



TEILSRAIN - WÖRTHSEE

Quartiersmobilitätskonzept

Arbeitsstand Mai 2025

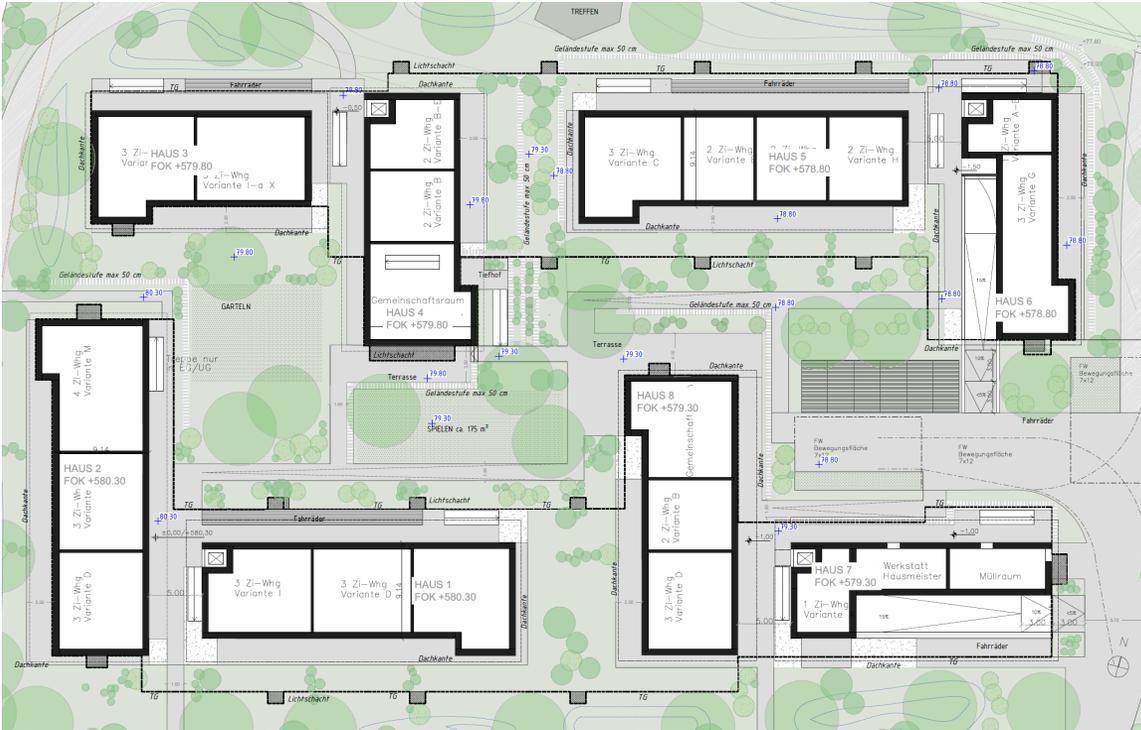
1. Ausgangslage
2. Mobilitätsziele
3. Kontextanalyse
4. Mobilitätskennzahlen
5. Personagruppen und Stellplatzbedarf
6. Verkehrsmengenbetrachtung

Hinweis: Aufgrund von Rundungen kann es bei den dargestellten Werten zu geringfügigen Abweichungen kommen.



1 Ausgangslage

Projekt und Ausgangslage



- Ca. 5.700 m² Geschossfläche
- Ca. 79 Wohneinheiten
- 40% Mietpreisgedeckelte Wohneinheiten
- 60% freifinanzierte Wohneinheiten

Gebaut für ein lebendiges Miteinander: Mit dem Projekt „Wohnen am Teilsrain“ entsteht erschwinglicher und zugleich ökologisch wie sozial nachhaltiger Wohnraum für Wörthseer Bürger.

- 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 **fundierte Analysen, örtlichen Rahmenbedingungen, Erreichbarkeiten** und **zukünftiger Bewohnerstrukturen**
- Entwicklung **bedarfsgerechter Mobilitätsangebote** → Steuerung von **Mobilitätsverhalten**
- **Verbindliche Maßnahmen, Umsetzungsfahrplan** und kontinuierliches **Monitoring** → Absicherung **langfristige Wirksamkeit**



<https://stadt.muenchen.de/infos/mobilitaetskonzept.html>



2 **Mobilitätsziele und Strategie**

Wörthsee kann aktiv Klimaziele verfolgen und einen Beitrag zu Emissionsreduzierung beitragen!

Bayerisches Klimaschutzgesetz von 2020

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

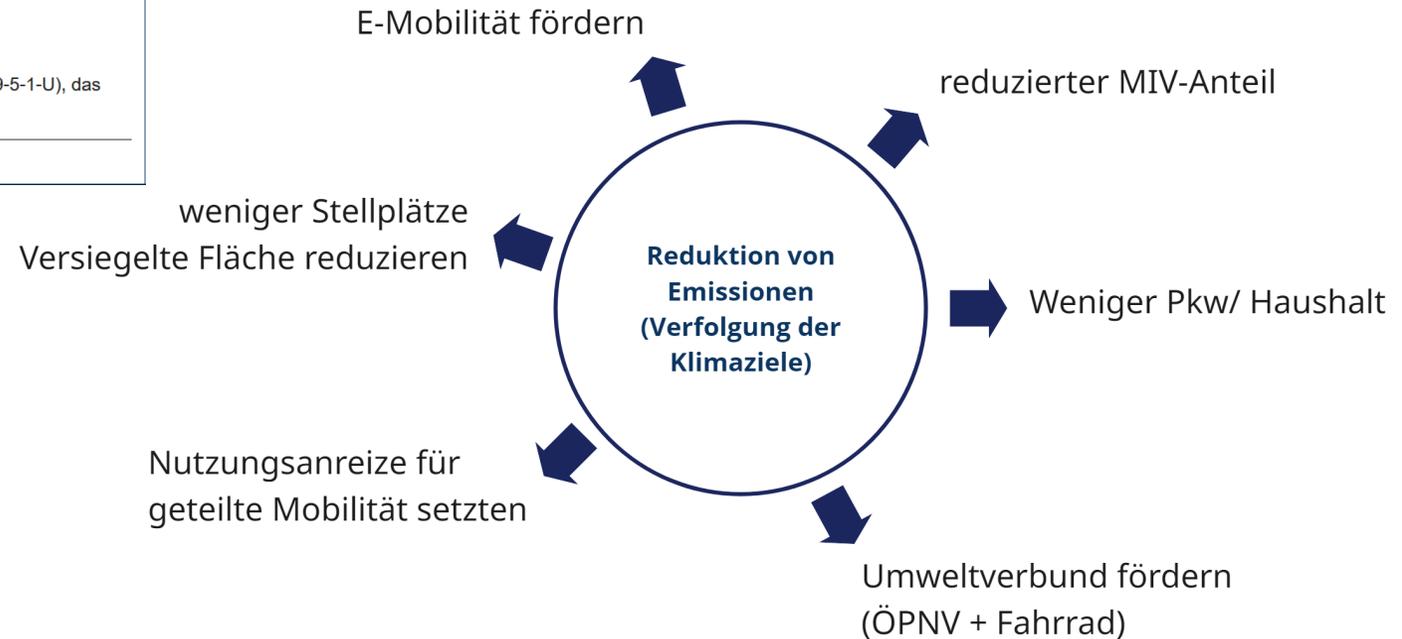
Vollzitat nach RedR: Bayerisches Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) vom 23. November 2020 (GVBl. S. 598, 656, BayRS 2129-5-1-U), das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 704) geändert worden ist

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. 2Der Koordinierungsstab nach Art. 13 hat bei Hinweisen auf das Verfehlen der Zielmarke nach Satz 1 im Jahr 2025 dem Ministerrat zusätzliche steuernde Maßnahmen vorzuschlagen.

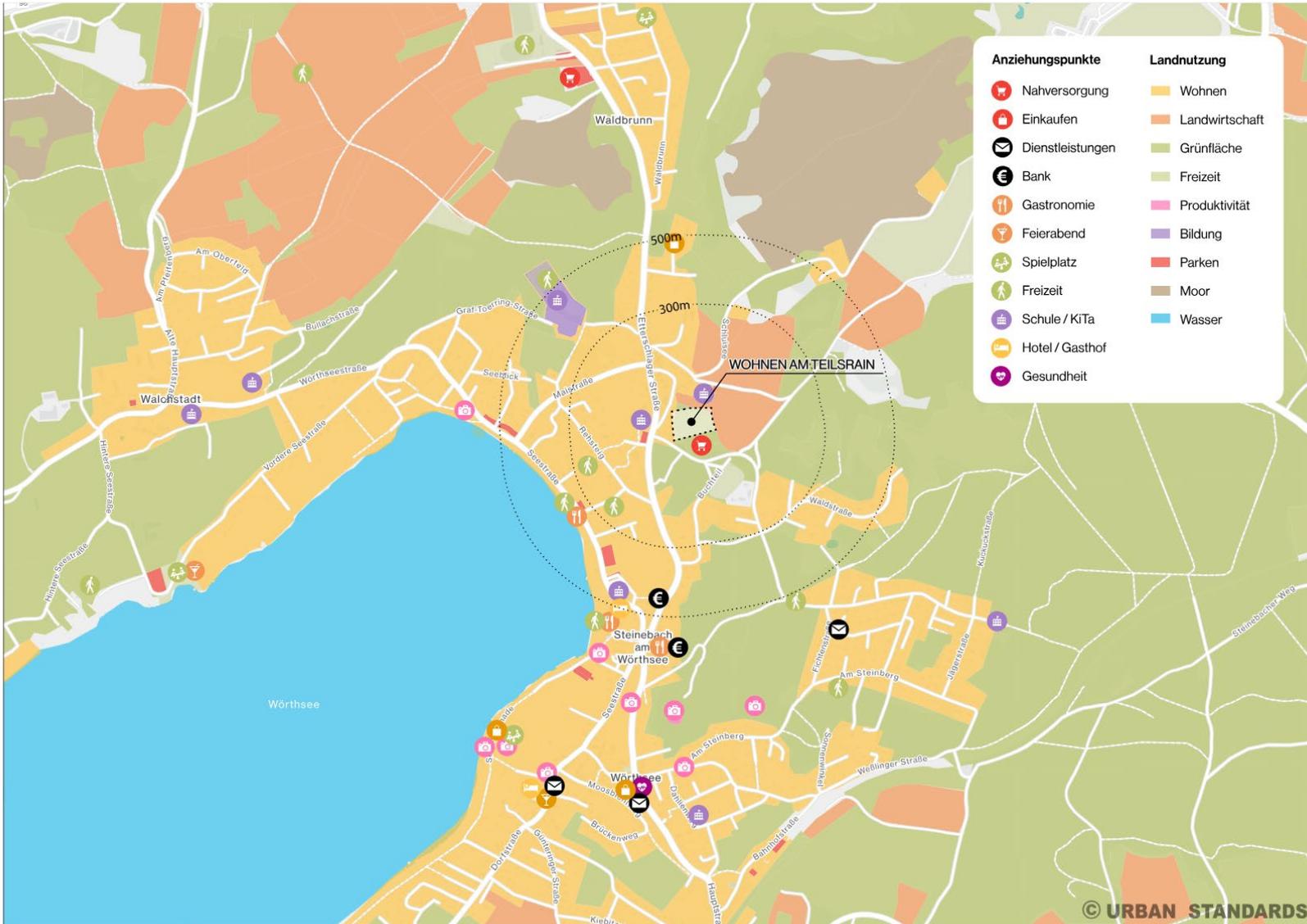
Mögliche Maßnahmen zur Emissionsreduktion





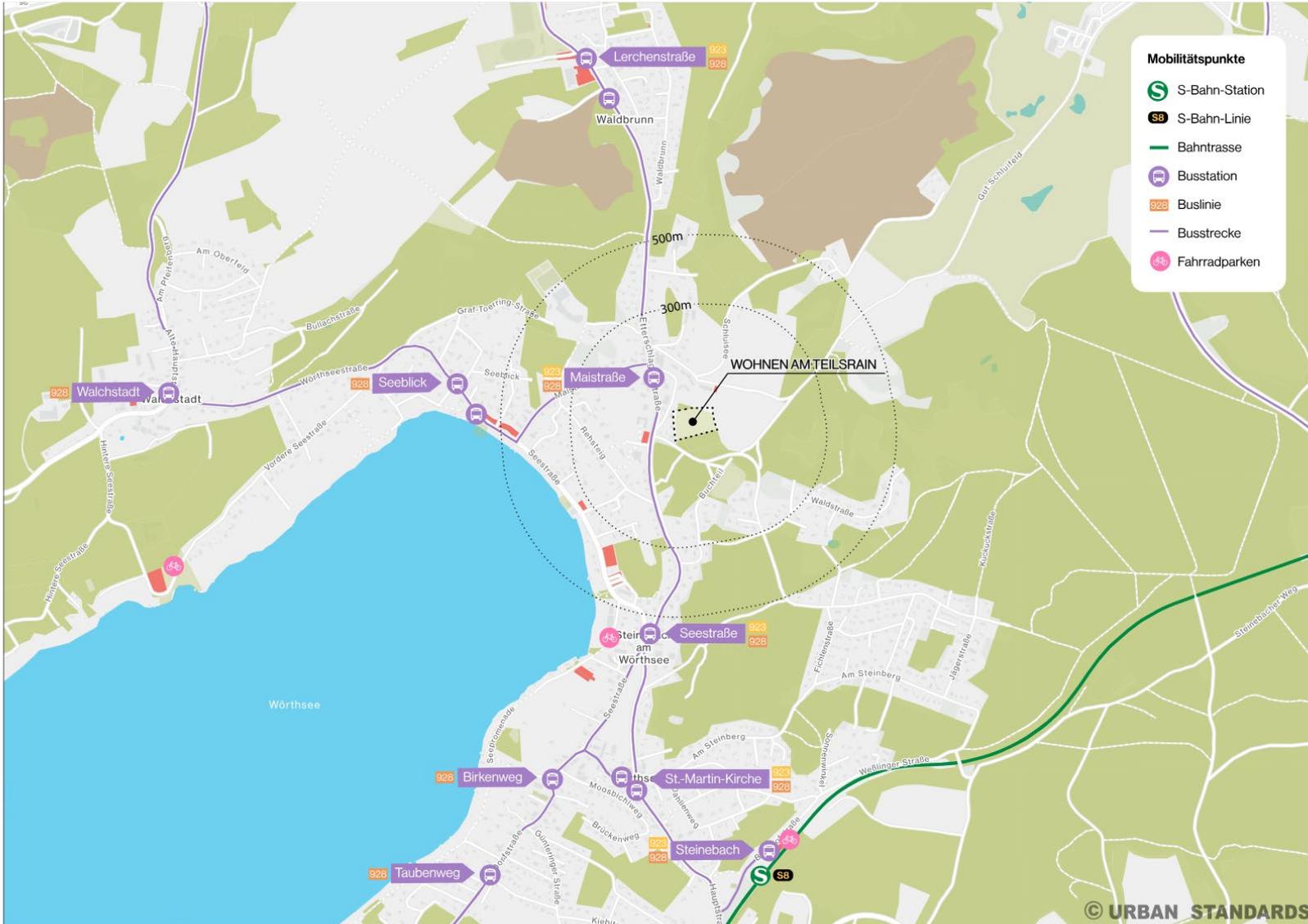
3 Kontextanalyse

WOHNEN AM TEILSRAIN | WÖRTHSEE
KONTEXTANALYSE



- Zentrale Lage: Das Projekt befindet sich mitten in Wörthsee
- Vollversorger direkt angrenzend an Projektgebiet
- Kein Discounter oder Drogeriemarkt in fußläufiger Nähe
- Gute Bildungsinfrastruktur:
 - Vielfältiges Angebot an Kinderbetreuungseinrichtungen
 - Vorhandene Grundschule
- Hoher Naherholungswert durch die unmittelbare Nähe zum See

WOHNEN AM TEILSRAIN | WÖRTHSEE KONTEXTANALYSE



Die Karte verdeutlicht den öffentlichen Nahverkehr im Umfeld des Projektgebiets.

Gute innerörtliche Anbindung:

- Busverbindungen verbinden die verschiedenen Ortsteile innerhalb der Gemeinde Würthsee

Regionale Erreichbarkeit:

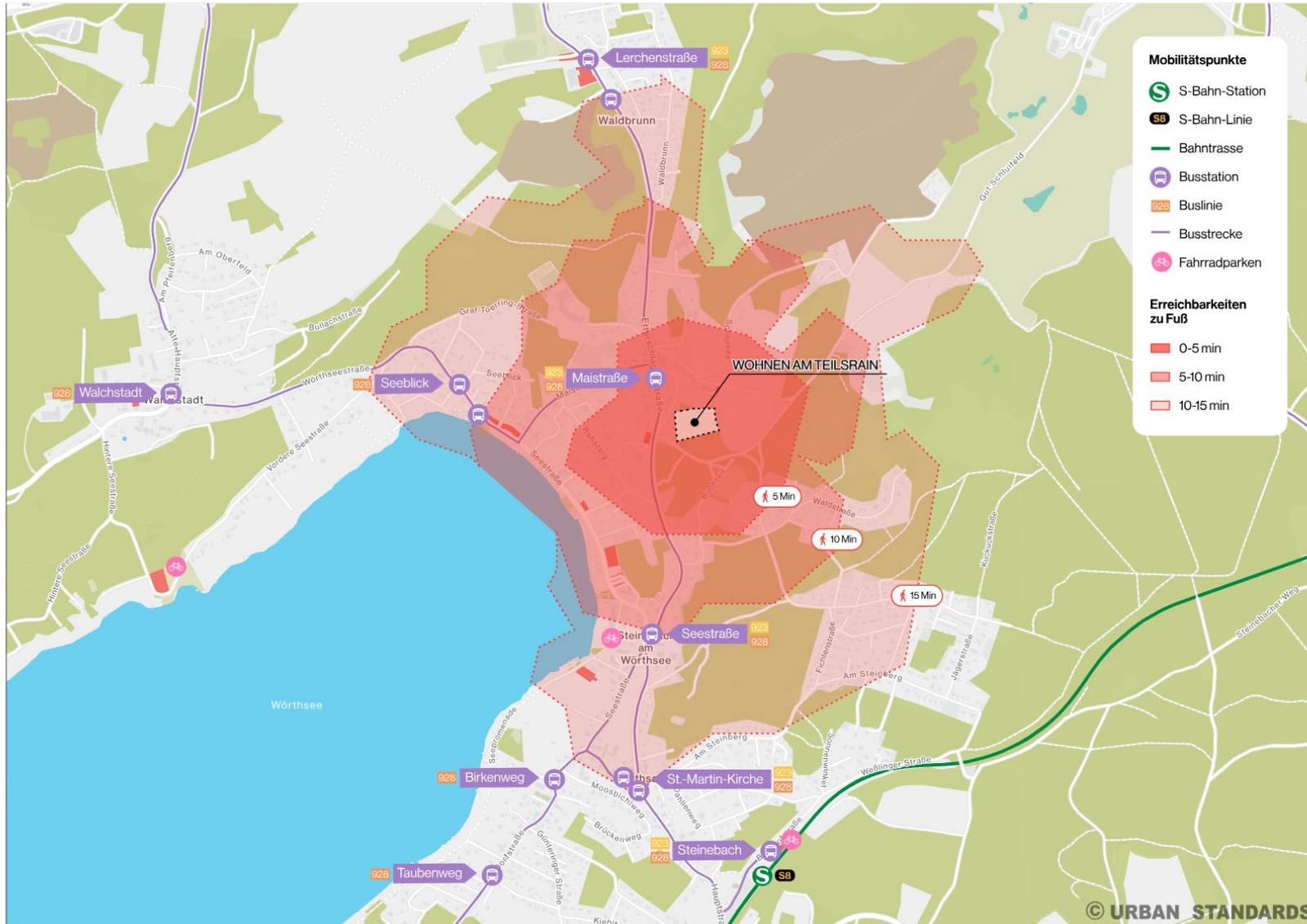
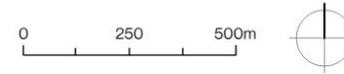
- Der S-Bahnhof der Linie S8 verbindet Würthsee mit München und Herrsching am Ammersee

Öffentliche Buslinien:

- Die Linien 923 und 928 erschließen die unmittelbare Umgebung im Stundentakt

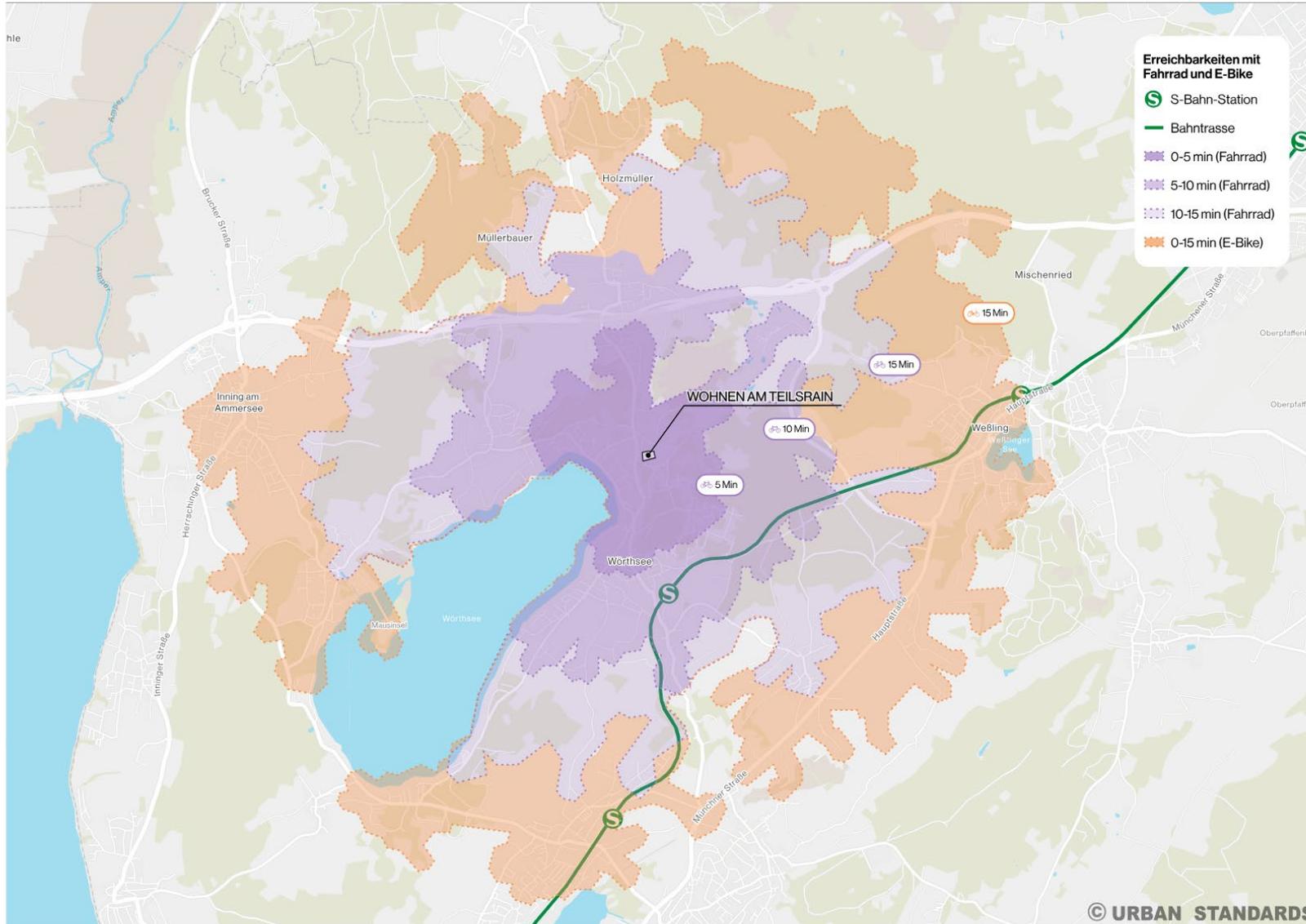
Anziehungspunkte und fußläufige Erreichbarkeit

WOHNEN AM TEILSRAIN | WÖRTHSEE
KONTEXTANALYSE



- Der östlich am See gelegene Teil von Wörthsee ist sehr gut fußläufig erschlossen.
- Nicht alle Ortsteile der Gemeinde sind bequem zu Fuß erreichbar.
- Für alltägliche Wege außerhalb des direkten Wohnumfelds ist daher häufig das Fahrrad das geeignetere Verkehrsmittel.
- Der direkt angrenzende Vollversorger ist hervorragend zu Fuß erreichbar und ermöglicht eine alltagsnahe Versorgung ohne Kfz-Nutzung.

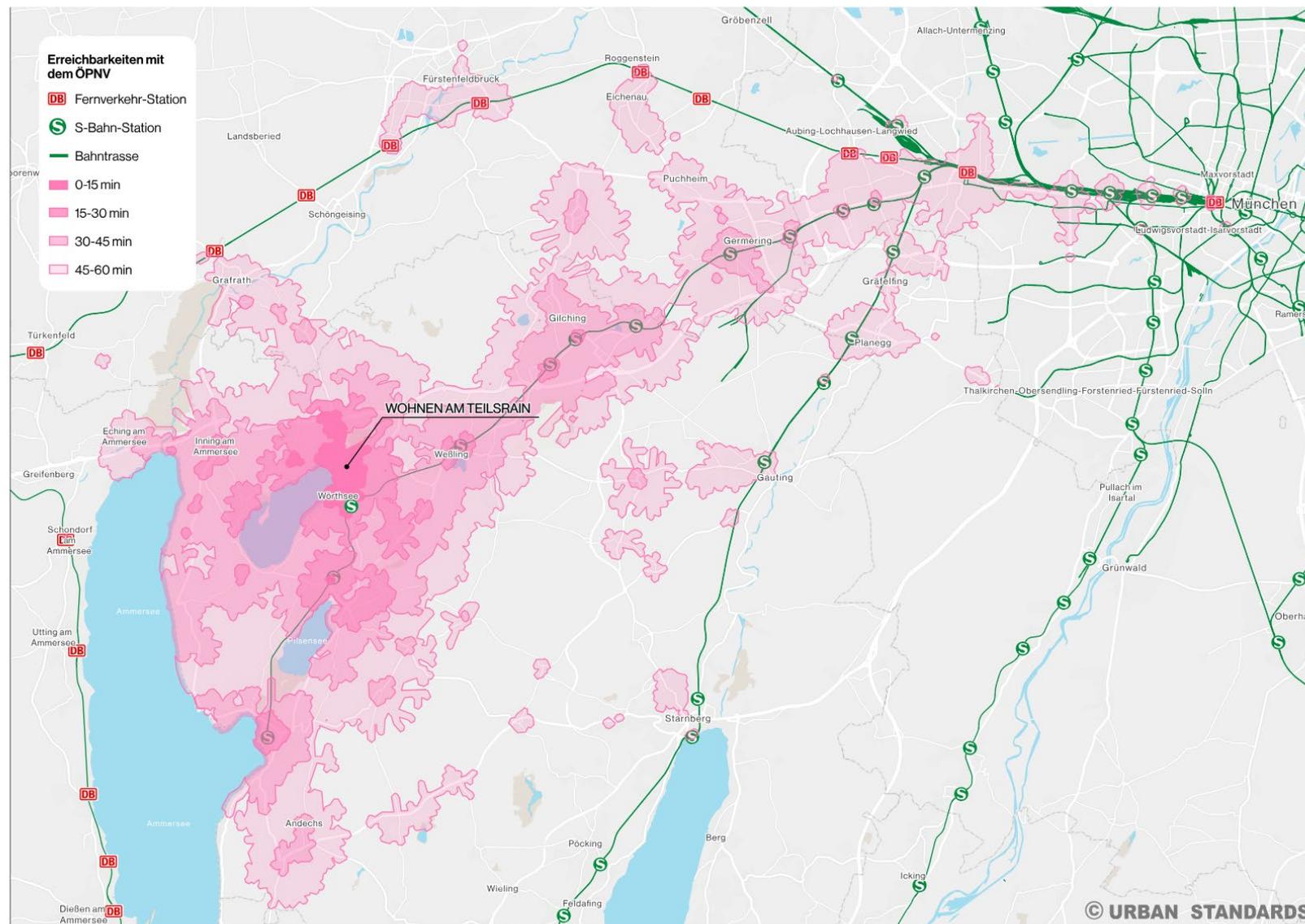
WOHNEN AM TEILSRAIN | WÖRTHSEE
KONTEXTANALYSE



Dargestellt sind abgestufte Einzugsbereiche in 5-, 10- und 15-Minuten-Fahrzeit mit dem Fahrrad sowie ein 15-Minuten-Radius für E-Bikes.

- Das Fahrrad eignet sich ideal, um die Strecke zur S-Bahn-Station zu überbrücken → Bike+Ride / Ride+Bike (B+R)-Nutzung möglich.
- Dank moderner E-Bikes lassen sich Geländesteigungen komfortabel überwinden.
- Ziele wie der Nachbarort Weßling sind innerhalb von ca. 15 Minuten erreichbar.
- Alle Ortsteile der Gemeinde Würthsee sind mit Fahrrad gut erschlossen; elektrische Unterstützung verbessert zusätzlich die Erreichbarkeit und Fahrkomfort.
- Selbst größere Distanzen, wie das Erreichen der gegenüberliegenden Seeseite, sind problemlos möglich.

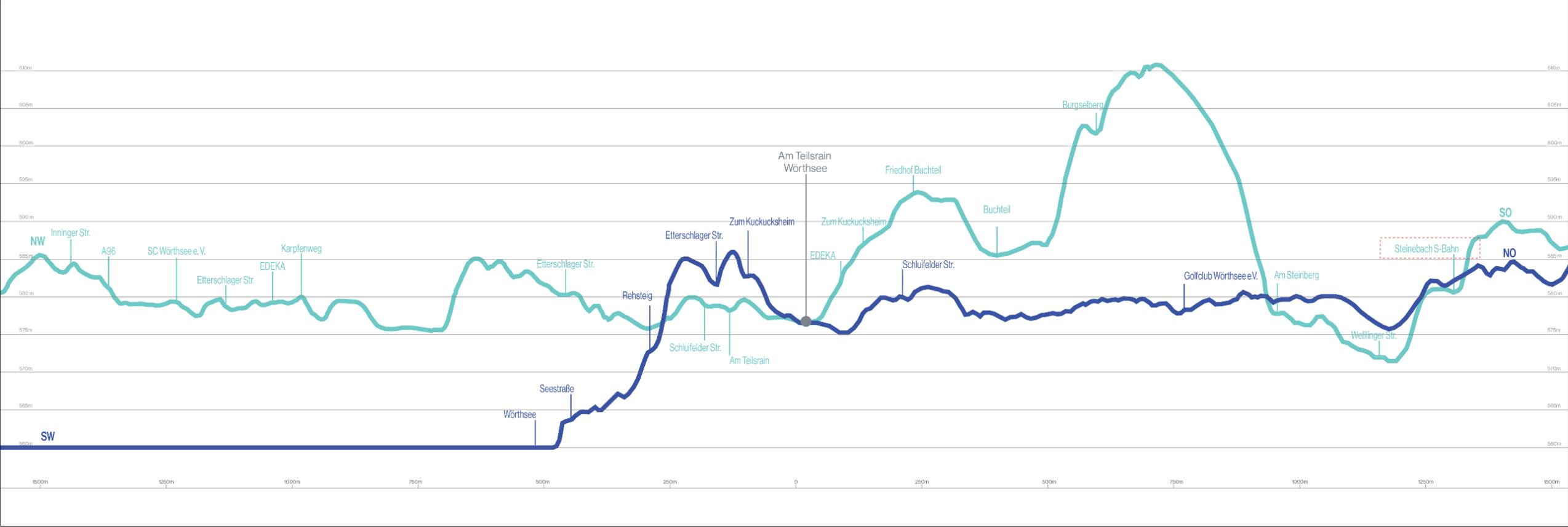
WOHNEN AM TEILSRAIN | WÖRTHSEE KONTEXTANALYSE



Die Karte zeigt die regionale ÖPNV-Erreichbarkeit des Projektgebiets innerhalb von 15;30;45 und 60 Minuten auf Grundlage bestehender Bahn- und Busverbindungen.

- Die S-Bahn-Anbindung (Linie S8) nach München erfolgt im 20-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten:
 - Montag bis Freitag von 5:33 bis 9:33 Uhr sowie von 13:13 bis 19:33 Uhr
- Sommermonate (Ende März bis Ende Oktober) an Sonn- und Feiertagen ebenfalls 20-Minuten-Takt
 - Sonntags/Feiertags von 9:13 bis 19:33 Uhr,
 - Samstags bereits ab 5:33 Uhr
- Außerhalb dieser Zeiten verkehrt die S-Bahn im 40-Minuten-Takt.
- Buslinien 923 und 928 sind auf Abfahrtszeiten der S-Bahn abgestimmt und gewährleisten so eine gute Verknüpfung.

Höhenunterschied durch E-Antrieb überbrücken



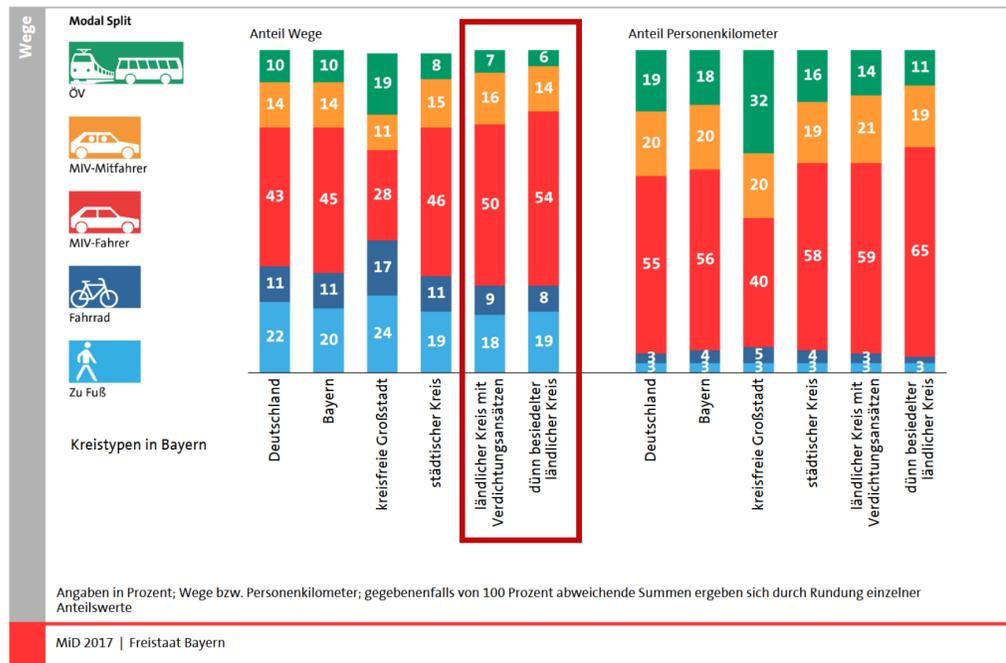


4 Untersuchung relevanter Mobilitätskennzahlen

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 Fahrzeuge

Abbildung 17 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)



- Wörthsee → keine eigenen Mobilitätskennzahlen
- Es wird auf die Studie Mobilität in Deutschland zurückgegriffen.
- MiD-Daten werden in den Regionalberichten Bayern veröffentlicht → Rückschlüsse auf lokale Kennwerte (MiD 2017)
- Wörthsee → Kategorie „ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“
- Aktuelle Zahlen für Bayern von 2023 noch im Veröffentlichungsprozess. Hier gibt es aktuell nur deutschlandweite Kennwerte.

Hauptverkehrsmittel 2023 nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) nach Wegen

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Stadtregion – Metropole	31%	15%	21%	25%	8%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	29%	15%	14%	32%	11%
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	11%	9%	42%	14%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	21%	9%	8%	47%	15%
Ländliche Region – zentrale Stadt	28%	13%	8%	38%	12%
Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	10%	6%	45%	15%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	22%	6%	7%	51%	14%

Rundungsbedingte Abweichungen von 100% angepasst

→ MIV-Anteil liegt hier zwischen 62 % (2023) und 66 % (2017).

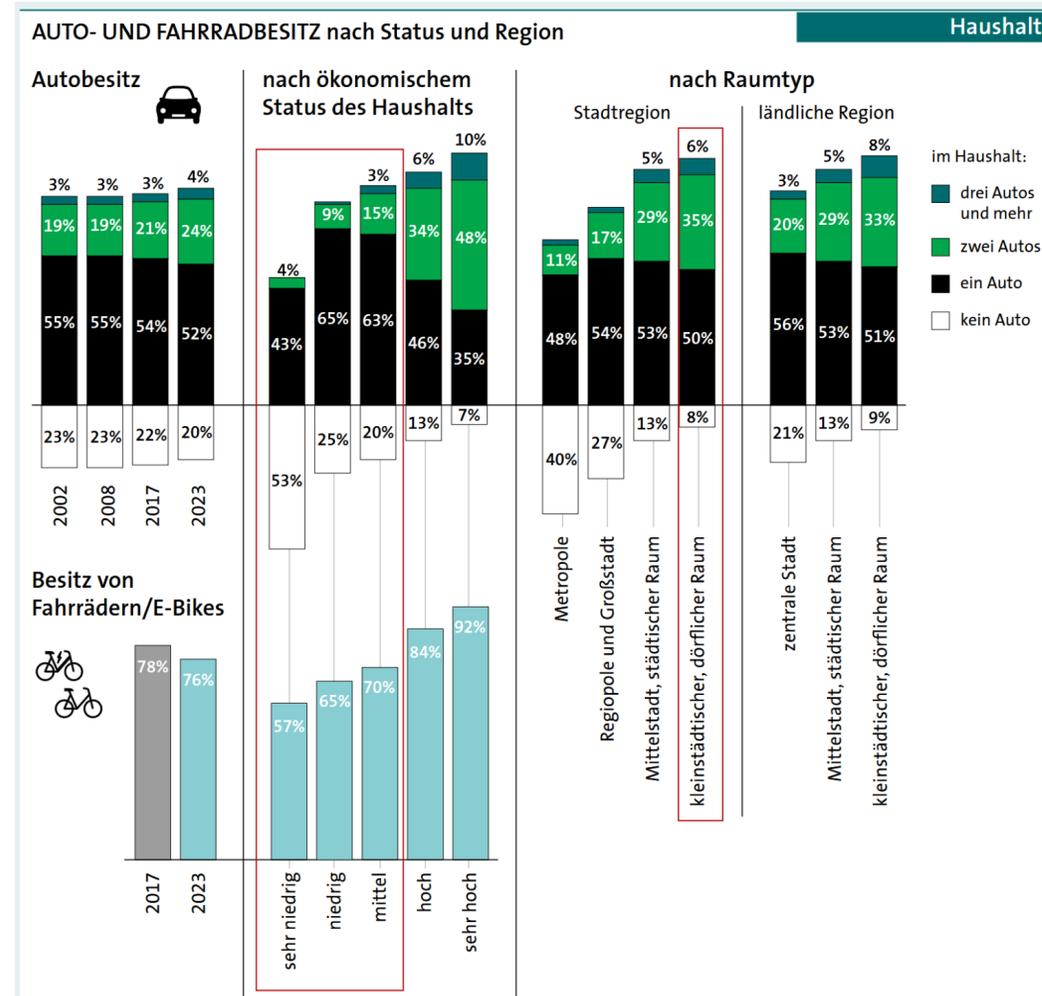
Auto Besitz und Pkw-Verfügbarkeit (1)

Unterschiedliche räumliche und finanzielle Aspekte wirken sich auf Pkw-Besitz und somit auf Stellplatzbedarf aus. Zusammenfassung Stellplatzschlüssel auf Folie 19.

- 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
- Wörthsee = regionalstatistischen Raum: Stadtregion – Region kleinstädtischer, dörflicher Raum (RegioSTAR 74).

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.



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

09 188 145 Wörthsee

16. Bestand an Wohngebäuden und Wohnungen seit 2017

Gegenstand der Nachweisung	Bestand am 31. Dezember							
	2017		2018		2019		2020	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Wohngebäude ¹⁾	1 574	100,0	1 585	100,0	1 595	100,0	1 607	100,0
darunter mit 1 Wohnung	1 182	75,1	1 189	75,0	1 195	74,9	1 203	74,9
2 Wohnungen	250	15,9	252	15,9	254	15,9	257	16,0
3 oder mehr Wohnungen	141	9,0	143	9,0	145	9,1	146	9,1
Wohnungen ²⁾ in Wohngebäuden	2 385	100,0	2 404	100,0	2 425	100,0	2 442	100,0
darunter in Wohngebäuden mit								
2 Wohnungen	500	21,0	504	21,0	508	20,9	514	21,0
3 oder mehr Wohnungen	697	29,2	705	29,3	716	29,5	719	29,4
Wohnungen ²⁾ in Wohn- und Nichtwohngebäuden	2 478	100,0	2 497	100,0	2 516	100,0	2 533	100,0
davon								
1 Raum	72	2,9	72	2,9	72	2,9	72	2,8
2 Räumen	175	7,1	179	7,2	180	7,2	182	7,2
3 Räumen	367	14,8	372	14,9	379	15,1	380	15,0
4 Räumen	512	20,7	512	20,5	512	20,3	518	20,5
5 Räumen	497	20,1	502	20,1	506	20,1	508	20,1
6 Räumen	395	15,9	398	15,9	403	16,0	409	16,1
7 oder mehr Räumen	460	18,6	462	18,5	464	18,4	464	18,3
Wohnfläche der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden in m ²	284 374	X	287 011	X	289 790	X	291 793	X
Durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung in m ²	114,8	X	114,9	X	115,2	X	115,2	X
Räume der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden	12 159	X	12 241	X	12 332	X	12 409	X
Durchschnittliche Raumzahl je Wohnung	4,9	X	4,9	X	4,9	X	4,9	X

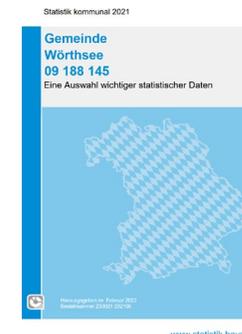
- Bayerisches Landesamt für Statistik: regelmäßige Veröffentlichung Daten zur örtlichen Entwicklung der Gemeinden u.a. Anzahl Wohneinheiten und zugelassene Kfz → Kfz-Wohneinheiten-Quotient
- Daraus lässt sich ein Kfz-Wohneinheiten-Quotient bilden.
- Für Wörthsee lag dieser Wert im Jahr 2020 bei etwa 1,3 ~ 1,4. → $3.439 \text{ KFZ} / 2.533 \text{ WE} = 1,36$
- Quotient berücksichtigt gewerblich zugelassene Fahrzeuge, jedoch nicht Fahrzeuge, die in anderen Gemeinden zugelassen, aber in Wörthsee genutzt werden.

Bayerisches Landesamt für Statistik 

09 188 145 Wörthsee

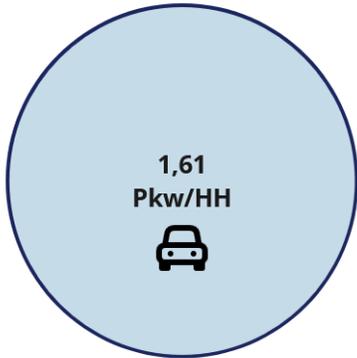
26. Kraftfahrzeugbestand seit 2016

Fahrzeugart	Kraftfahrzeugbestand					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kraftfahrzeugbestand insgesamt	4 012	4 098	4 174	4 187	4 246	4 262
darunter Pkw insgesamt	3 288	3 354	3 404	3 408	3 439	3 441
Krafträder insgesamt		404	418	425	431	434

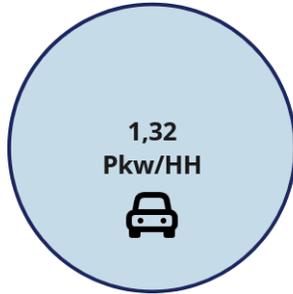


Stellplatzschlüssel MiD 2023 - Analyse nach unterschiedlichen Kategorien

sehr hoher
Ökonom. Status



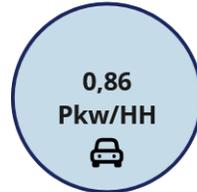
hoher
Ökonom. Status



mittlerer
Ökonom. Status



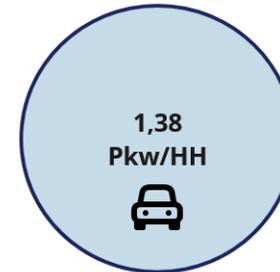
niedriger
Ökonom. Status



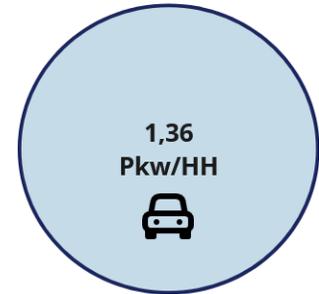
sehr niedriger
Ökonom. Status



Stadtregion
- keinstädt. dörf. Raum
Wörthsee



Bayern Statistik 2020
Wohnungen / zugel. Pkw
Wörthsee



Mittelwert über sehr hoch bis hoch
1,46 Pkw/HH

Mittelwert mittel bis sehr niedrig
0,80 Pkw/HH

Mittelwert über sehr hoch bis mittel
1,32 Pkw/HH

Mittelwert niedrig bis sehr niedrig
0,67 Pkw/HH

Hinweis

Ein Dienst- oder Geschäftswagen wird mitgezählt, **wenn er regelmäßig auch privat genutzt werden kann**, etwa ein Firmenwagen, der dem Haushaltsmitglied jederzeit zur Verfügung steht – also funktional einem privaten Pkw entspricht.



5 Personagruppen und deren Stellplatzbedarfe

Personagruppen

Aus dem angestrebten Wohnungsmix lässt sich ableiten, welche Personengruppen künftig im Quartier leben werden. Dies ermöglicht es, Mobilitätsbedarfe gezielter und differenzierter nach Zielgruppen zu analysieren.

	% - Verteilung WE			Gesamt	Verteilung über Persona Gruppen					erw. Personen/WE-Schlüssel			# Pers. o Kinder
	WE Gr.	gef. WE	ff. WE		Singles	junge Paare	Familien	Silver-ager	Rentner	Sing	jP/F	Silv/Rent	
1-Zimmer Wohnung	1	2	2	4	70%			20%	10%	1,0	2,0	1,0	4
2-Zimmer Wohnung	2	12	18	30	45%	40%		10%	5%	1,5	2,0	1,5	51
3-Zimmer Wohnung	3	17	25	42		35%	45%	15%	5%	3,0	2,0	1,8	82
4-Zimmer Wohnung	4	1	2	3			100%			4,0	2,0	2,0	6
Gesamt WE		32	47	79	16	27	22	10	4				167
<i>gef. WE nach Personas</i>					7	11	9	4	2				
<i>ff. WE nach Personas</i>					10	16	13	6	2				
<i>gef. Personen nach Personas</i>				58	10	22	17	7	3				
<i>ff. Personen nach Personas</i>				86	14	32	27	10	4				
Gesamt Personen				143	23	53	44	17	6				

Personas Wohnen

Über die Personengruppenverteilung können Stellplatzschlüssel überprüft werden. Es wird analysiert, wie die Durchschnittswerte der einzelnen Gruppen liegen und welche Reduktion jeweils erforderlich ist, um den angestrebten Stellplatzschlüssel zu erreichen.

PERSONAS WOHNEN						Zusammenfassung MIV / Pkw je HH		
	Singles	junge Paare	(junge) Familien	Silverager	Rentner			
Prozentuale Verteilung Haushalte	21%	34%	28%	13%	5%			
Anzahl Haushalte gesamt	16	27	22	10	4			
<i>davon Mietpreis gedeckelt</i>	7	11	9	4	2			
<i>davon freifianziert</i>	10	16	13	6	2			
Anzahl Personen gesamt	23	53	44	17	6			
Alter	18 - 50 Jahre	20 - 35 Jahre	25 - 50 Jahre	50 Jahre und älter	65 Jahre und älter			
Stpl. aktuell Schlüssel (Bayern Statsitsik 2020)	0,80	1,30	1,70	1,50	1,30	1,36	aktueller Stellplatzschlüssel (Bayern Statistik 2020)	Heutiger Stpl. Schlüssel unabhängig
# Stellplätze	13	35	37	15	5	105	Stellplätze	
Stpl.-Schlüssel Ziel	0,70	1,0	1,20	1,10	0,90	1,0	Ziel Stellplatzschlüssel	Ziel Stpl. Schlüssel mit Mobilitätskonzept
# Stellplätze Ziel	1	9	9	3	1	79	# Stellplätze Ziel	
im gewichteten Mittelwert	1,0 Stpl. je WE = 79 Stpl.							Gewichteter Stpl. Schlüssel über alle WE

Bedarf an zweiten Stellplätzen gezielt steuern

Carsharing als kostengünstige und nachhaltige Alternative zum Zweitwagen im Wohnquartier.

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-Stellpl%C3%A4tze.pdf

Kernergebnisse

- Hohe Zahlungsbereitschaft für ersten privaten PKW-Stellplatz + entspannte Parksituation im Wohnumfeld
- Zwei Nachfragegruppen identifiziert:
 - **Qualitätsorientierte Gruppe:** hohe Zahlungsbereitschaft für Stellplatz und gute ÖPNV-Anbindung.
 - **Preissensible Gruppe:** geringere Zahlungsbereitschaft.

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 entfernteren Bereichen

Weitere relevante Punkte

- Sehr gute ÖPNV-Anbindung wichtiger eingeschätzt als zusätzlicher Stellplatz
- Dezentrale, flexible Bereitstellung von Stellplätzen wird empfohlen zur Reduktion von Wohnkosten + Flächenverbrauch

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.*

6 Verkehrsmengenbetrachtung und Mehrfachbelegung von Parkplätzen

- Mit Hilfe des Programms Ver_Bau (Bosserhoff) – ein anerkanntes Verfahren zur Abschätzung des durch Bauvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommens – werden Annahmen getroffen, um die Spitzenstunde des Stellplatzbedarfs je Nutzung zu bestimmen. Das Verfahren nach Dr. Bosserhoff stellt Kennwerte für die Abschätzung des Neuverkehrs aus einer Vielzahl an deutschlandweiten Vorhaben der Bauleitplanung zur Verfügung.
- Um die maximale gleichzeitige Anzahl an Pkw im Plangebiet zu ermitteln, wurden die Tagesganglinien aller Nutzungen kombiniert (Wechselseitigkeit). Durch die Summe des stündlichen Zielverkehrs abzüglich des Quellverkehrs kann die Pkw-Belegung im Quartier modelliert werden.
- Die nachstehende Tabelle zeigt die getroffenen Annahmen. Es wird ein optimiertes/zukunftsorientiertes Szenario, das verbesserte Werte durch ein Mobilitätskonzept annimmt, betrachtet. Statt den Status Quo des MIV-Anteils von ca. 62 % (analog MiD 2023 – Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum) wird im optimierten Szenario 55 % angenommen.

Annahmen Bosserhoff									
Nutzung	Flächen	Fläche/ EW o. B	# Pers. mit Kinder	# Pers. ohne Kinder	MIV Anteil	Pers./ Pkw	Anwesen heit	W/B/d*	Kommentar
Grundlage Verkehrsmengenberechnung Szenario (zukunftsorientiert)		<i>Mittelwert wird angesetzt</i>							
Wohnen	5.731 m ² BGF	abgeleitet aus den Personas und WE	184	143	55%	1,40	-	2,7	10% Besucher + 70% MIV Anteil
* Wege/Beschäftigten o Einwohner/Tag									

	Zu Fuß	Fahrrad	Ov	MIV-Fahrrad	MIV-Mitfahrz
Stadtregion – Metropole	31%	15%	21%	25%	8%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	29%	15%	14%	32%	11%
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	11%	9%	42%	14%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	21%	9%	8%	47%	15%
Ländliche Region – zentrale Stadt	28%	11%	8%	38%	12%
Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	10%	6%	45%	15%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	22%	6%	7%	51%	14%

62% MIV Anteil

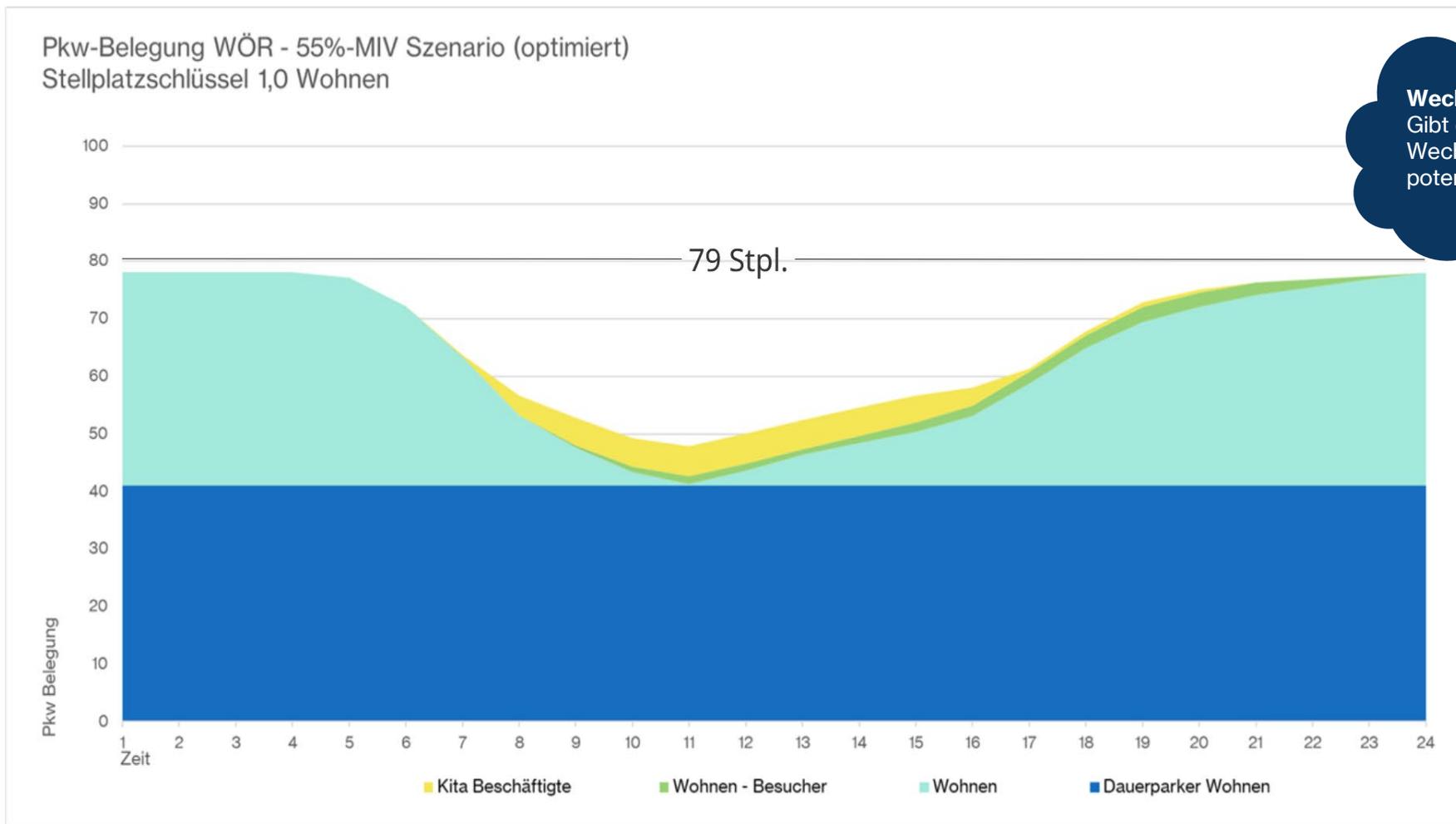
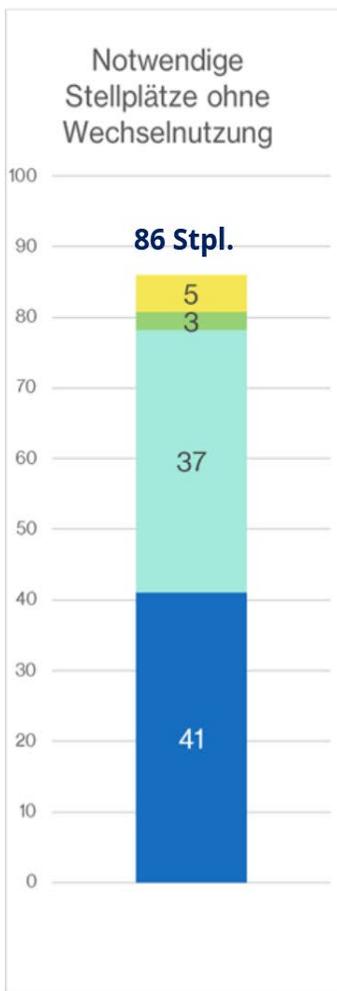
*Hinweis
62%- 55% = - 7% der Wege werden
mit dem Umweltverbund zurückgelegt,
statt mit dem MIV*

Pkw-Belegung - optimiertes Szenario

Stellplatzschlüssel = 1,0 → 79 Stellplätze. (zusätzlicher Stellplatzbedarf durch Angestellte) → Bedarfe können durch Nutzung vorhandener Bewohnerstellplätze gedeckt werden.

Wechselseitigkeit der Nutzung: Viele Bewohner tagsüber mit dem eigenen Pkw unterwegs → Andere Nutzergruppen können Stellplätze in dieser Zeit nutzen. Zur Veranschaulichung wurden 5 Stellplätze für Kitaangestellte mit modelliert.

Keine Wechselnutzung → Stellplatzbedarf 113 Stellplätze (durchschnittlicher Wochentag)



Wechselnutzung
Gibt es weitere Wechselnutzungspotentiale?



7 **Mobilitätsmaßnahmen**

- 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.

Untersuchungs- gebiet (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: Autodelen 2023, bcs 2023, Bremen 2018, Herzog 2023, Schreier 2023. Alle aufgeführten Studien entsprechen dem bcs-Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“.

FACT SHEET



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 Umweltverbands 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.

79 WE → 105 Stellplätze (1,36 Stpl./ WE)
 (entspricht aktuellem lokalen Stellplatzbedarf, s. Folie 24)

- 105 Stpl./1,3 (Reduktionfaktor) ~ 80 Stpl.
- d.h. es werden voraussichtlich mindestens 25 Stpl. bzw. priv. Pkw die durch Carsharing und Mobilitätskonzept ersetzt

Annahme

- 1 Carsharing ersetzt bis zu 16 bis 20 Pkw* → 1,3 bis 1,6 Carsharing Fahrzeuge
- Entspricht: ca. 1 - 2 Carsharing Fahrzeuge + gutes Lastentransport-Angebot

→ Zunächst ein Carsharing Fahrzeug zur Verfügung stellen bei mehr Bedarf kann ggf. noch ein weitere nach gerüstet werden.

Untersuchungs- gebiet (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: Autodelen 2023, bcs 2023, Bremen 2018, Herzog 2023, Schreier 2023. Alle aufgeführten Studien entsprechen dem bcs-Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“.

* Annahme Hoher Ersatzquote, da es sich um den Ersatz des Zweitwagens und nicht um die Abschaffung des Haupt-Pkw geht
<https://www.ihk-muenchen.de/de/Service/Verkehr/mobilitaetsmanagement/Carsharing/>

Carsharing

- Einstieg mit **1 Fahrzeugen** empfehlenswert
- Ziel ist nicht generelle Abschaffung des privaten Pkw, sondern Reduktion von Zweitwagen-Bedarf
- Regelmäßige Bedarfsevaluierung und flexible Anpassung der Fahrzeuganzahl sinnvoll

Lastenrad-Sharing

- Start mit **2 E-Lastenrädern**, möglichst mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen (z. B. klassische Lastenräder, Hopper, Dreiräder)
- 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

E-Bike-Sharing

- Einstieg mit **2 hochwertigen E-Bikes**
- Bedarf ist tendenziell geringer, da viele Haushalte bereits eigene E-Bikes besitzen
- Für Gäste, gelegentliche Ausflüge oder Besorgungen
- Qualität und Verfügbarkeit entscheidend für die Attraktivität – auch hier: regelmäßige Überprüfung und Anpassung

Übertragbare Mietertickets

- Einstieg mit **3 IsarCards**, Kombination aus Monats Abos und ab 9 Uhr
- Zonen M-5 sinnvoll, um gesamten Münchner S-Bahnbereich abzudecken.

Was sind Mietertickets?

- Geteilte Mietertickets sind übertragbare ÖPNV-Monatsabos, die den Bewohner:innen eines Quartiers zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Wie wird das praktisch umgesetzt?

- Die Abos werden durch die WEG abgeschlossen und bereitgestellt.
- Die Tickets liegen an einem zentralen Ort, z. B. in App-gesteuerten Schließfächern im Wohngebiet, zur Abholung bereit. Über die App kann bei Bedarf auch eine IsarCard gebucht werden.

Wirkung und Nutzen

- Finanzielle Entlastung bei gelegentlicher ÖPNV-Nutzung
- Niedrigschwelliger Zugang und Nutzungsanreize zum ÖPNV als Bestandteil des Mobilitätskonzepts
- Alltags- und Freizeitnutzen: z. B. spontane Ausflüge nach München ohne eigenes Auto – besonders für Familien

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Endbericht

Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren

Mobilität sichern, Flächen und Emissionen
sparen, Wohnqualität schaffen



Mietertickets werden in dem Bericht
des Bay. Staatsministerium
ausführlich betrachtet (S. 3-13).

https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/220507_endbericht_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf

Einkaufen und Erledigungen



- Anlass: Einkaufen (Discounter)
- Wann: Vormittag unter der Woche
- Wo: Discounter in Hersching oder Neugilching ca. 20-30 Minuten mit dem E-Bike
- Modus: E-Lastenfahrrad
- Vorteil: abladen der Einkäufe direkt vor der Tür möglich; Laden & Parken an den Hauseingängen der Geschosswohnungen
- LOS: E-Fahrrad mit drei Rädern gut für ältere Menschen nutzbar
- Mehrwert Quartier: Branding auf Rad

Ausflüge nach München



- Anlass: Alltag - Weg zur Arbeit, Ausflug in die Stadt
- Wann: unter der Woche zu Stoßzeiten
- Wo: in Richtung/nach München
- Mode: eigenes Fahrrad und übertragbare Mieter-Tickets, priv. IsarCard/Deutschland-Ticket
- Vorteil: keine Parkplatzsuche in München, keine Gesamtkosten für das ÖV-Ticket
- Mehrwert Quartier: Reduktion Autofahrten, keine Belastung für das Umfeld

Kindertransporte



- Anlass: Alltag – Kinder Taxi
- Mutter holt Kind vom Kindergarten und fährt mit Hund zur Musikschule; auf dem Rückweg noch schnell beim Getränkemarkt vorbei
- Wann: unter der Woche nachmittags
- Mode: E-Lastenfahrrad
- Vorteil: man muss kein eigenes Lastenfahrrad anschaffen
- Mehrwert Quartier: Autofahrten werden durch das Fahrrad ersetzt

Freizeit



- Anlass: Ausflug um den See mit einer Freundin, die aus Köln zu Besuch ist
- Wann: am Wochenende
- Modus: E-Fahrräder
- Vorteil: Fahrräder müssen nicht extern gemietet werden
- LOS: man kann gleich vom Mobilitätspunkt im Quartier losradeln

Hinweis

Diese Präsentation dient ausschließlich Informationszwecken. 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



- 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/>
- Follmer, R. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdfmobilitaet-in-deutschland.de+3
- Bayerisches Landesamt für Statistik. (2022). *Statistik kommunal 2021: Gemeinde Wörthsee (09 188 145)*. https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2021/09188145.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
- 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/>