zentrale Ziele wie Freising und der Flughafen München erreichen.
- Im 45- bis 60-Minuten-Radius liegen weitere wichtige Zielorte wie München, Erding und Fürstenfeldbruck.
- Damit bietet das Gebiet gute Voraussetzungen für Pendlerverbindungen im weiteren Umland.

Zusammenfassung Kontextanalyse

Gut fußläufig erreichbar:

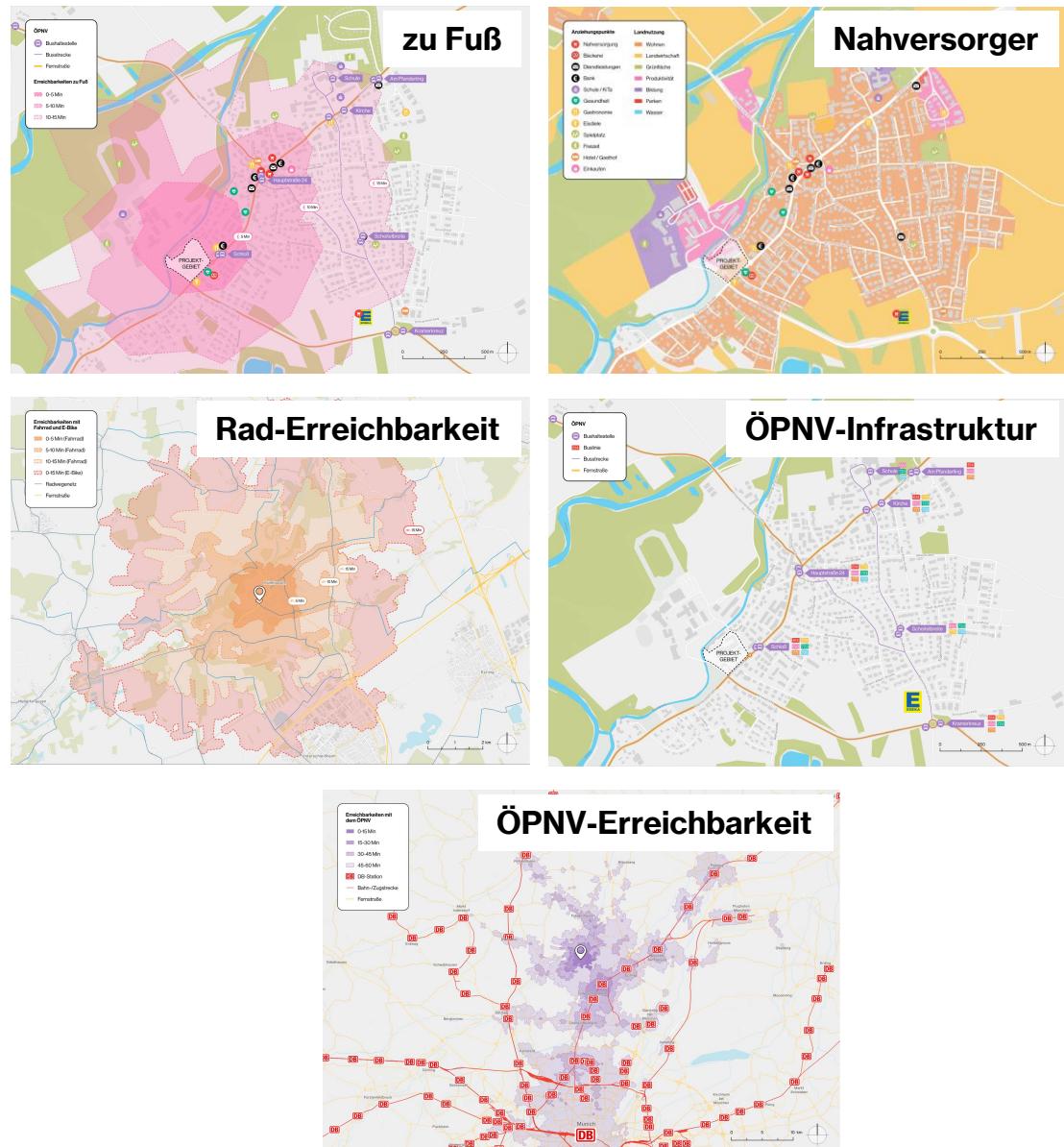
- Nahversorgung, Schulen, Kinderbetreuung, Bushaltestellen innerhalb von 5–10 Minuten zu Fuß.
- Gute Voraussetzungen für kurze Alltagswege ohne Auto.

Grundversorgung ÖPNV:

- Buslinien im Ort, Anschluss nach Dachau, Freising, Unterschleißheim.
- Bahnhof Unterschleißheim in 15 Minuten mit Bus oder E-Bike erreichbar.
- Trotz vorhandener Infrastruktur reicht die Qualität des ÖPNV derzeit nicht aus, um autofreie Lebensstile attraktiv zu machen.

Fahrradfreundliches Umfeld:

- Ganz Haimhausen mit dem Rad in weniger als 10 Minuten erreichbar.
- E-Bike-Radius erweitert das Potenzial des Radverkehrs für alltägliche Wege und für die erste bzw. letzte Meile.



Rechtlicher Rahmen

4

Der rechtliche Rahmen beschreibt die gesetzlichen und planerischen Vorgaben, die bei der Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes zu beachten sind. Er legt die Grenzen und Möglichkeiten für Maßnahmen und Strategien fest und ist somit eine entscheidende Grundlage für die Konzeption.

Rechtlicher Rahmen

Lokale Stellplatzsatzungen regeln die Anzahl der Stellplätze im Baugenehmigungsprozess.

Novellierung Bayerische Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) in 2025 → Anpassung Satzung vieler Gemeinden → Überschreitung neu festgelegtes Maximum bestehender Stellplatzschlüssel

Haimhausen

Satzung

über die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Abstellplätzen für Fahrräder

vom 26.06.2025

Die Gemeinde Haimhausen erlässt auf Grund des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796 ff.), zuletzt geändert durch § 2 des Gesetzes vom 9. Dezember 2024 (GVBl. S. 573 ff.) und Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 und 4 der Bayerischen Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588 ff.), zuletzt geändert durch die §§ 12 und 13 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und durch § 4 des Gesetzes vom 23. Dezember (GVBl. S. 619) folgende

Satzung:

§ 1

Geltungsbereich, Begriffe

(1) ¹Die Satzung gilt für das Gebiet der Gemeinde Haimhausen. ²Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.

(2) ¹Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von öffentlichen Verkehrsflächen dienen. ²Garagen sind und überdeckte Anlagen oder Räume in Gebäuden, die Stellplätze enthalten. ³Stapelparksysteme sind mindestens zwei übereinander angeordneten

1.2	Wohngebäude und sonstige Gebäude	
	- Wohnungen bis 40 m ² Wohnfläche (WF)	- je WE 1 Stellplatz
	- Wohnungen über 40 m ² bis 65 m ² WF	- je WE 1,5 Stellplätze
	- Wohnungen über 65 m ²	- je WE 2 Stellplätze

Schutzdächern (Carports) gelten als offene Garagen. ⁴Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge sind keine Stellplätze oder Garagen. ⁵Flächen vor Garagen, Stapelparksystemen bzw. Carports gelten nicht als Stellplätze im Sinne des Satzes 1, es sei denn, diese Satzung regelt etwas anderes.

GaStellV

Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze

(Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV)

Vom 30. November 1993

(GVBl. S. 910)

BayRS 2132-1-4-B

Vollzitat nach RedR: Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30. November 1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), die zuletzt durch § 11 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und durch § 5 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 619) geändert worden ist

Auf Grund von Art. 90 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1997 (GVBl. S. 433, BayRS 2132-1-1) und Art. 38 Abs. 3 des Landesstraf- und Verordnungsgesetzes erlässt das Bayerische Staatsministerium des Innern folgende Verordnung:

Teil I Allgemeine Vorschriften

§ 1 Begriffe und allgemeine Anforderungen

(1) ¹Offene Garagen sind Garagen, die unmittelbar ins Freie führende unverschließbare Öffnungen in einer Größe von insgesamt mindestens einem Drittel der Gesamtfläche der Umfassungswände haben. ²Offene Mittel- und Großgaragen haben diese Öffnungen mindestens in gegenüberliegenden Umfassungswänden, die nicht mehr als 70 m voneinander entfernt sind. ³Stellplätze mit Schutzdächern (Carports) gelten als offene Garagen.

(2) Geschlossene Garagen sind Garagen, die die Voraussetzungen nach Abs. 1 nicht erfüllen.

(3) ¹Oberirdische Garagen sind Garagen, deren Fußböden im Mittel nicht mehr als 1,50 m unter oder mindestens an einer Seite in Höhe oder über der Geländeoberfläche liegen. ²Unterirdische Garagen sind Garagen, die die Voraussetzungen des Satzes 1 nicht erfüllen.

(4) Automatische Garagen sind Garagen ohne Personen- und Fahrverkehr, in denen die Kraftfahrzeuge mit mechanischen Förderanlagen von der Garagenzufahrt zu den Einstellplätzen und zum Abholen an die Garagenausfahrt befördert werden.

(5) Ein Einstellplatz ist die Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeuges in einer Garage dient.

(6) ¹Die Nutzfläche einer Garage ist die Summe aller Flächen der Einstellplätze und der Verkehrsflächen.

²Einstellplätze auf Dächern

Nutzfläche nicht zugerechnet

(7) ¹Garagen sind mit einer

1. bis 100 m² Kleingarage

2. über 100 m² und bis

3. über 1000 m² Großgarage

²Automatische Garagen mit mehr als 50 Einstellplätzen gelten als Großgaragen.

(8) Soweit in dieser Verordnung nichts Abweichendes geregelt ist, sind auf tragende, aussteifende und raumabschließende Bauteile von Garagen die Anforderungen der Bayerischen Bauordnung an diese Bauteile in Gebäuden der Gebäudeklasse 5 anzuwenden; Art. 28 Abs. 3 Satz 2, Art. 29 Abs. 4 Nrn. 1 und 2,

1.1 Gebäude mit Wohnungen

2 Stellplätze je Wohnung, bei Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, 0,5 Stellplätze

Herausforderungen und Anpassungsmöglichkeiten bei lokalen Stellplatzsatzungen

Anpassungen im Bebauungsplan → flexible Ausgestaltung Stellplatzanforderungen entsprechend tatsächlichem Mobilitätsbedarf und Berücksichtigung innovativer Projektansätze statt statischer Satzung

Bei bestehenden Stellplatzsatzungen meistens:

- **Generische Stellplatzschlüssel → pauschale Anwendung auf unterschiedliche Bauvorhaben → keine Berücksichtigung spezifischer Projektsituation – z.B. in Bezug auf **Lage, Nutzung oder tatsächlichen Mobilitätsbedarf****
- **Präzisere, kontextbezogene Regelung wäre notwendig, um **tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen + aktuelle Entwicklungen in Mobilitätsverhalten und Stadtplanung** besser abzubilden.**
- Derzeitige Praxis → **ineffiziente Flächennutzung + erschwert innovative oder nachhaltige Bauprojekte, die von **klassischen Mobilitätsmustern** abweichen wollen**

Allgemeine rechtliche Vorgaben

versus

Tatsächlicher ermittelter Bedarf

→ Wenn Satzung keine Abweichungsklausel enthält (s. Beispiel Münchner Satzung) können abweichende Regelungen zur lokalen Stellplatzsatzung im Zuge der Bauleitplanung, d.h. im Bebauungsplan bzw. städtebaulichen Vertrag festgelegt werden.

Beispiel Stellplatzsatzung München

§ 2 Zahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen

(1) Die Zahl der notwendigen Stellplätze im Sinne des Art. 47 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayBO für Personenkraftwagen bemisst sich nach Anlage 1.

(2) Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.

5

Mobilitätsmaßnahmen

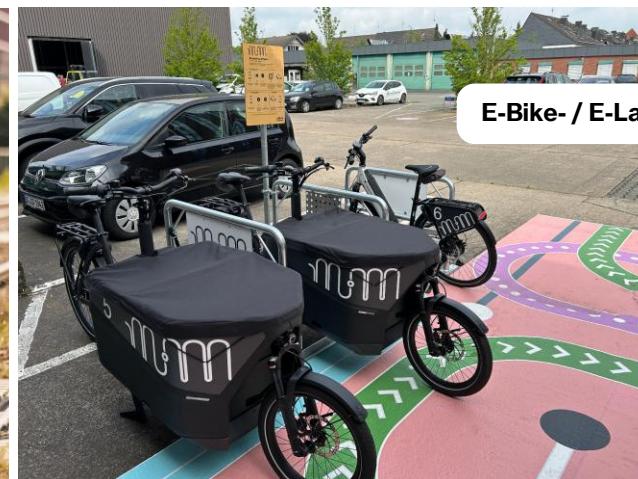
Mobilitätsmaßnahmen sind das praktische Kernstück eines Mobilitätskonzepts. Sie zeigen auf, wie die geplanten Ziele und Strategien im Alltag umgesetzt werden können. Dazu gehören unter anderem gezielte Push/Pull Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Carsharing

- Einstieg mit **3 Fahrzeugen** empfehlenswert
- Ziel ist nicht die generelle Abschaffung des privaten Pkw, sondern die **Reduktion von Zweitwagen-Bedarf**
- Regelmäßige Bedarfsevaluierung und flexible Anpassung der Fahrzeuganzahl sinnvoll

E-Bike-Sharing

- Einstieg mit **3 hochwertigen E-Bikes mit Anhänger**
- Bedarf ist tendenziell geringer, da viele Haushalte eigene E-Bikes besitzen
- Nützlich für Gäste, gelegentliche Ausflüge oder Besorgungen
- Qualität und Verfügbarkeit entscheidend für die Attraktivität – auch hier: regelmäßige Überprüfung und Anpassung



Lastenrad-Sharing

- Start mit **5 E-Lastenrädern**, möglichst unterschiedliche Fahrzeugtypen (z. B. klassische Lastenräder, Hopper)
- Ersatz für Pkw-Nutzung im Nahbereich, etwa für Einkäufe oder Kindertransporte
- Reduziert Fahrradabstellflächen, da Sharing-Angebote die Anschaffung privater Lastenräder entbehrlich machen
- Regelmäßige Evaluierung und bedarfsgerechte Skalierung empfohlen

EXKURS: Bedarf an zweiten Stellplätzen gezielt steuern

Carsharing als kostengünstige und nachhaltige Alternative zum Zweitwagen im Wohnquartier.



Entscheidungsfaktor private PKW-Stellplätze bei der Wohnungswahl

Ergebnisse eines Auswahlperiments mit potenziellen Käufern und Mietern

Christian Oberst

Auftraggeber:
BPD Immobilienentwicklung GmbH
Abteilung Research
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main

Köln, 03.02.2025

Gutachten

INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT

Zweitstellplatz

- Zusätzliche Zahlungsbereitschaft für zweiten Stellplatz gering
- Art Stellplatz (z.B. Tiefgarage, Außenstellplatz) spielt keine wesentliche Rolle

Empfehlung

- Pro Wohneinheit maximal ein Stellplatz im typischen Neubauprojekt fest zuordnen
- Weitere Stellplätze flexibel vermarkten, z.B. in Quartiersgaragen oder oberirdisch entfernten Bereichen

- **Da Nachfrage nach zweitem Stellplatz laut Studie gering
→ gezielter Einsatz von Carsharing-Angebot als Ersatz für Zweitwagen**
- **Fahrleistung bis 11.000 km / Jahr → Carsharing günstigere Alternative;
reduziert Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen nachhaltig.***

Studiendaten

- Studie: "Entscheidungsfaktor private PKW-Stellplätze bei der Wohnungswahl"
- Autor: Dr. Christian Oberst, Institut der deutschen Wirtschaft Köln
- Auftraggeber: BPD Immobilienentwicklung GmbH
- Erhebungszeitraum: Online-Befragung 2024
- Veröffentlichung: Februar 2025
- https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2025/IW-Gutachten_2025-PkW-Stellplaetze.pdf

- Ersetzungsquote: Pkw-Abschaffung und Vermeidung von Neuanschaffungen → 1 x Carsharing-Fahrzeug ersetzt x private Pkw.
- Reduktionsquote: Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft.

FACT SHEET



Untersuchungsgebiet (EU-Land)	Ortsgröße (Einwohner*innen)	Carsharing-Variante	Ersetzungsquote	Reduktionsquote
-------------------------------	-----------------------------	---------------------	-----------------	-----------------

Großstädte (gesamte Gemeinde)

Stadt 1 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1: 13,5	1: 10,9
Stadt 2 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1: 9,9	1: 7,5
Stadt 3 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1: 10,8	1: 5,1
Stadt 4 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1: 6,8	1: 6,1
Stadt 5 (DE)	500.000 - 999.999	Stationsbasiert	1: 16	1: 7
Stadt 6 (DE)	> 999.999	Stationsbasiert	1: 5,7	1: 4,1
Stadt 7 (BE)	> 999.999	Free-floating	1: 3,6	1: 0,9

Kleine Städte und ländlicher Raum (gesamte Gemeinde)

Gemeinde 1 (DE)	50.000 – 99.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 3,6
Gemeinde 2 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 3,5
Gemeinde 3 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 1,9
Gemeinde 4 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 1,2

Tab.1: Ersetzungs- und Reduktionsquoten in verschiedenen neueren Carsharing-Studien;

Quellen: Autodenk 2023, bcs 2023, Bremen 2018, Herzog 2023, Schreier 2023. Alle aufgeführten Studien entsprechen dem bcs-Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“.

Verkehrsentlastung durch Carsharing

Die verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing ist wissenschaftlich gut untersucht. Carsharing führt zur Abschaffung privater Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands bei. Darüber hinaus verändert Carsharing das Mobilitätsverhalten: Carsharing-Kund*innen nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds öfter und den Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.



https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf

- Ersetzungsquote: Pkw-Abschaffung und Vermeidung von Neuanschaffungen: Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt X private Pkw.
- Reduktionsquote: Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft.

Untersuchungsgebiet (EU-Land)	Ortsgröße (Einwohner*innen)	Carsharing-Variante	Ersetzungsquote	Reduktionsquote
Großstädte (gesamte Gemeinde)				
Stadt 1 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1: 13,5	1: 10,9
Stadt 2 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1: 9,9	1: 7,5
Stadt 3 (DE)	100.000 - 499.999	Kombiniert	1: 10,8	1: 5,1
Stadt 4 (DE)	100.000 - 499.999	Stationsbasiert	1: 6,8	1: 6,1
Stadt 5 (DE)	500.000 - 999.999	Stationsbasiert	1: 16	1: 7
Stadt 6 (DE)	> 999.999	Stationsbasiert	1: 5,7	1: 4,1
Stadt 7 (BE)	> 999.999	Free-floating	1: 3,6	1: 0,9
Kleine Städte und ländlicher Raum (gesamte Gemeinde)				
Gemeinde 1 (DE)	50.000 – 99.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 3,6
Gemeinde 2 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 3,5
Gemeinde 3 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 1,9
Gemeinde 4 (DE)	0 – 49.999	Stationsbasiert	nicht berechnet	1: 1,2

Tab.1: Ersetzungs- und Reduktionsquoten in verschiedenen neueren Carsharing-Studien;

Quellen: Autodenk 2023, bcs 2023, Bremen 2018, Herzog 2023, Schreier 2023. Alle aufgeführten Studien entsprechen dem bcs-Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“.

107WE → 181 Stellplätze (nach neuer Satzung)

- 181 Stpl./1,25 (Reduktionfaktor) = 145 Stpl.
- d.h. es werden voraussichtlich mindestens 36 Stpl. bzw. priv. Pkw die durch Carsharing und Mobilitätskonzept ersetzt

Mehrfachbelegung von Parkplätzen

6

Die Verkehrsmengenbetrachtung und die Analyse der Mehrfachbelegung von Parkplätzen sind zentrale Werkzeuge zur realistischen Planung und Dimensionierung des Parkbedarfes. Diese Analyse dient dazu, die zu erwartenden Verkehrsströme in einem Gebiet – differenziert nach Zeit, Nutzergruppen und Verkehrsmitteln – quantitativ zu erfassen und zu prognostizieren- Die Mehrfachbelegung – auch Wechselseitigkeit bezeichnet – beschreibt die zeitlich versetzte Nutzung desselben Parkplatzes durch verschiedene Nutzer.

Pkw-Belegung in einem Quartier zur Verdeutlichung der Wechselnutzung von Stellplätzen

Wechselseitigkeit der Nutzung: viele Bewohner sind tagsüber mit ihrem eigenen Pkw unterwegs → Stellplätze können zum Teil von anderen Nutzergruppen z.B. den Angestellten im Sudhaus belegt werden

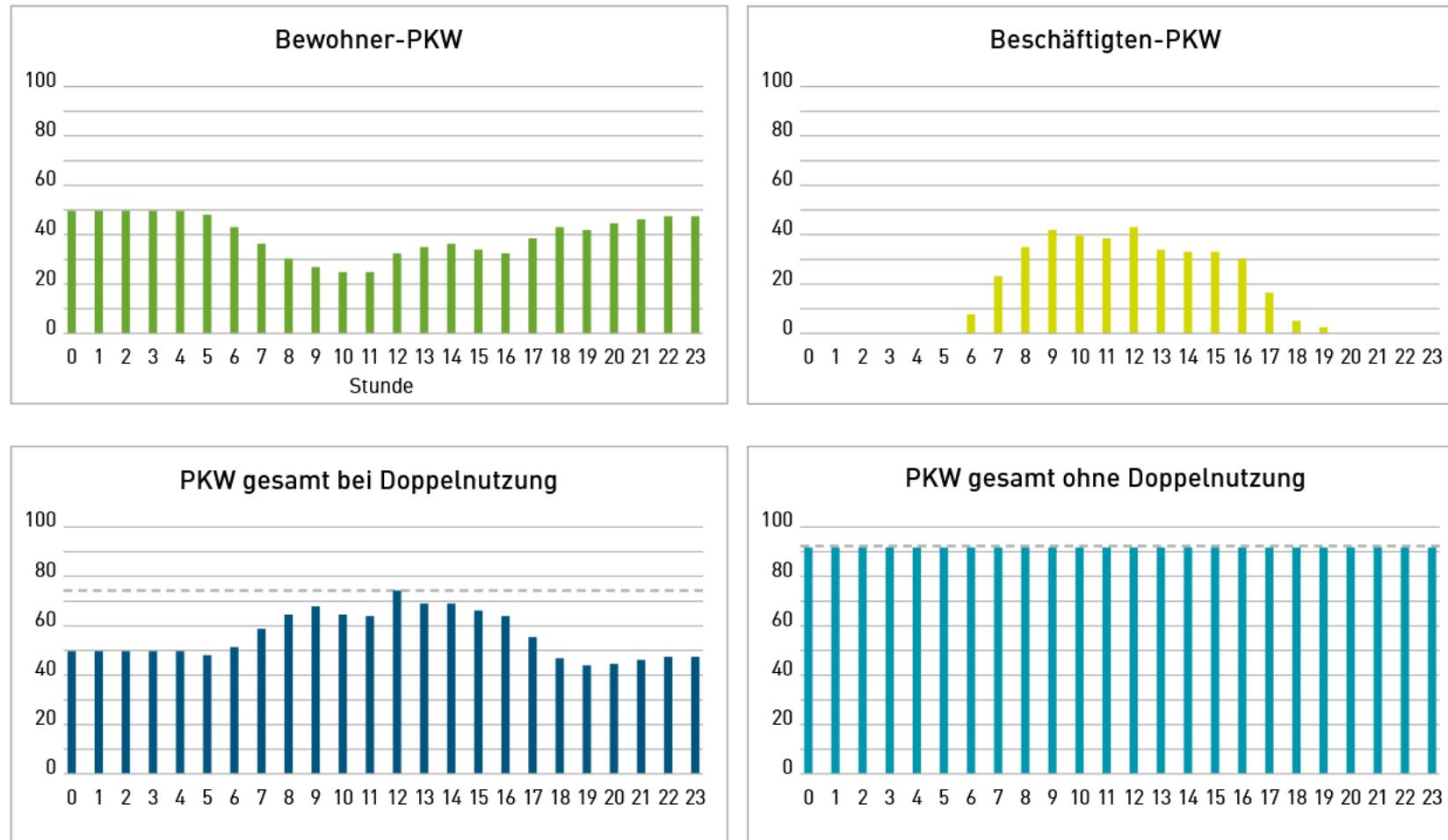
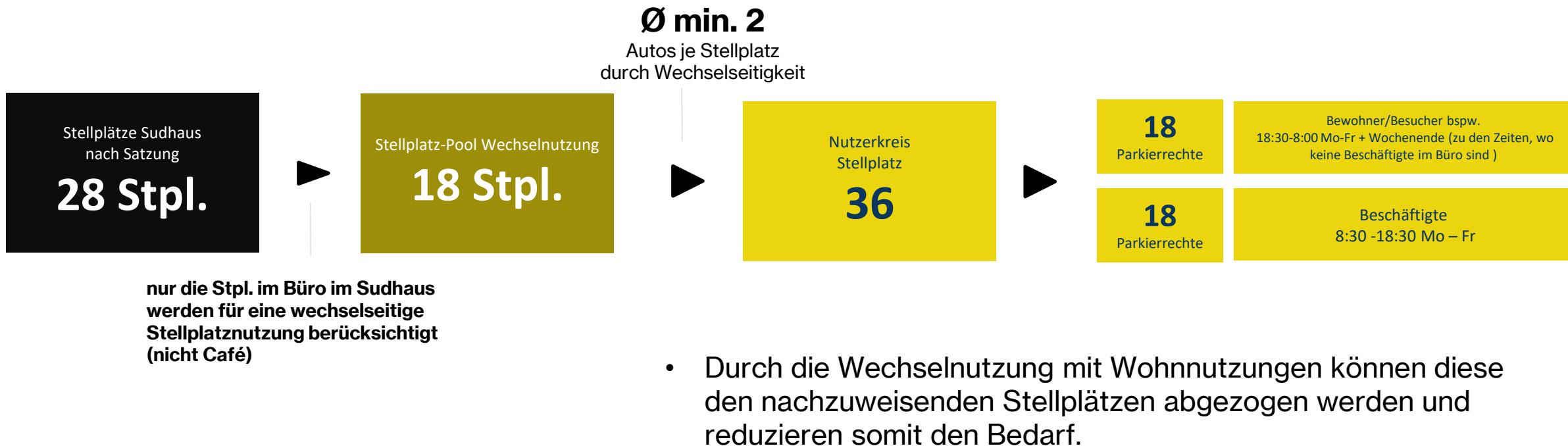


Abbildung 17: Fiktives Beispiel der Stellplatz-Belegungsganglinien eines Wohn- und Geschäftsgebäudes (eigene Darstellung)

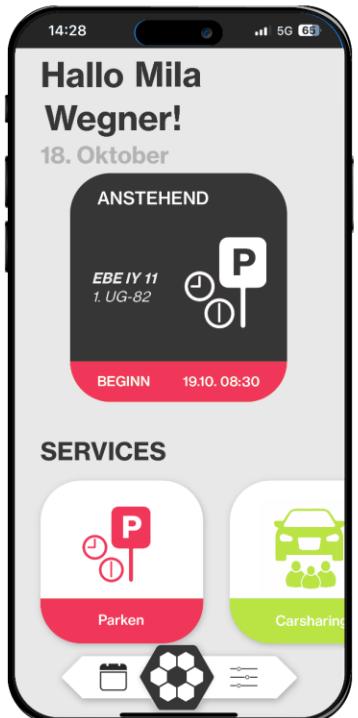
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2023). *Kommunale Stellplatzsatzungen: Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW* (3. Aufl.). Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/9dbb59f051aeb86cb27d01ff47d6ab7e/znm-nrw-leitfaden-stellplatzsatzung-2023.pdf>

Wechselnutzung Stellplätze – Büro und Bewohner

Berechnung Haimhausen



Parkplatzbuchung mit Parkierrecht in der App für den Endnutzer



7

Zusammenfassung , Stellplatzüberblick und Mobilitätslösungen

Gebäude	# WE	Wohnfläche Nutzfläche	Wohnungsverteilung	STP-Schlüssel gem. neuer Satzung (Entwurf)	# STP nach Satzung	Bemerkung:
Gewerbe						
Sudhaus Büro		707 m ²		1 Stpl. je 40 m ² NUF	18	
Sudhaus Café		150 m ²		1 Stpl. je 15 m ² NUF	10	
Gewerbe Haus 8 und Haus 9		260 m ²		1 Stpl. je 40 m ² NUF	7	
Klause		200 m ²		0	0	reine Gemeinschaftsflächen
Gewerbe Gesamt		1.317 m²			35	
Wohnen						
1 Zimmer 35qm	18	632 m ²		bis 40 m ² 1 Stpl je WE	18	
2 Zimmer 55qm	34	1.896 m ²		bis 65 m ² je 1,5 Stpl je WE	51	
3 Zimmer 75qm	49	3.688 m ²		ab 65 m ² je 2 Stpl je WE	98	
4 Zimmer 100qm	6	632 m ²		ab 65 m ² je 2 Stpl je WE	12	
Seniorenwohnen	20	1.131 m ²		1 Stpl. je 15 Betten WE	2	
Wohnen Gesamt					181	
Gesamt					216	
Anteil wechselseitige Stellplatznutzung im Gewerbe (Büro vom Sudhaus)				100%	-18	
Gesamtstellplatzbedarf ohne Mobilitätskonzept					198	
Reduktion aufgrund Mobilitätskonzept für die Wohnungen mit 3 Carhsaringautos				5%	-9	
Gesamtstellplatzanzahl					189	



3 Carsharing
Fahrzeuge

5 E-Lasten-
fahrräder

3 E-Bikes mit
Anhängern

- **Zukunftsähnige Entwicklungen brauchen zukunftsweisende Mobilität:** Mobilitätskonzepte sind essenziell, um den Anforderungen an Flexibilität, Lebensqualität und nachhaltiger Ortsentwicklung gerecht zu werden.
- Ein durchdachtes und projektbezogenes Mobilitätskonzept trägt zu
 - weniger Autos,
 - bezahlbares Wohnen durch niedrigere Baukosten
 - mehr Lebensqualität,
 - mehr Nachhaltigkeit bei.
- Abweichungen von Stellplatzsatzungen sind rechtlich möglich – etwa durch Sonderregelungen im Bebauungsplan oder städtebaulichen Vertrag.
- In einer Gemeinde wie Haimhausen ist das erste Auto für viele Haushalte nach wie vor zentral, um Alltagsmobilität zu sichern. Das vorliegende Mobilitätskonzept zielt daher bewusst darauf ab, das Zweitauto in den Haushalten überflüssig zu machen.
- Ein Mobilitätskonzept ist ein Werkzeug, um genau die Probleme zu verhindern, die der Gemeinderat befürchtet: mehr Verkehr und Parkdruck. Ohne Konzept kann es tatsächlich zu Verdrängungseffekten kommen – mit Konzept schaffen wir Steuerung, Entlastung und Nachhaltigkeit.

Hinweis

Diese Präsentation dient ausschließlich Informationszwecken und ist ausschließlich für die Verwendung durch die adressierte Zielgruppe bestimmt. Die darin enthaltenen Inhalte basieren auf dem aktuellen Stand der Recherchen und Analysen zum Zeitpunkt der Erstellung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit für Daten und Sachverhalte aus dritter Hand wird nicht übernommen.

Jegliche Meinungen, Bewertungen oder Empfehlungen spiegeln die persönliche Einschätzung der Autoren wider und sind nicht zwingend als verbindliche Aussagen zu verstehen. Für Entscheidungen, die auf Grundlage dieser Informationen getroffen werden, übernehmen die Autoren keine Haftung.

Bitte beachten Sie, dass diese Präsentation vertrauliche Informationen enthalten kann. Die Weitergabe, Veröffentlichung oder Verbreitung an Dritte ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Autoren ausdrücklich untersagt.

Bei Fragen oder weiterführenden Anliegen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Vielen Dank

Urban Standards GmbH
Mittererstraße 3
80336 München
T +49(0)89 69 33 735 21
www.urban-standards.com



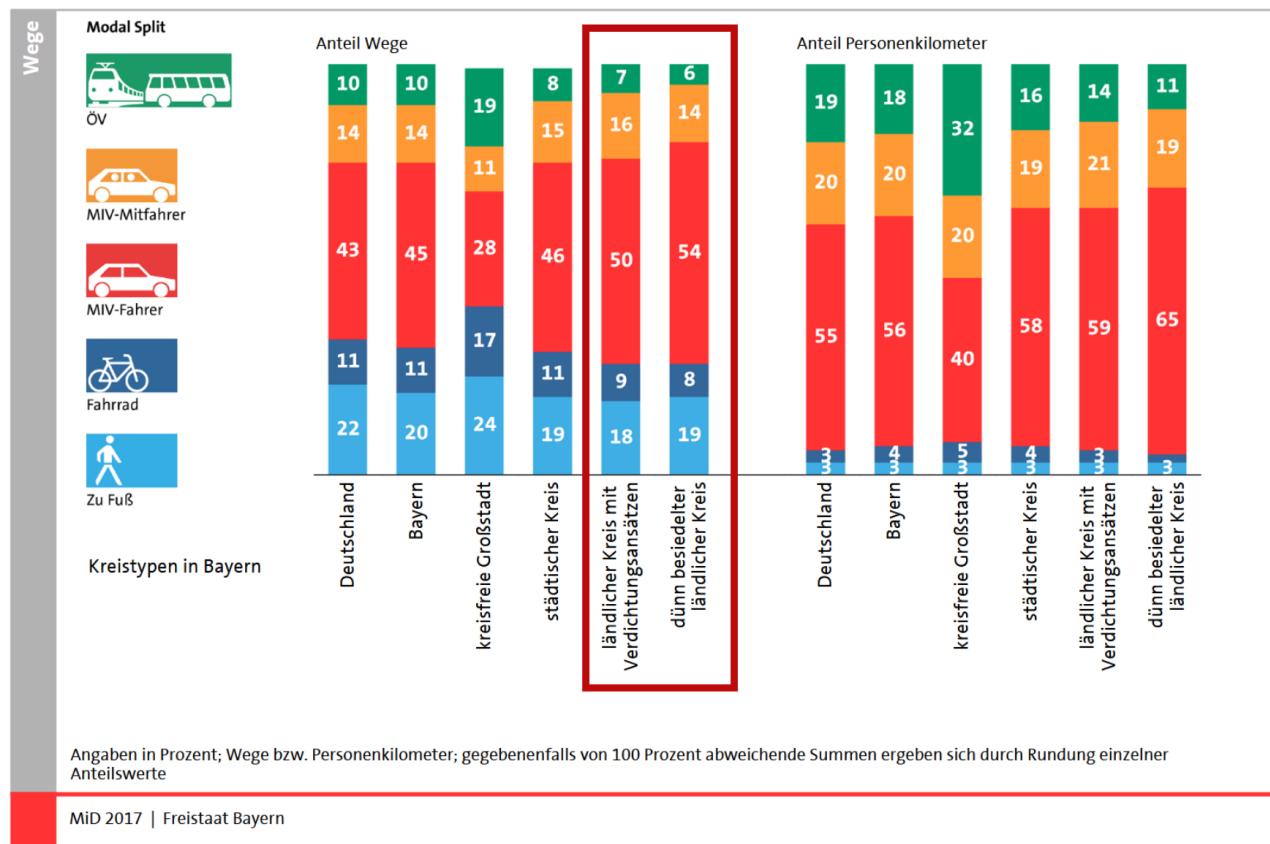
Anhang

Modal Split und MIV-Anteil

Modal Split → prozentuale Verteilung aller Wege auf verschiedene Verkehrsmittel wie Auto, Fahrrad, ÖPNV oder Fußverkehr.

MIV-Anteil → Anteil motorisierter Individualverkehr = Nutzung von Pkw, Motorräder und ähnlichen Fahrzeugen

Abbildung 17 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)



- Haimhausen → keine eigenen Mobilitätskennzahlen
- Anwendung Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017) (Aktuelle Zahlen von 2023 derzeit in Veröffentlichungsprozess.)
- MiD-Daten in Regionalberichten Bayern veröffentlicht → Rückschlüsse auf lokale Kennwerte
- Haimhausen → Kategorie „ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“

→ Der MIV-Anteil liegt zwischen 66 % und 68 %.

Auto Besitz und Pkw-Verfügbarkeit (1)

In Haimhausen Autobesitz in ökonomisch stärkeren Haushalten zwischen 1,1 und 1,9 Pkw je Haushalt.

Durchschnittlicher Wert = 1,4 Pkw pro Haushalt = 11 % der Haushalte im kleinstädtisch-dörflichen Raum → kein eigenes Auto

- RegioStar7-Räume (auch RegioStar 7 oder RegioSTAR 7) → regionales Abgrenzungskonzept des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) → Unterteilung deutscher Regionen auf Basis funktionaler Kriterien + sozioökonomischer Indikatoren in verschiedene Raumtypen
- Haimhausen = regionalstatistischen Raum: Stadtregion – Region kleinstädtischer, dörflicher Raum (RegioSTAR 74).
- Studie Mobilität in Deutschland (MiD) ermöglicht Auswertungen der erhobenen Daten über Tool Mobilität in Tabellen (MiT).

MiD fragt nicht nach Art der Zulassung (privat/gewerblich), sondern nach tatsächlich im Haushalt verfügbaren und genutzten Pkw:

- Bei Person im Haushalt mit Dienstwagen + privat genutzt (z. B. für Einkäufe, Freizeitfahrten) → Zählung Fahrzeug als "Auto im Haushalt", unabhängig von Zulassung (privat/Firma)
- Dienstwagen, die ausschließlich dienstlich genutzt werden dürfen (z. B. Poolfahrzeuge ohne private Nutzungserlaubnis), tauchen nicht als Haushalts-Pkw auf.

Basis: Haushalte (Deutschland)							
Spalten % (gewichtet)	Total	ökonomischer Status des Haushalts					
		sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Basis ungewichtet	10.907	399	921	4.593	4.089	905	
Basis gewichtet	9.425	613	1.265	4.511	2.555	482	
Anzahl Autos im HH in Gruppen (0 bis 4+)							
kein Auto	0	11%	42%	19%	10%	4%	1%
1 Auto	1	52%	41%	61%	65%	31%	23%
2 Autos	2	31%	13%	18%	22%	54%	57%
3 Autos	3	5%	2%	%	2%	10%	14%
4 Autos und mehr	4	1%	1%	0%	0%	2%	4%
keine Angabe		0%	-	-	0 %	0%	-
Total		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Mobilität in Tabellen 2017							
abgeleiteter Stellplatzschlüssel	1,33	0,77	0,97	1,15	1,77	1,95	
				1,41			
				gewichteter MW über mittel, hoch und sehr hoch			

Eine weitere Möglichkeit, den lokalen Stellplatzbedarf zu ermitteln, bietet die Auswertung amtlicher Statistiken.

09 174 121 Haimhausen

16. Bestand an Wohngebäuden und Wohnungen seit 2018

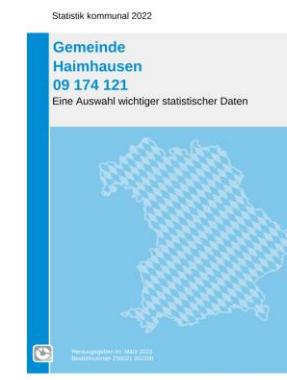
Gegenstand der Nachweisung	Bestand am 31. Dezember							
	2018		2019		2020		2021	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Wohngebäude ¹⁾								
darunter mit 1 Wohnung	1 544	100,0	1 576	100,0	1 594	100,0	1 606	100,0
2 Wohnungen	1 177	76,2	1 203	76,3	1 212	76,0	1 219	75,9
3 oder mehr Wohnungen	257	16,6	261	16,6	267	16,8	267	16,6
109	7,1		111	7,0	114	7,2	119	7,4
Wohnungen ²⁾ in Wohngebäuden	2 292	100,0	2 337	100,0	2 367	100,0	2 407	100,0
darunter in Wohngebäuden mit								
2 Wohnungen	514	22,4	522	22,3	534	22,6	534	22,2
3 oder mehr Wohnungen	590	25,7	601	25,7	610	25,8	643	26,7
Wohnungen ²⁾ in Wohn- und Nichtwohngebäuden	2 360	100,0	2 405	100,0	2 436	100,0	2 474	100,0
davon								
1 Raum	26	1,1	26	1,1	26	1,1	27	1,1
2 Räumen	128	5,4	134	5,6	137	5,6	147	5,9
3 Räumen	325	13,8	325	13,5	330	13,5	342	13,8
4 Räumen	471	20,0	481	20,0	488	20,0	495	20,0
5 Räumen	516	21,9	524	21,8	530	21,8	534	21,6
6 Räumen	441	18,7	455	18,9	459	18,8	460	18,6
7 oder mehr Räumen	453	19,2	460	19,1	466	19,1	469	19,0
Wohnfläche der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden in m ²	267 659	X	273 440	X	277 345	X	281 132	X
Durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung in m ²	113,4	X	113,7	X	113,9	X	113,6	X
Räume der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden	11 948	X	12 178	X	12 332	X	12 472	X
Durchschnittliche Raumzahl je Wohnung	5,1	X	5,1	X	5,1	X	5,0	X

09 174 121 Haimhausen

26. Kraftfahrzeugbestand seit 2017

Fahrzeugart	Kraftfahrzeugbestand					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kraftfahrzeugbestand insgesamt	4 210	4 326	4 411	4 538	4 649	4 673
darunter Pkw insgesamt	3 316	3 412	3 487	3 564	3 633	3 644
Krafterder insgesamt	516	536	544	564	602	604

- Bayerisches Landesamt für Statistik: regelmäßige Veröffentlichung Daten zur örtlichen Entwicklung der Gemeinden u.a. Anzahl Wohneinheiten und zugelassene Kfz → Kfz-Wohneinheiten-Quotient
 - Wert Haimhausen 2021 = ca. 1,5.
→ $3.633 \text{ KFZ} / 2.474 \text{ WE} = 1,47 \text{ Kfz/ Wohneinheit}$
 - Quotient berücksichtigt gewerblich zugelassene Fahrzeuge, jedoch nicht Fahrzeuge, die in anderen Gemeinden zugelassen, aber in Haimhausen genutzt werden.



Rechtlicher Rahmen

Nach Stellplatzsatzung
Haimhausen
(neuer Entwurf)

Ca. 1 bis 2 Stpl. / WE

Ermittelter Bedarf ohne und mit Mobilitätskonzept

(1)
Lokaler aktueller Stellplatz-
Bedarf nach MiD / Bayern
Statistik

1,5 Stpl. / WE

(2)
Empfehlung unter
Berücksichtigung eines
Mobilitätskonzeptes

1,3 Stpl. / WE

MiD (Mobilität in Deutschland) ist die wichtigste bundesweite Studie zum **täglichen Verkehrsverhalten** der Bevölkerung in Deutschland. Sie wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragt und liefert verlässliche Daten darüber, wie, wann, warum und womit Menschen in Deutschland unterwegs sind.

Das **Bayerische Landesamt für Statistik** veröffentlicht regelmäßig Daten zu allen bayerischen Gemeinden – etwa zu Bevölkerung, Altersstruktur, Flächennutzung oder Infrastruktur.

- Mobilität in Deutschland (MiD) Infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft & Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2017): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD-Erhebung. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html>
- **Regionalbericht Freistaat Bayern –**
https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017 Regionalbericht_bayern.pdf
- **Mobilität in Tabellen (MiT) –**
<https://mobilitaet-in-tabellen.bast.de/>
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2022). *Statistik kommunal 2021: Gemeinde Haimhausen (09 174 121)*.
https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2021/09174121.pdf
- Oberst, C. (2025). *Entscheidungsfaktor private PKW-Stellplätze bei der Wohnungswahl: Ergebnisse eines Auswahlexperiments mit potenziellen Käufern und Mietern*. Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V.
https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2025/IW-Gutachten_2025-PkW-Stellpl%C3%A4tze.pdf
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2023). Kommunale Stellplatzsatzungen: Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW (3. Aufl.). Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/9dbb59f051aeb86cb27d01ff47d6ab7e/znm-nrw-leitfaden-stellplatzsatzung-2023.pdf>
- Bundesverband CarSharing e.V. (2025). *Warum Carsharing nutzen?* <https://www.carsharing.de/warum-carsharing-nutzen>
- Bundesverband CarSharing e.V. (2024). *Verkehrsentlastung durch Carsharing – Fact Sheet*.
https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf
- Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern. (2025). *Carsharing – in Zukunft mobil bleiben.* <https://www.ihk-muenchen.de/de/Service/Verkehr/mobilitaetsmanagement/Carsharing/>