

● ● ● **Neubau Landratsamt Dachau**  
**Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept**

## **Abschlussbericht**

**8. Dezember 2021**

Überarbeitung zum Planungsstand vom 14. Juli / 30. Juli 2021

Im Auftrag des Landratsamtes Dachau



# Inhalt

<b>01</b>	Aufgabenstellung	Seite 3
<b>02</b>	Grundlagen	4
<b>03</b>	Planungs- und Partizipationsprozess	18
<b>04</b>	Zielsetzung nach Partizipationsprozess	23
<b>05</b>	Zentrale Handlungsfelder	26
5.1	Radverkehr	26
5.2	Unabhängigkeit vom Kfz	27
5.3	Emissionsfreies Fahren	27
5.4	Lieververkehr	27
5.5	Kfz-Verkehr	35
<b>06</b>	Maßnahmen Mobilitätsmanagement und Erschließung	40
6.1	Anforderungen an die Gebäudeplanung	40
6.2	Anforderungen an die Freiraumplanung	47
6.3	Bereitstellen von alternativen Mobilitätsangeboten	52
6.4	Mobilitätsmanagementangebote	53
6.5	Angebote im Arbeitsverhältnis	54
6.6	Maßnahmen außerhalb Einflussbereich Bauherr	55
6.7	Maßnahmenübersicht	56
<b>07</b>	Fazit	64
	Literaturverzeichnis	65
	Anmerkungen und Hinweise	67
	Impressum	68
	Anhang	69



## 01 Aufgabenstellung

Die Stadt und die Region München sind seit einigen Jahren einem starken Wachstumsdruck ausgesetzt. Dies führt unter anderem dazu, dass Verkehrsprobleme im Ballungsraum zunehmen, so dass alternative Konzepte zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens erforderlich sind. Gleichzeitig verändert sich aufgrund anderer persönlicher Präferenzen, neuer Mobilitätsangebote und digitaler Services das persönliche Mobilitätsverhalten. Neue Konzepte bieten daher die Chance, den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren und einen spürbaren Modal Shift (Verlagerung) hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu erreichen.

Das Landratsamt (LRA) Dachau möchte den aktuellen Entwicklungen Rechnung tragen und beabsichtigt im Rahmen des bevorstehenden Neubaus die Umsetzung eines Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzeptes, das bei voraussichtlich reduziertem Stellplatzangebot - unter gleichzeitiger Vermeidung von Belastungen für das umgebende Quartier – Mitarbeitern und Besuchern ermöglichen soll, das Landratsamt möglichst ohne Kfz zu erreichen. Neben der größtmöglichen Vermeidung von Kfz-Verkehr ist die Funktionalität der Tiefgarage mit seinem funktionierenden Zu- und Abfahrtsverkehr Auftrag und Ziel des Konzeptes. Dies gilt auch für den Lieferverkehr, dem in besonderer Weise Rechnung getragen werden soll.

Das Mobilitätskonzept soll Grundlage für den bereits in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplan sein (konfliktfreie Baurechtsschaffung, insb. Schutz der umliegenden Wohnbebauung). In der mit dem Aufstellungsbeschluss vorgegebenen Zielrichtung einer grundsätzlichen Stärkung des nicht-motorisierten Individual- und des öffentlichen Nahverkehrs zur Reduzierung des durch die Mitarbeiter und Besucher des Landratsamtes bedingten Verkehrsaufkommens soll ein richtungsweisendes und innovatives Mobilitätsmanagements- und Erschließungskonzept als Angebotsplanung erarbeitet werden.

Um die Mitarbeiter darüber hinaus zu einem veränderten Mobilitätsverhalten zu animieren und dennoch die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen, soll ein Prozess installiert werden, der geeignet ist, die erforderliche Mobilitätsverhaltensänderung bei LRA-Mitarbeitern anzustoßen.

## 02 Grundlagen

### 2.1 Zielsetzung des Neubauvorhabens

Der Landkreis Dachau beabsichtigt, das bestehende Landratsamt in Dachau rückzubauen und auf dem Grundstück durch ein neues Amtsgebäude zu ersetzen.

Das bisherige Gebäude wurde vor knapp 40 Jahren errichtet. Das Gebäude ist zwischenzeitlich für die gestiegenen Mitarbeiterzahlen viel zu klein geworden und erfüllt die heute gestellten Anforderungen weder in funktionaler, noch in technischer Hinsicht. Untersuchungen haben gezeigt, dass ein Umbau mit Sanierung und Erweiterung nicht sinnvoll und nicht wirtschaftlich ist.



Der geplante Neubau für ca. 450 Arbeitsplätze (langfristig bis 2045) umfasst ca. 12.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche.

Ein besonderer Schwerpunkt der Aufgabenstellung ist die städtebauliche Einbindung in einem heterogenen Umfeld. Anforderungen und Rahmenbedingungen wurden bereits im Vorfeld untersucht und mit der Stadt Dachau insbesondere hinsichtlich Städtebau und Verkehrserschließung diskutiert.

Bestand Landratsamt Dachau  
Kartengrundlage: Geobasisdaten  
© Bay. Vermessungsverwaltung 2019

## 2.2 Realisierungswettbewerb

Zur Optimierung der Planung hat der Landkreis Dachau im Jahr 2018 einen beschränkten europaweit ausgeschriebenen Realisierungswettbewerb (nach RPW 2013) mit einem anschließenden Verhandlungsverfahren nach VgV durchgeführt.

Die Büros h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH aus Stuttgart mit Glück Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart sind als 1. Preisträger aus dem Wettbewerb hervorgegangen und ist mit der Objektplanung Gebäude bzw. Freianlagen beauftragt.

„Das städtebauliche Konzept zeigt ein gleichwertiges Erscheinungsbild von allen umgebenden Seiten. Durch die weiche Ausformung reagieren die Baukörper auf städtebauliche determinierte Problembereiche wie beispielsweise die nordöstliche Wohnbebauung.

Durch Vor- und Zurückspringen „atmet“ die Gebäudestruktur gegenüber den umgebenden Straßenräumen. Je nach Anforderungen werden tiefere oder schmalere Grün- und Freiflächen gegenüber den Verkehrsräumen angeboten. Hierbei kann in Teilbereichen der ortsbildprägende



Baumbestand in das Gestaltungskonzept integriert werden. In Fortführung des Grünzuges am Richard-Strauss-Weg wird ein einladender Eingangszugang angeboten. Charakteristische Baumpflanzungen in Grünflächen, wie auch Ausstattungselemente in Form von Bänken oder eines platzbegleitenden Wasserbeckens sorgen für Aufenthaltsqualitäten. (...)

Grundsätzlich überzeugt die Arbeit durch das sensible Einfügen in die städtebauliche Situation sowie die grundsätzlich gut gelösten Raumübergänge und -aufteilungen über die Geschossebenen hinweg.

Die Arbeit bietet eine hohe Flexibilität für zukünftig zu erwartende Veränderungen in den Bürowelten. Die vorgeschlagene Baukörperkonfiguration und die im Konzept vorgestellten Fassaden können dem neuen Landratsamt Dachau einen dezent repräsentativen Auftritt im Stadtgefüge ermöglichen.“ (Auszug aus dem Preisrichterprotokoll)



## 2.3 Bauleitplanung

Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wurde am 26.02.2019 zum Neubau des Landratsamtes am Bürgermeister-Zauner-Ring der Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 177/19 „Erweiterung Landratsamt Dachau“ gefasst.

Auszug aus dem Aufstellungsbeschluss:

*„... Ein großer Anteil der Besucher des Landratsamtes sowie der noch größere Teil der Mitarbeiter kommen mit dem Kfz zum Landratsamt und stellen somit eine hohe Belastung für das Stadtgebiet Dachau dar. **Um das Verkehrsaufkommen zum /vom Landratsamt zu reduzieren, soll der nicht-motorisierte Individualverkehr und auch der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden.** Diese gewünschte Veränderung soll sich auch beim Erschließungskonzept des Landratsamtes zeigen.*

***Aus diesem Grund wird der Landkreis Dachau ein Mobilitätskonzept für das Projekt beauftragen, um damit das Verkehrsaufkommen des Projektes zu verringern.** Darin enthalten kann auch eine mögliche Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze in der Tiefgarage sein.*

*Die genaue Ausgestaltung der Untersuchungserfordernisse des Mobilitätskonzeptes erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Landratsamt und dem Stadtbauamt. Ein konkretes Erschließungskonzept kann erst abschließend nach Fertigstellung / Billigung des Mobilitätskonzeptes erarbeitet werden. ...“*

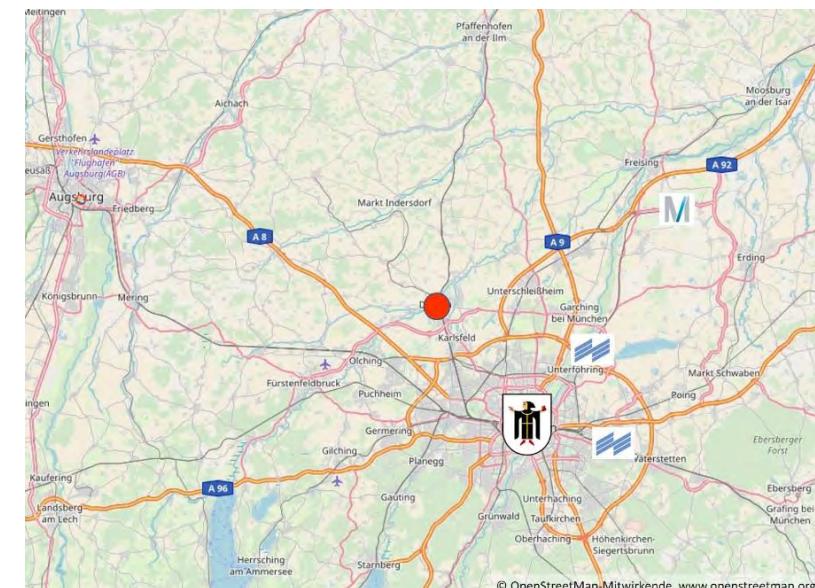
## 2.4 Verkehrliche Standortbetrachtung

### Überörtliche Verkehrsanbindung

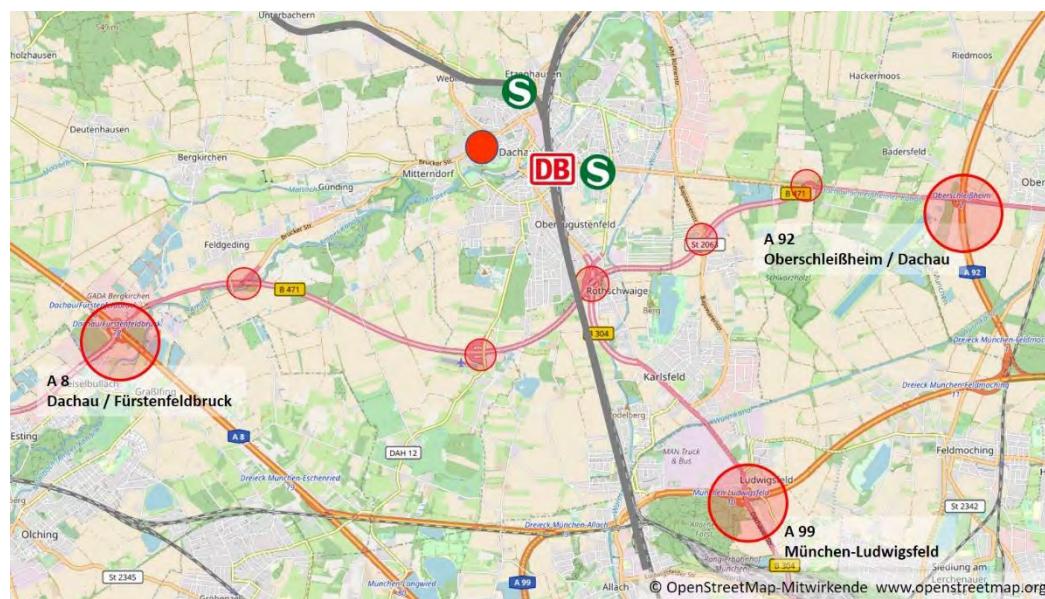
Das Landratsamt Dachau  hat seinen Standort in der Großen Kreisstadt Dachau. Dachau, mit rund 50.000 Einwohnern, Teil der Metropolregion München, an der Amper im Nordwesten von München gelegen, verfügt über eine günstige verkehrsgeographische Lage.

Über die B 471 ist Dachau gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Stadt hat Anschluss zu den Autobahnen München-Stuttgart (A8, Ausfahrt Dachau / Fürstenfeldbruck), München-Nürnberg (A9, bis/ab Autobahnkreuz Neufahrn über A92, Ausfahrt Oberschleißheim / Dachau) sowie zum Autobahnring München (A99, Ausfahrt München-Ludwigsfeld).

Von München Hauptbahnhof ist Dachau mit der S-Bahn (S2) oder den Regionalzügen der Strecke München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Nürnberg bzw. Würzburg erreichbar. Dachau ist im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV).



Lage im Raum



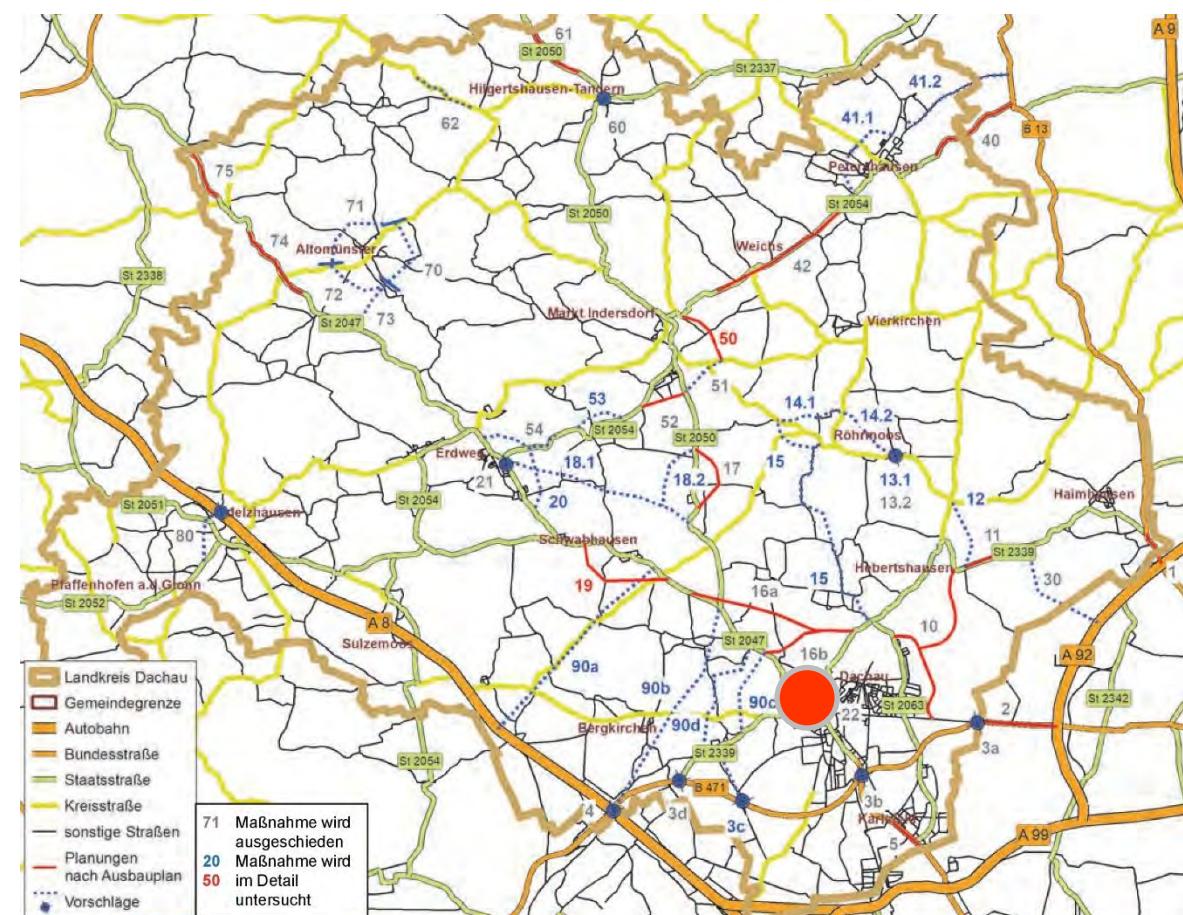
Überörtliche Verkehrsanbindung

## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes für den Landkreis Dachau hat das Landratsamt eine Verkehrsuntersuchung mit Prüfung der verkehrlichen Wirkungen von knapp 50 Straßenbauprojekten beauftragt und erste Ergebnisse der Öffentlichkeit im Jahr 2019 vorgestellt.

Die im MIV-Konzept dargestellten Maßnahmen reichen letztlich nicht aus, das regionale Straßennetz im Landkreis Dachau inklusive Stadtgebiet Dachau zu entlasten und somit die Verkehrsbelastungen nachhaltig zu reduzieren.

**Oberste Priorität muss daher ein konsequentes Angebot zugunsten einer Verlagerung von Kfz-Fahrten zum Umweltverbund (zu Fuß, Radfahren und öffentlicher Personennahverkehr) sein.**



MIV-Konzept Landkreis Dachau 2019

© INTRAPLAN Consult GmbH

02  
Grundlagen

## Verkehrsentwicklung in Dachau

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030) für die Stadt Dachau wird zur Zeit als übergeordnetes Dach für die Einzelstrategien zu den städtischen verkehrlichen Themen und Verkehrsarten fortgeschrieben.

Die einzelnen Teilkonzepte für die unterschiedlichen Verkehrsarten mit Fußgänger-, Rad-, Kfz-Verkehr, Öffentlichem Personennahverkehr und dem Ruhenden Verkehr stellen sich als Säulen dar, die entsprechend aufeinander und mit den regionalen Entwicklungen abzustimmen sind. Die Querschnittsthemen sollen als tragfähige Basis die Belastungen aus dem Verkehr mit Luftschadstoffen, Lärm, sozialen und wirtschaftlichen Schäden im Stadtgebiet möglichst gering halten.

Grundlage für den VEP 2030 stellt das Leitbild „Mobilität und Verkehr für eine lebenswerte Stadt“ dar: „Dachau – eine Stadt der kurzen Wege, in der wir uns gerne bewegen“.



VEP 2030, ©Stadt Dachau

02  
Grundlagen

## Örtliche Verkehrsanbindung

Im Sinne der Innenentwicklung und Nachverdichtung (Stärkung der Altstadt, Zentralität, Flächeninanspruchnahme) wird das bestehende Landratsamt in Dachau rückgebaut und auf dem selben Grundstück durch ein neues Amtsgebäude ersetzt. Mit seiner räumlichen Lage im Westen des Stadtgebietes hat das Landratsamt Dachau einen eher dezentralen Standort.

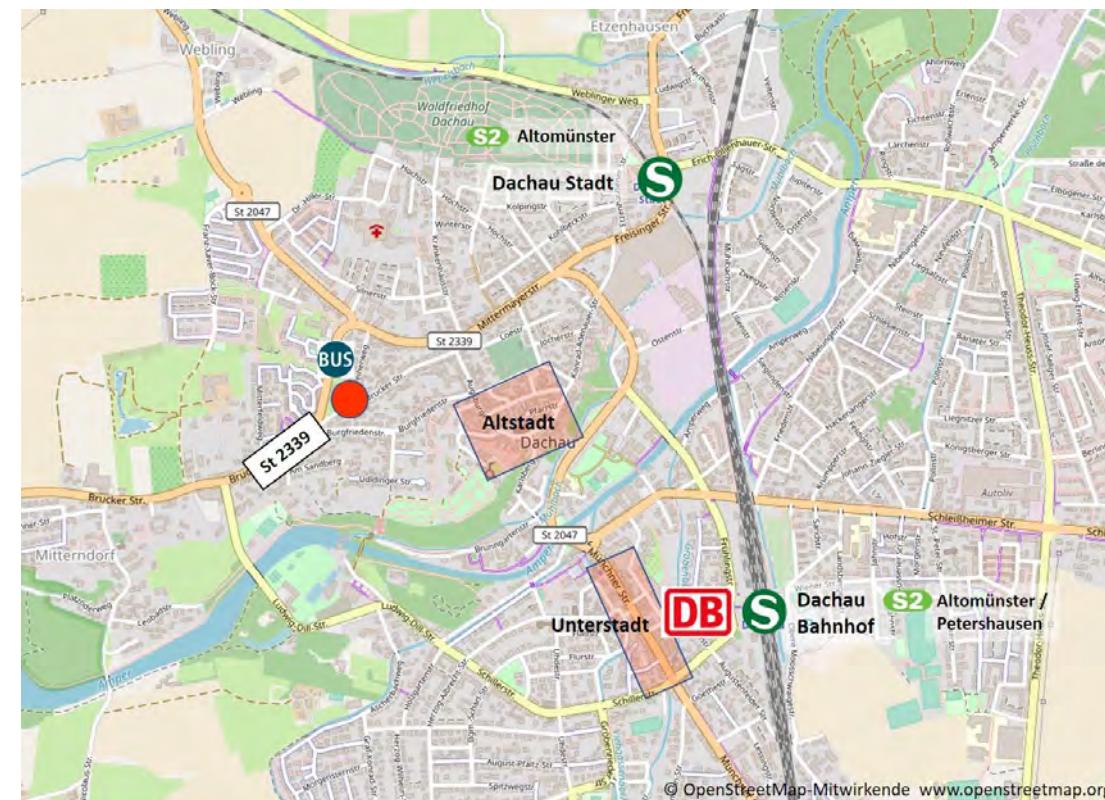
## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch die direkte Lage am Bürgermeister-Zauner-Ring, der Staatsstraße St 2339 mit Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz, ist das Landratsamt für den Kfz-Verkehr bestens erschlossen.

## Fußwegeverbindungen

Sowohl der ca. 2,5 km entfernte Bahnhof „Dachau Bahnhof“ (S-Bahn Richtung Altomünster / Petershausen), als auch der ca. 1,3 km entfernte S-Bahnhof „Dachau Stadt“ (Ast der S2 Richtung Altomünster, ehem. A-Linie, auch „Bummerl“, „Bockerl“ oder Ludwig-Thoma-Bahn genannt) sind fußläufig nur schwer erreichbar (26 Min. bzw. 19 Min.).

Auch die fußläufige Entfernung zu den Einkaufslagen in der Münchner Straße und Am Unteren Markt ist groß (18 Min.). Die historische Altstadt kann dagegen in 11 Minuten zu Fuß gut erreicht werden.



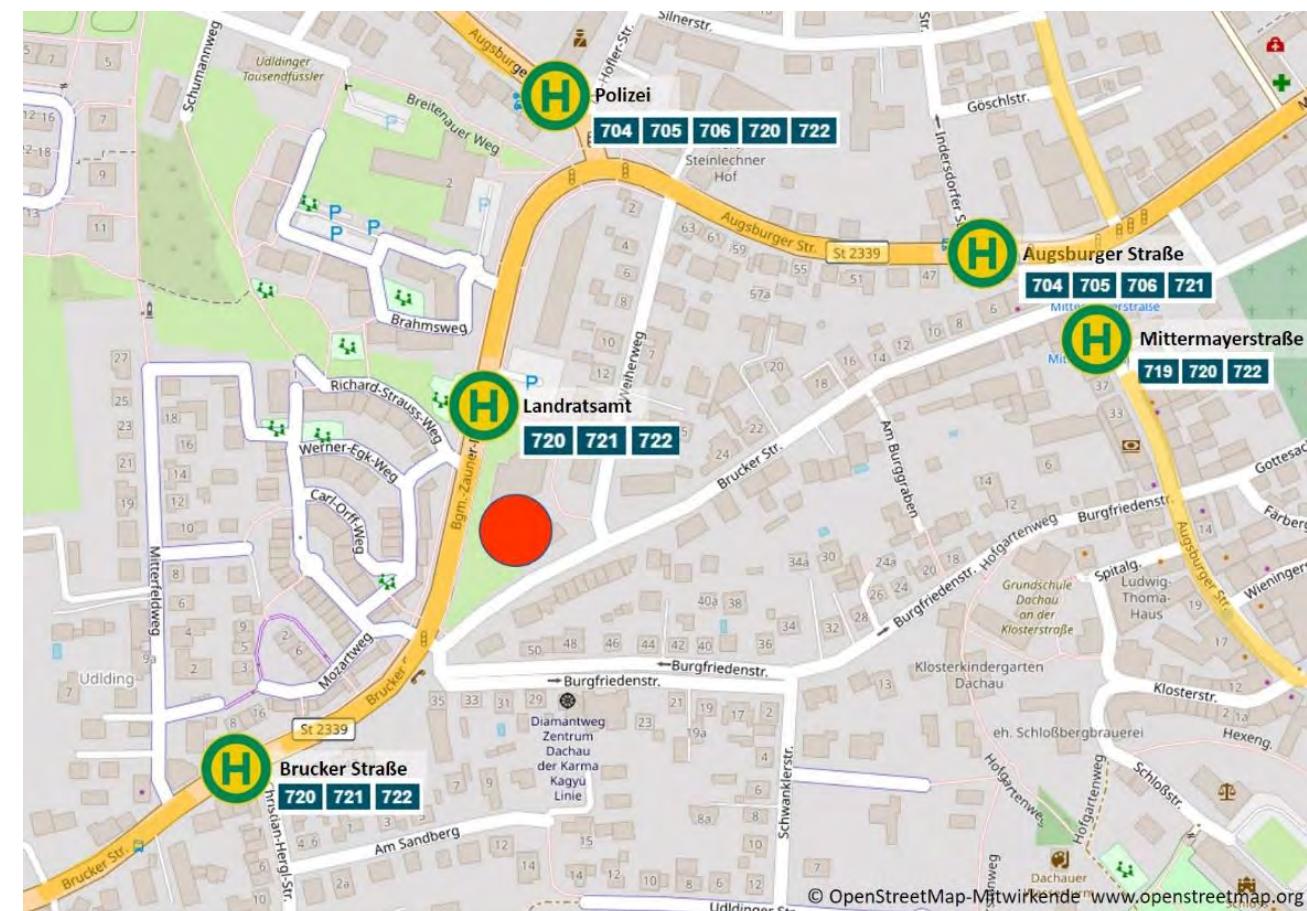
Örtliche Verkehrsanbindung

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die direkte Anbindung des Landratsamtes Dachau an den ÖPNV erfolgt über Stadt- und Regionalbusse. An der nur 50 m entfernten Bushaltestelle „Landratsamt“ verkehren die Stadtbuslinien 720 und 722 (Ringbuslinien) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 im 10-Minuten-Takt. Damit erhält das Landratsamt eine verbesserte und deutlich attraktivere ÖPNV-Anbindung an die historische Altstadt sowie an den Bahnhof „Dachau Stadt“ und an den Bahnhof „Dachau Bahnhof“ mit den Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn, zur Regionalbahn und zu den Regionalbussen ins Dachauer Umland.

Mit dem City Bus 719 gelangt man über die 6 Minuten fußläufig entfernte Haltestelle „Mittermayerstraße“ im 10-Minuten-Takt auch zum Unteren Markt.

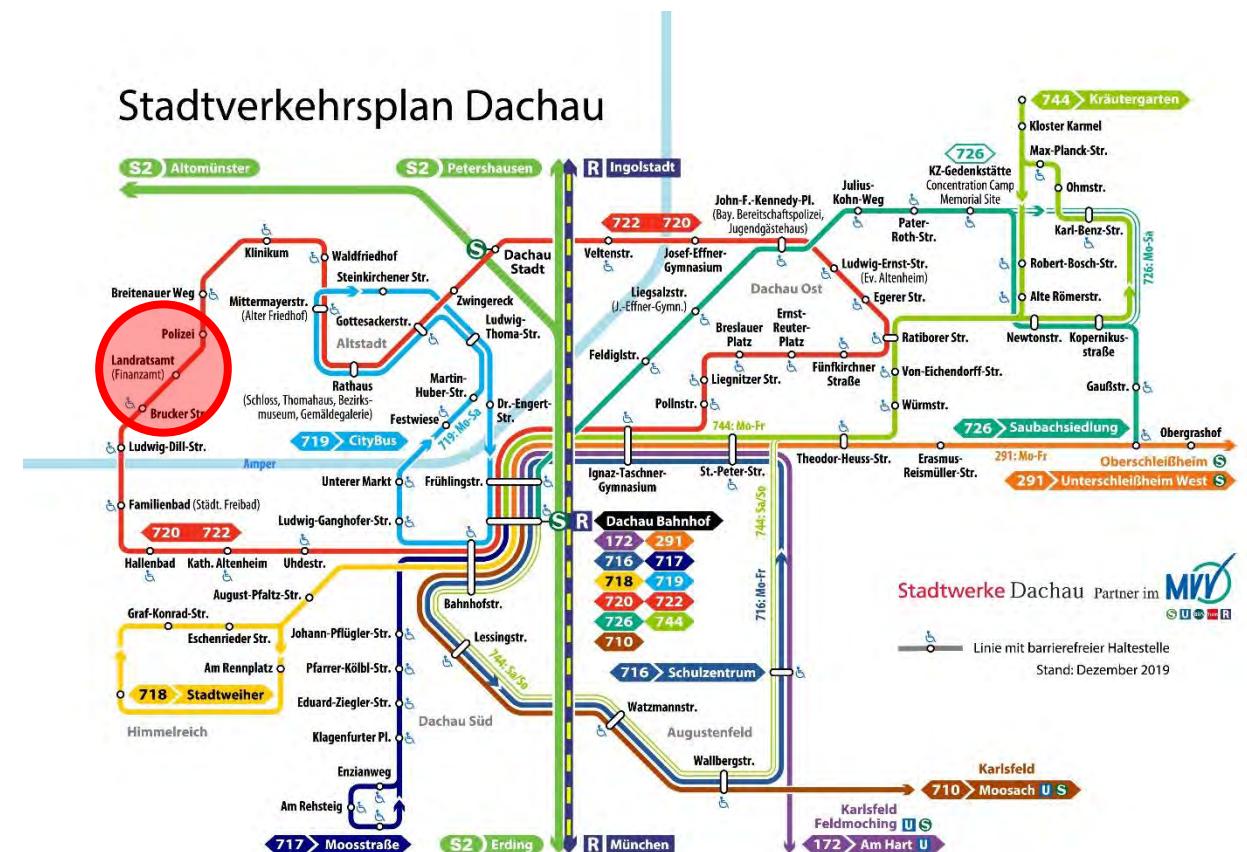
Eine direkte Busanbindung ins Dachauer Umland wird durch verschiedene Regionalbuslinien an verschiedenen Haltepunkten in bis zu ca. 6 minütiger Fußentfernung ermöglicht (siehe Abb. Busverbindungen). Am Haltepunkt „Landratsamt“ verkehrt die Linie 721 Richtung Odelzhausen und Pfaffenhofen a. d. Glonn, zu Stoßzeiten etwa stündlich.



Busverbindungen

Gemeinsam durch den Landkreis Dachau und die Große Kreisstadt Dachau wurde ein neuer Nahverkehrsplan aufgestellt. Dieser gibt mittelfristig den Rahmen für einen zukunftsfähigen und belastbaren öffentlichen Personennahverkehr vor. Der Nahverkehrsplan ist im Dezember 2018 in Kraft getreten.

Ziel ist es, den ÖPNV deutlich zu stärken und sinnvoll zu optimieren. Hierfür wurde ein erstes Maßnahmenkonzept erstellt, welches nun Schritt für Schritt umgesetzt wird. Ergänzend können auch neue Linien konzipiert werden, die auf aktuelle Entwicklungen abgestimmt sind.



Stadtverkehrsplan Dachau, © Stadtwerke Dachau

02  
Grundlagen

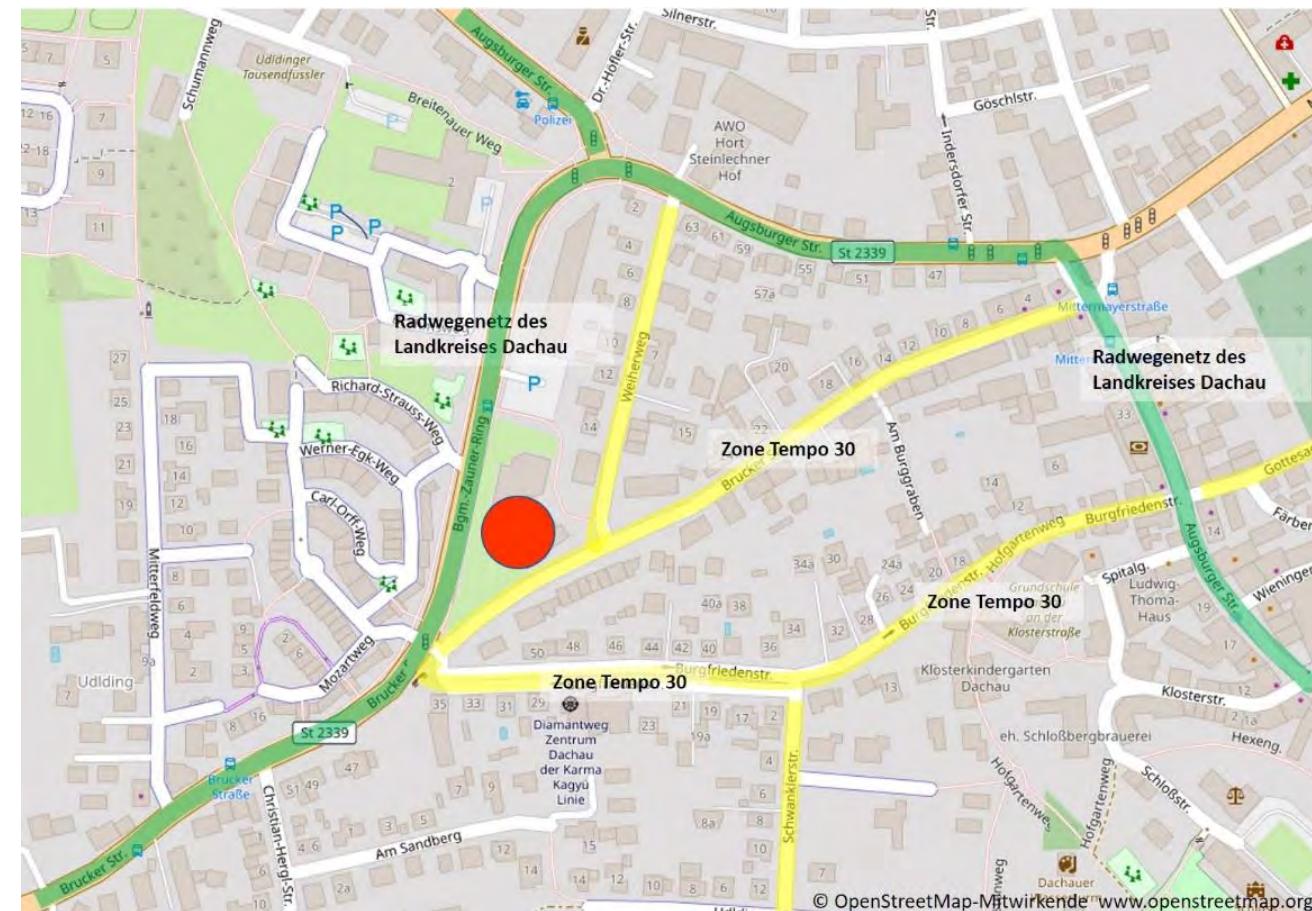
## Radverkehr

Insgesamt bietet die Stadt Dachau bezüglich ihrer Topographie gute Voraussetzungen zum Radfahren. Im Stadtgebiet existieren kaum Höhenunterschiede, lediglich die Altstadt liegt im Gegensatz zum restlichen Stadtgebiet erhöht. Die täglichen Wege in der Stadt sind aufgrund der Stadtgröße gut mit dem Rad zu bewerkstelligen. Neben den Verbindungen entlang des Straßennetzes bestehen auch Wegeverbindungen entlang der Amper.

Die Entfernungen mit dem Fahrrad zwischen dem Landratsamt und den Bahnhöfen (4 Min. bzw. 8 Min.) sowie der Unterstadt (6 Min.) sind gut bewältigbar.

Die Radanbindung erfolgt derzeit über das beschilderte Radwegenetz des Landkreises Dachau sowie über Tempo 30 Zonen. Der Bürgermeister-Zauner-Ring verfügt über beidseitige Radwege.

Das 2019 entwickelte Radverkehrskonzept dient als strategisches Handlungskonzept der zukünftigen Förderung des Radverkehrs in der Großen Kreisstadt Dachau. Es stellt dabei einen wesentlichen Bestandteil des noch zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplans 2030 (VEP 2030) als übergeordnete Strategie auf Basis des städtischen Leitbildes Mobilität und Verkehr dar.



Radverbindungen - Bestand

Die Hauptziele sind:

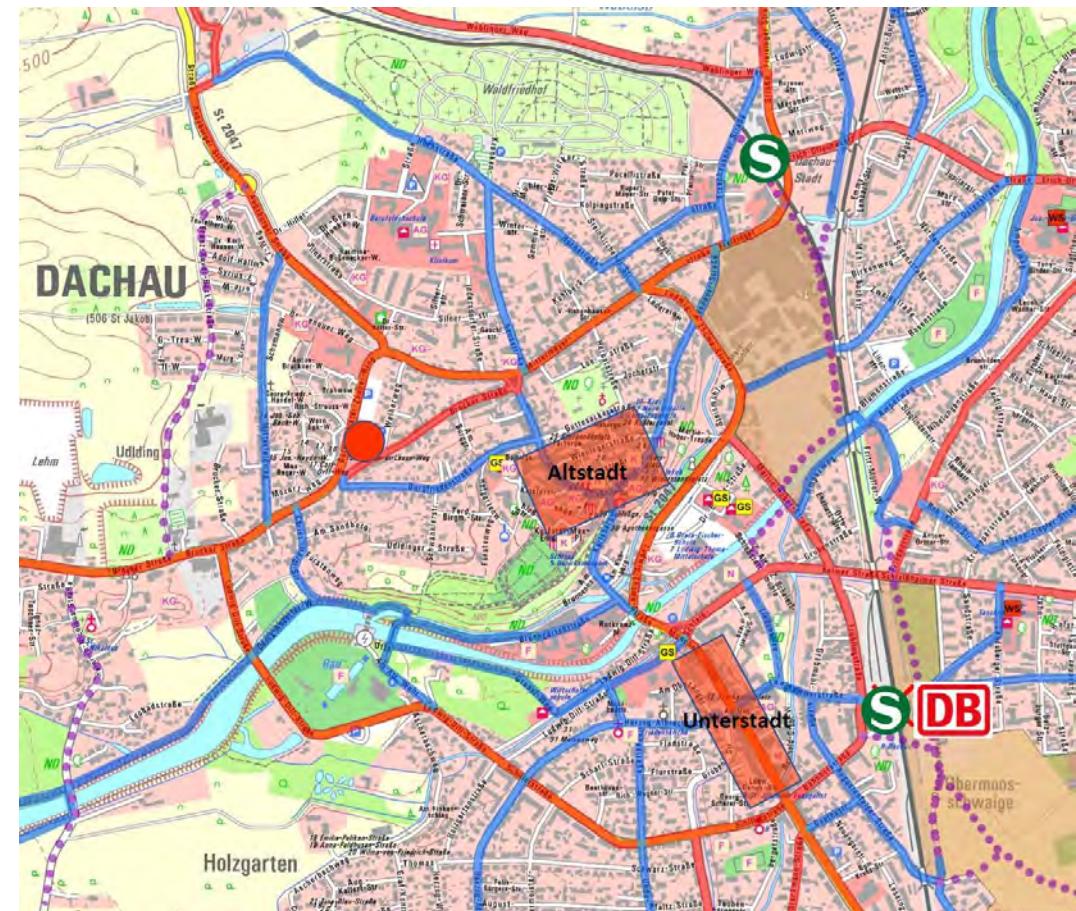
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Wahrnehmung des Radverkehrs als gleichberechtigte Mobilitätsform
- Ausbau eines Radverkehrsnetzes, das selbstbewussten und zurückhaltenden Radfahrenden gerecht wird, durch Gliederung des Radverkehrsnetzes in Haupt- und Nebenrouten

Ziel ist es, den Radverkehr auf den Verbindungen des Radverkehrsnetzes zu bündeln, um in den kommenden Jahren ein besseres Angebot für die täglichen Fahrten innerhalb Dachaus als (gleichberechtigte) Mobilitätsform zu entwickeln.

Im Radverkehrsnetz ist das Landratsamt Dachau über drei Hauptrouten und einer Nebenroute in das Stadtgebiet eingebunden.

Der Bahnhof „Dachau Stadt“ ist über die Hauptroute entlang der Brucker Straße und der Mittermayerstraße Richtung Nordosten zu erreichen, der Bahnhof „Dachau Bahnhof“ über die Hauptroute Mittermayer- und Martin-Huber-Straße sowie über die Nebenroute entlang der Burgfriedenstraße, über die auch die Altstadt und die Unterstadt zu erreichen sind.

Die Unterstadt und der Bahnhof „Dachau Bahnhof“ sind alternativ auch über die Brucker Straße Richtung Südwesten und die Nebenroute Christian-Hergl-Straße und dem Amper Radweg zu erreichen.



Radverkehrskonzept Dachau,  
Netzkonzeption, © PGV-Alrutz

02  
Grundlagen

## 2.5 Verkehrsuntersuchung INGEVOST

Im Vorfeld zum Realisierungswettbewerb wurde im Jahr 2017 vom Ingenieurbüro INGEVOST eine Verkehrsuntersuchung erstellt, die - vom Objekt ausgehend - insbesondere die Vereinbarkeit der vom Neubau potentiell ausgehenden und zuströmenden Verkehre mit dem umliegenden Straßennetz überprüft und gleichzeitig die erforderliche Anzahl an Stellplätzen ermittelt hat. In diesem Zusammenhang wurde bereits eine quantitative Mitarbeiterbefragung durchgeführt.

Als verkehrliche Rahmenbedingungen formuliert die Stadt:

- Keine Erschließung des Geländes über den Weiherweg (auch keine separate Ein- und Ausfahrt)
- Keine Anordnung von oberirdischen Stellplätzen

Die Verkehrsuntersuchung hat die grundsätzliche Verträglichkeit der verkehrlichen Abwicklung am Standort Weiherweg / Bürgermeister-Zauner-Ring dargelegt. Das vorliegende Erschließungskonzept baut auf der Verkehrsuntersuchung des Büros INGEVOST auf. Es wird davon ausgegangen, dass der verkehrliche Nachweis der Erschließung für das Bebauungsplanverfahren mit der Verkehrsuntersuchung grundsätzlich erbracht ist, zumal aus dem Mobilitätsmanagementkonzept eine weitere Reduzierung im motorisierten Individualverkehr folgen soll.

In der Verkehrsuntersuchung wird festgestellt, dass die Anbindung der Tiefgarage unsignalisiert wie folgt möglich ist: „Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat ergeben, dass es für die Erschließung keiner Lichtsignalanlage bedarf, wenn man die beiden Ampelanlagen an der Augsburger Straße und der Fußgängerampel an der Brucker Straße in geeigneter Weise koordiniert. Dies gilt sowohl für den Fall, wenn man den gesamten Parkierungsverkehr über die bestehende Tiefgaragenererschließung abwickelt, als auch wenn man zwei getrennte Rampen anlegt. “

Gemäß Siegerentwurf wird die Tiefgaragenschließung am Bürgermeister-Zauner-Ring für den Neubau mit entsprechendem Abstand vorgesehen, so dass die geforderten Randbedingungen eingehalten sind.

„Es liegt letztendlich nicht an der Erweiterung des Landratsamtes, dass es ggf. zu Problemen der Verkehrsabwicklung kommen könnte. Die eigentliche Ursache liegt in der allgemeinen Verkehrszunahme, die das Straßennetz von Dachau nicht mehr bewältigt, wenn man von einem analogen Verkehrsverhalten wie bisher ausgeht. Das Verkehrsverhalten der Dachauer Bevölkerung, aber auch der Landkreisbewohner wird sich ändern müssen, um künftig weiterhin Zustände im Straßenverkehr zu haben, die ein Wohnen (und Leben) an höher belasteten Straßen noch zumutbar machen.“

Dem Landratsamt wird empfohlen, ein integriertes Mobilitätskonzept zu entwickeln und auch zu realisieren, das folgendes Ziel hat:

**Deutliche Reduzierung des vom Landratsamt generierten motorisierten Individualverkehrs.**

# 03 Planungs- und Partizipationsprozess

Das Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept ist das Ergebnis eines intensiven Planungs- und Abstimmungsprozesses mit allen Beteiligten.

			2019							2020							2021															
			Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	▶▶	Okt	▶	Dez	▶▶	Dez									
MOBILITÄTSMANAGEMENT- UND ERSCHLIESSUNGSKONZEPT	<b>Meilensteine</b>		11.06.2019 - Beauftragung	12.07.19 - Auftaktworkshop mit LRA				11.09.19 - Abstimmung Architekten + LRA	11.09.19 - Workshop Planungsteam	14.10.19 - Abstimmung Stadtbauamt Dachau + LRA	<b>14.10.19 - Sondierworkshop Mitarbeiter</b>	06.11.19 - Abstimmung Architekten + LRA		13.01.20 - Abstimmung Planungsteam + LRA	05.02.20 - Sitzung Lenkungsgruppe LRA			17.04.20 - Telko LRA + Arch. + Landschaftsarch.	25.05.20 - Telko Stadtbauamt Dachau + LRA	29.05.20 - TelKo Planungsteam + LRA		<b>14.07.20 - Beschluss Bau- u. Pl.ausschuss</b>	27.07.20 Abschlussbericht		<b>14.10.20 - Nachbargespräch</b>		<b>17.12.20 Abschlussbericht</b>	07'21 Überprüfen aktualisierte Planung / Abstimmung	<b>08.12.21 Überarbeitung Abschlussbericht</b>			
	Partizipation	Beteiligung Stadtrat	LRA DAH / BPA USP / gevas																													
		Beteiligung Mitarbeiter	LRA DAH / USP / gevas																													
		Beteiligung Anwohner	LRA DAH / USP / gevas																													
		Lenkungsgruppe LRA	LRA DAH																													
	Planung, Beratung	Fachliche Abstimmung	LRA DAH / Stadtbauamt DAH / h4a / LA Glück		●			● ●	●	●		●								● ● ●											●	
		Grundlagenermittlung	USP / gevas																													
		Konzepterstellung	USP / gevas																													

### 3.1 Auftraggeber Landratsamt

Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte gemeinsam mit dem Auftraggeber in einem interaktiven Prozess, beginnend mit einem Workshop und weiteren, regelmäßig den Planungsprozess begleitenden, konstruktiven Abstimmungsgesprächen.

### 3.2 Mitarbeiter Landratsamt

Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte insbesondere unter Einbeziehung der Mitarbeiter des Landratsamtes. Die Mitarbeiter sollten zu einem veränderten Mobilitätsverhalten animiert werden und dennoch sollten die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter Berücksichtigung finden.

Die Einbeziehung der Mitarbeiter des Landratsamtes in die Konzeptentwicklung fand im Rahmen eines internen **Sondierungsworkshops am 14.10.2019** mit folgenden Zielen und Inhalten statt:

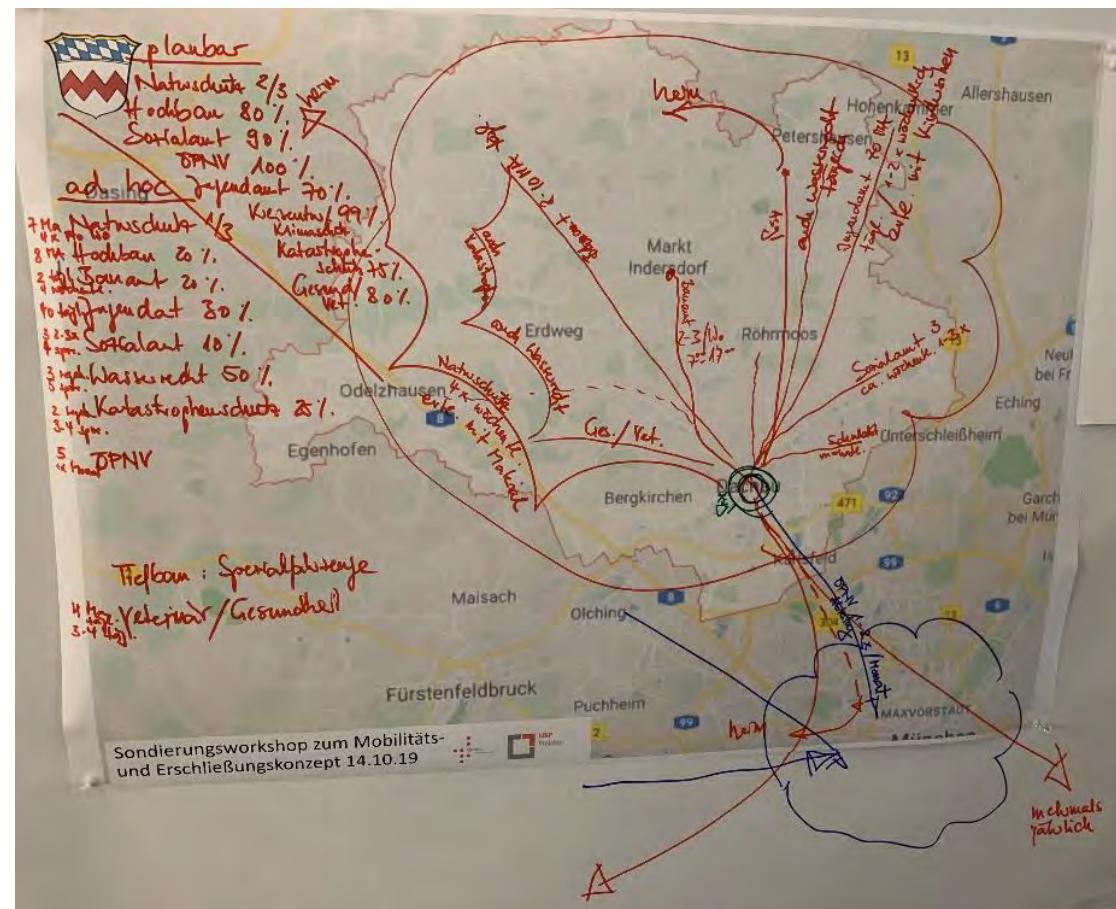
- Ergänzung der Erkenntnisse aus Erhebung von INGEVOST 2017 um qualitative Erhebung
- Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen, Funktionsabläufen, Tagesabläufen
- Gemeinsame Ideen- und Lösungsfindung: Veränderungspotentiale, Priorisierung der Vorschläge, erste Konzeptbausteine



Die Ergebnisse des Sondierungsworkshops lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verkehrsmittelwahl aktuell:  
ca. 80 - 85 % Kfz, ca. 5 - 7 % Fahrrad,  
ca. 5 - 7 % ÖV
- Umstiegspotential Wohnort - Dienstort:  
liegt bei ca. 30 % der Mitarbeiter
- Umstiegspotential Dienstwege:  
Potential für Pooling liegt bei  
max. ca. 20 %
- Größtes Potential für  
Verhaltensänderung liegt im Radverkehr  
und im Switch auf emissionsfreie  
Fahrzeuge

Das zukünftig verbesserte ÖPNV-Angebot  
(10-Minuten-Takt) wird eine gute Grundlage  
für den beabsichtigten Modal-Shift liefern.



### 3.3 Architekt und Landschaftsarchitekt

Mit den Architekten des Neubauvorhabens h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH und den Landschaftsarchitekten Glück Landschaftsarchitektur GmbH wurde die Objektplanung Gebäude und die Objektplanung Freianlagen frühzeitig abgestimmt und auf Umsetzung des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes erfolgreich überprüft.

### 3.4 Stadtbauamt Dachau

Das Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept, wie auch die Umsetzung des Konzeptes in die Objektplanung (Gebäude und Freianlagen) wurden mit dem Stadtbauamt der Stadt Dachau im Vorfeld sowie während der Erstellung diskutiert und abgestimmt. Zur Erreichung einer möglichst optimalen verkehrlichen Steuerung im Sinn der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Dachau sind auch Maßnahmen sinnvoll, die außerhalb des Grundstücks bzw. außerhalb des Einflussbereichs des Landratsamtes liegen. Auch aus diesem Grund war die Abstimmung des Mobilitätsmanagements- und Erschließungskonzeptes mit dem Stadtbauamt Dachau Teil der Konzepterstellung.

### 3.5 Stadtrat Dachau

Das Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept wurde am 14.07.20 im Bau- und Planungsausschuss der großen Kreisstadt Dachau vorgestellt.

Es wurde folgender Beschluss gefasst:

- Auf Grundlage der Ergebnisse des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes ist die Planung weiterzuentwickeln.

- Der angemessenen Reduzierung der Anzahl erforderlicher Stellplätze um 25 Prozent, abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Dachau, wird zugestimmt und kann der Planung zugrunde gelegt werden.
- Der aktuelle Bearbeitungsstand der Planung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Große Kreisstadt Dachau beabsichtigt zeitgleich zur Betriebsaufnahme des neuen Landratsamtes eine Bewohnerparkzone einzuführen.

### 3.6 Nachbarschaft

Am 14.10.20 wurde das Neubauvorhaben und das Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept in einem Nachbargespräch den Anwohnern vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Damit konnten Wünsche und Anregungen frühzeitig in die Objektplanung miteinfließen.

### 3.7 Öffentlichkeit

Es wird empfohlen, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dachau frühzeitig über das Neubauvorhaben und das Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept in einer informellen öffentlichen Bürgerveranstaltung zu informieren, noch vor Beginn der formalen Beteiligung im Rahmen des Bauleitverfahrens.

## 04 Zielsetzung nach Partizipationsprozess

Das richtungsweisende und innovative Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept möchte als Angebotsplanung den aktuellen Entwicklungen in der Metropolregion München und in der Stadt Dachau (VEP 2030) Rechnung tragen und einen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten. Die Erarbeitung des Mobilitätsmanagementkonzeptes erfolgte insbesondere unter Einbeziehung der Mobilitätsbedürfnisse der Landratsamt-Mitarbeiter. Nach dem Partizipationsprozess haben sich folgende Ziele konkretisiert:

### 4.1 Verlagerung der An- und Abreise der Mitarbeiter des Landratsamtes aufs Rad und auf den ÖPNV

Der durch die Mitarbeiter des Landratsamtes bedingten motorisierten Individualverkehrs soll reduziert sowie der nicht-motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden. D. h. der Mitarbeiteranteil, der mit dem Pkw zur Arbeit kommt, soll von derzeit 85 % auf **zukünftig 75 %** reduziert werden und der Mitarbeiteranteil, der mit ÖPNV / Fahrrad anreist, soll von derzeit 15 % auf 25 % erhöht werden.

Ziel ist ein spürbarer Modal Shifts hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten und die Schaffung von Angeboten, die für die Mitarbeiter des Landratsamtes den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV und das Fahrrad erleichtern.

### 4.2 Dienstliche Fahrten ohne privatem Pkw

Derzeit kommen ca. ein Drittel der Mitarbeiter mit dem eigenen Pkw, weil die Arbeitsverträge die Nutzung des eigenen PKW vorsehen. Die Dienstfahrzeugflotte konnte damit klein gehalten werden. Zukünftig sollen Angebotsalternativen für Dienstfahrten geschaffen werden, damit die Mitarbeiter diese nicht mehr mit dem eigenen PKW tätigen müssen und auf den eigenen Pkw verzichten können.



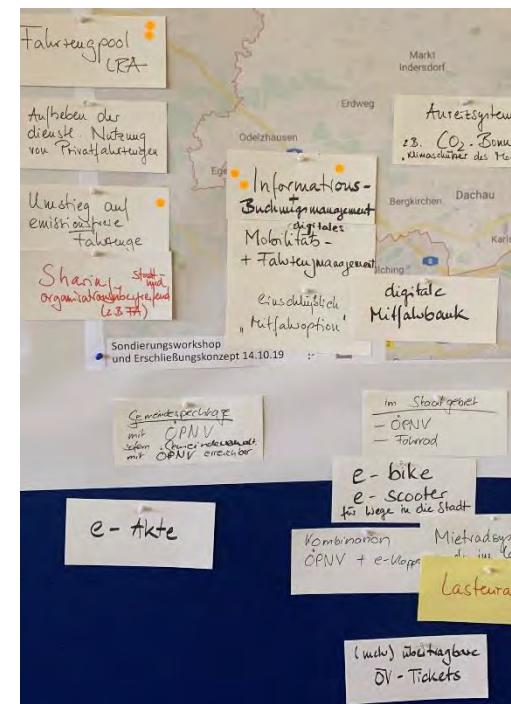
### 4.3 Verringerung der MIV-Besucherverkehre

Der durch die Besucher des Landratsamtes bedingten motorisierten Individualverkehrs soll reduziert sowie der nicht-motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden.

Ziel ist die Schaffung von Angeboten, die für die Besucher des Landratsamtes den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV und das Fahrrad erleichtern.

Mehr als 50 % der Landkreisbevölkerung wohnt in Dachau bzw. Karlsfeld. Die maximale Distanz von ca. 5 km bietet eine gute Voraussetzung zur Nutzung des Rads. Zudem können zukünftig verbesserte Busverbindungen im urbaneren südlichen Landkreisgebiet gute Voraussetzungen zur Nutzung des ÖPNVs bieten.

Weiteres Potential zur Reduzierung der Besucherverkehre besteht durch die vom Bund und Freistaat verordneten Digitalisierung der Verwaltung innerhalb der nächsten Jahre (Digitalisierung macht weniger Kundenpräsenz nötig). Termine werden zukünftig stärker planbar (Vorbild Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München: Vorsprache im Amt nur nach Terminvereinbarung).



#### 4.4 Verbesserte Rahmenbedingungen

Ziel des Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzeptes ist es, entsprechend den übergeordneten Verkehrszielen der Stadt und der Region den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und einen spürbaren Modal Shift hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu erreichen.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung dieser Ziele ist die Unterstützung der Stadt Dachau und des Landkreises bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen (siehe VEP 2030) mit den Zielen:

- Verbesserung des ÖPNVs in der Stadt und im Landkreis Dachau
- Radverkehrsförderung in der Stadt und im Landkreis Dachau
- Schaffen von nachhaltigen Mobilitätsangeboten
- Steuerung des ruhenden Verkehrs in der Nachbarschaft

## 05 Zentrale Handlungsfelder

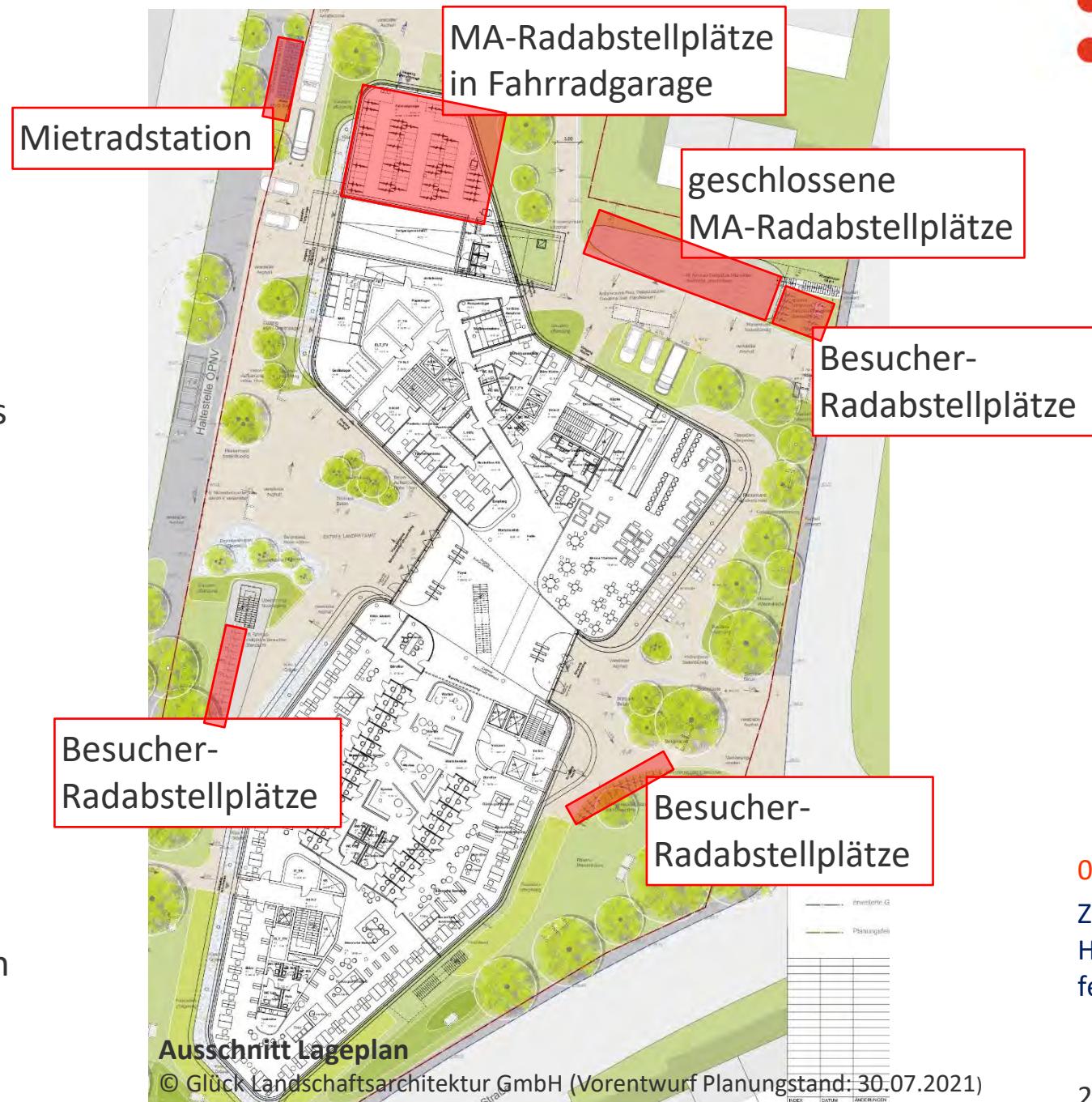
Aus den Zielsetzungen lassen sich Handlungsfelder ableiten. Der Umstieg auf nachhaltige Mobilität - Rad, ÖV, Fuß - ist zu fördern, um einen spürbaren Modal Shift hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu erreichen.

### 5.1 Radverkehr

Der Radverkehr wird in der Angebotsplanung maximal berücksichtigt und durch ein maximal attraktives Angebot gefördert. Die Radabstellplätze für Mitarbeiter werden in einer attraktiven Fahrradgarage im Erdgeschoss sowie in einer geschlossenen Einhausung in den Außenanlagen untergebracht.

Radabstellplätze für Besucher sind oberirdisch in der Nähe der Eingänge angeordnet, eine (MVG) Mietrad Station am Bgm-Zauner-Ring.

Bei der Planung der Radabstellplätze sollen die Belange der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) und die „Hinweise zum Fahrradparken“ beachtet werden.



## 5.2 Unabhängigkeit vom Kfz

Die Unabhängigkeit von der grundsätzlichen Nutzung des Kfz gilt es zu fördern. So sind bei Nutzung des ÖPNVs Angebote für die erste und letzte Meile zu schaffen. Außerdem sind Maßnahmen zu entwickeln, die eine Unabhängigkeit von der Nutzung des eigenen Pkws unterstützen.

## 5.3 Emissionsfreies Fahren

Ein weiterer Fokus ist auf die Förderung des emissionsfreien Fahrens. Nicht verlagerbare motorisierte Individualverkehre sollen emissionsärmer werden. Die Fahrzeugflotte des Landratsamtes soll emissionsarm und langfristig emissionsfrei werden.

## 5.4 Lieferverkehr

Der Lieferverkehr ist in der Planung zu berücksichtigen mit dem Ziel einer verträglichen Abwicklung ohne Konflikte mit Fuß- und Radverkehr sowie Pkw-Verkehr.

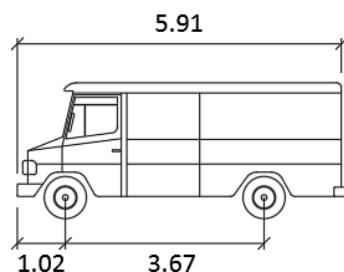
Deshalb wurde der Lieferverkehr am Bürgermeister-Zauner-Ring in Fahrtrichtung von Nord nach Süd vorgesehen, um ausreichende Sichtverhältnisse, insbesondere zum Radverkehr zu gewährleisten. Die Anlieferung wird entsprechend der anzusetzenden LKWs ausreichend groß eingeplant und die Befahrbarkeit nachgewiesen. Bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage (TG) ist eine Vorfahrtsregelung der TG-Zufahrt einzuplanen.

Die Anordnung der Müllabfuhr / Lkw-Anlieferzone am Bürgermeister-Zauner-Ring bietet den Vorteil einer Entlastung von größeren Fahrzeugen in den Anwohnerstraßen (wie Weiherweg und Brucker Straße). Alternativ kann die Müllabfuhr im Rahmen der heutigen Entsorgungsfahrten über den Weiherweg erfolgen.



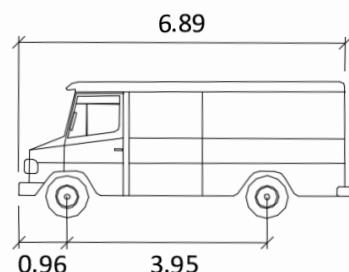
## Nachweise der Befahrbarkeit für Lieferverkehr

Für die Überprüfung der Befahrbarkeit des Lieferverkehrs wurden dynamische Schleppkurven mit dem Programm AutoTurn erstellt. Der Einsatz folgender Bemessungsfahrzeuge wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt:



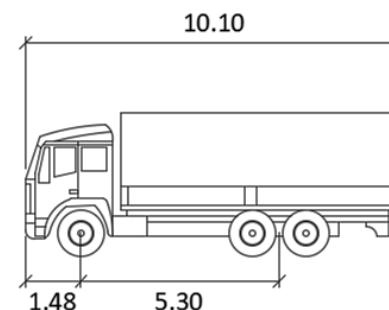
**Sprinter-mittel**

	Meter
Breite	: 2.43
Achsbreite inkl Reifen	: 2.20
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 32.7



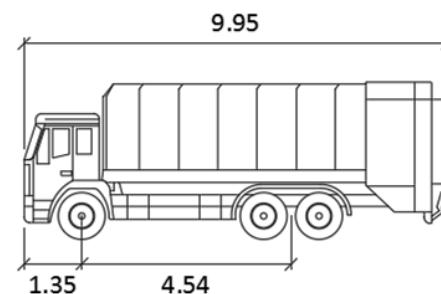
**TRANSPORTER**

	Meter
Breite	: 2.17
Achsbreite inkl Reifen	: 2.17
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 41.8



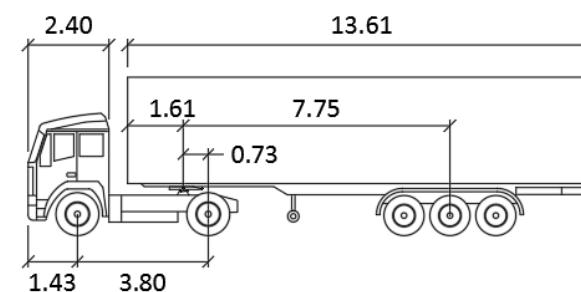
**LKW**

	Meter
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 40.5
Höhe	: 3.80



**MULFZG3N**

	Meter
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 35.0



**SATTELZUG**

	Meter
Breite Zugmaschine	: 2.50
Breite Anhänger	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen der Zugmaschine	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen des Anhängers	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 39.0
Gelenkwinkel	: 76.0

Die Befahrung der Anlieferzone am Bürgermeister-Zauner-Ring ist wie folgt dargestellt. Die Situierung der Baumstandorte muss noch mit den benötigten Fahrflächen anhand der Schleppkurvennachweise angepasst werden:



Die Befahrung der Anlieferzone am Bürgermeister-Zauner-Ring ist wie folgt dargestellt. Die Situierung der Baumstandorte muss noch mit den benötigten Fahrflächen anhand der Schleppkurvennachweise angepasst werden:



05  
Zentrale  
Handlungs-  
felder

Die Befahrung der Anlieferzone am Bürgermeister-Zauner-Ring ist wie folgt dargestellt. Die Situierung der Baumstandorte muss noch mit den benötigten Fahrflächen anhand der Schleppkurvenachweise angepasst werden:



Die Situierung der Baumstandorte muss noch mit den benötigten Fahrflächen anhand der Schleppkurvennachweise angepasst werden:



Quelle Plangrundlage: © Glück Landschaftsarchitektur GmbH  
(Planungsstand: 30.07.2021)  
Quelle Luftbild: Landratsamt Dachau

Die Situierung der Baumstandorte muss noch mit den benötigten Fahrflächen anhand der Schleppkurvennachweise angepasst werden:



Quelle Plangrundlage: © Glück Landschaftsarchitektur GmbH  
(Planungsstand: 30.07.2021)  
Quelle Luftbild: Landratsamt Dachau

## 5.5 Kfz-Verkehr

Der reduzierte „notwendige“ Kfz-Verkehr ist ordnungsgemäß abzuwickeln. Für Mitarbeiter, Besucher und Nachbarschaft ist eine verträgliche Verkehrssituation herzustellen.

Es ist ein reduziertes, aber ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Mitarbeiter und Besucher unter gleichzeitiger Vermeidung von Belastungen für das umgebende Quartier zu schaffen.

Überkapazitäten an Stellplätzen sind zu vermeiden. Der komplette ruhende Verkehr (alle Pkws) sind in einer attraktiven TG unterzubringen.

In diesem Spannungsverhältnis zwischen Verknappung des Stellplatzangebotes zugunsten eines spürbaren Modal Shifts und der Schaffung eines ausreichenden Angebots an Stellplätzen für Mitarbeiter, verbunden mit dem Schutz der umliegenden Wohnbebauung vor Fremdparkern, wird ein vernünftiger Mittelweg gewählt.

Im Jahr 2018 wurden auf der Grundlage der Flächenaufstellung des Raumprogrammes für den Realisierungswettbewerb „Neubau Landratsamt Dachau“ 320 Stellplätze nach der Stellplatzsatzung der Stadt Dachau ermittelt.

Zwischenzeitlich konnte der Stellplatzbedarf anhand der Vorentwurfsplanung (Stand 12.05.2021) mit exakter Ermittlung der - für die Stellplatzsatzung maßgeblichen - Nutzflächen (für die max. Mitarbeiteranzahl von 450 MA) berechnet und mit der Großen Kreisstadt Dachau abgestimmt werden. Es ergibt sich daraus ein Stellplatzbedarf für das Verwaltungsgebäude von 268 Stellplätzen und von 4 Stellplätzen für die Hausmeisterwohnungen.

Der Bau- und Planungsausschuss der Stadt Dachau hat am 14.07.2020 das Mobilitätskonzept des Landkreises Dachau gebilligt und beschlossen, dass die erforderliche Stellplatzzahl nach Satzung deshalb um 25 % reduziert werden kann. Ausgehend von den 272 Stellplätzen nach Satzung sind demzufolge mind. 205 Stellplätze nachzuweisen.

Um auf künftige Flächenansprüche in der Tiefgarage reagieren zu können (zusätzliche Car-Sharing Fahrzeuge, Erhöhung der Betriebsflotte, Mehrbedarf an Fahrradabstellplätzen etc. ...) wird dem Landkreis Dachau angeraten mind. 220 Stellplätze in der Tiefgarage zu planen.

Es ist eine bequeme, staufreie Zufahrtssituation in die Tiefgarage vom Bürgermeister-Zauner-Ring zu gewährleisten, so dass die Tiefgarage von den Mitarbeitern und Besuchern auch akzeptiert und genutzt wird. Die Belange bzgl. Mindestmaße gem. Bayerischer Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) sowie -sofern möglich- ergänzend die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der FGSV sind in der Tiefgaragenplanung zu berücksichtigen.

Die Nachweise zur Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrsqualität am Anschlussknotenpunkt der Tiefgarage an den Bürgermeister-Zauner-Ring sowie der Tiefgaragenabfertigung werden wie folgt beurteilt:

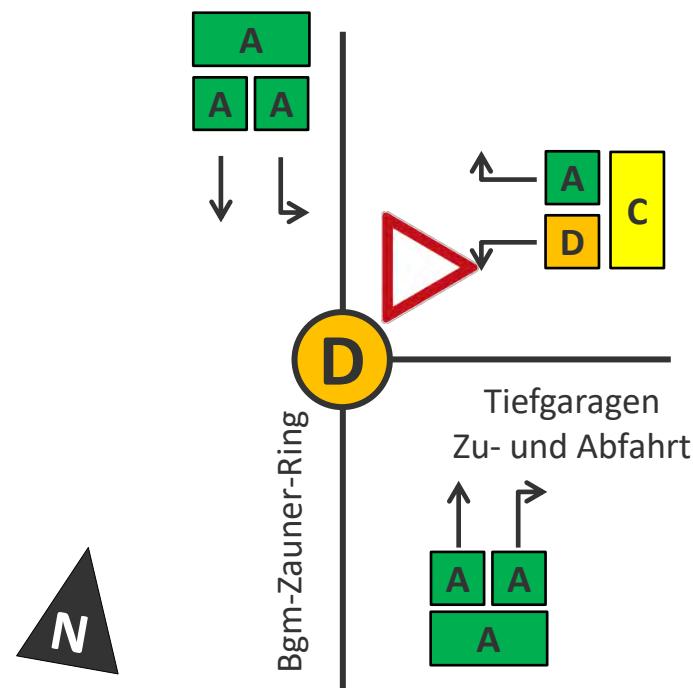


## Nachweis der Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrsqualität am Anschlussknotenpunkt der Tiefgarage an den Bürgermeister-Zauner-Ring

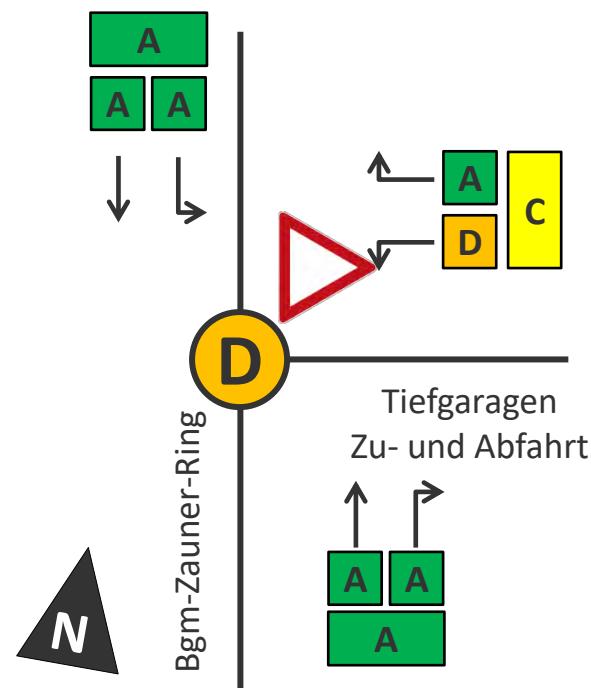
Die Beurteilung des Knotenpunkts erfolgt gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). In dem Verfahren wird die Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) aus Verkehrsteilnehmersicht in eine sechsstufigen Skala in Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit und dem Auslastungsgrad eingestuft. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit bzw. die ermittelte Verkehrsqualität ist in Anhang 1 beigefügt.

Die Bemessungsverkehre für die Beurteilung der Verkehrsqualität in den maßgeblichen Spitzenstunden stammen aus der Verkehrsuntersuchung des IB INGEVOST.

**Spitzenstunde vormittags**  
7:30 - 8:30 Uhr



**Spitzenstunde nachmittags**  
16:15 - 17:15 Uhr



QSV	Grenzwerte für Qualitätsstufen Mittlere Wartezeit $t_w$ in [s]
	Vorfahrtsgeregelter KP
A	$\leq 10$ s
B	$\leq 20$ s
C	$\leq 30$ s
D	$\leq 45$ s
E	$> 45$ s
F	$q > C$

QSV Qualität des Verkehrsablaufs  
q Verkehrsstärke  
C Kapazität

05  
Zentrale Handlungsfelder

→ Der Anschlussknotenpunkt kann ohne zusätzlichen Linksabbiegespur zur Tiefgarage die Verkehre der Prognosen mit ausreichender Qualität abwickeln

## Beurteilung der Tiefgaragenabfertigung bzw. Bemessung der Staulänge

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit für die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage erfolgt nach dem Verfahren gemäß HBS 2015. Darin erfolgt die Bewertung der Verkehrsqualität gesondert für jede Abfertigungsanlage. Aufgrund der Nutzergruppen der Tiefgarage werden Magnetschlüssel / Transpondertechnik und Magnetstreifen- / Chipkartentickets betrachtet.

Für die Ermittlung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs werden die mittleren Ein-/ und Ausfahrtszeiten herangezogen. I. d. R. dürfte Qualitätsstufe D den Anforderungen an eine Abfertigungsanlage genügen.

Sind Anlagen des ruhenden Verkehrs an Hauptverkehrsstraßen gelegen, sollte der Stauraum so groß bemessen werden, dass es unter der maßgebenden Belastung mit einer 95 prozentigen Sicherheit nicht zu einer Überstauung kommt. Dies trifft auf die Erschließung von Bürgermeister-Zauner-Ring zu.

	Magnetschlüssel/ Transpondertechnik				Magnetstreifen-/ Chipkartentickets			
	Spitzenstunde vormittags 07:30-8:30		Spitzenstunde nachmittags 16:15-17:15		Spitzenstunde vormittags 07:30-8:30		Spitzenstunde nachmittags 16:15-17:15	
	Tiefgaragen Zu- Abfahrt		Tiefgaragen Zu- Abfahrt		Tiefgaragen Zu- Abfahrt		Tiefgaragen Zu- Abfahrt	
	Einfahrt (Zufluss)	Ausfahrt (Abfluss)	Einfahrt (Zufluss)	Ausfahrt (Abfluss)	Einfahrt (Zufluss)	Ausfahrt (Abfluss)	Einfahrt (Zufluss)	Ausfahrt (Abfluss)
Kapazität je Anlage [Pkw/h]	380	360	380	360	235	270	235	270
maßg. Verkehrsbelastung [Pkw/h]	130	55	60	90	130	55	60	90
Mittlere Einfahrzeit [sec]	14,4	10,9	11,5	11,7	25,7	15,0	18,2	16,7
95 %-Staulänge [Pkw]	5,2	-	3,3	-	8,0	-	4,0	-
95 %-Staulänge [m]	31,0	-	20,1	-	48,0	-	24,0	-
Qualitätsstufe	A	A	A	A	B	A	B	B

→ notwendiger Stauraum  
31,0 - 48,0 m

## Separierung von Stellplätzen für ausgewählte Nutzergruppen

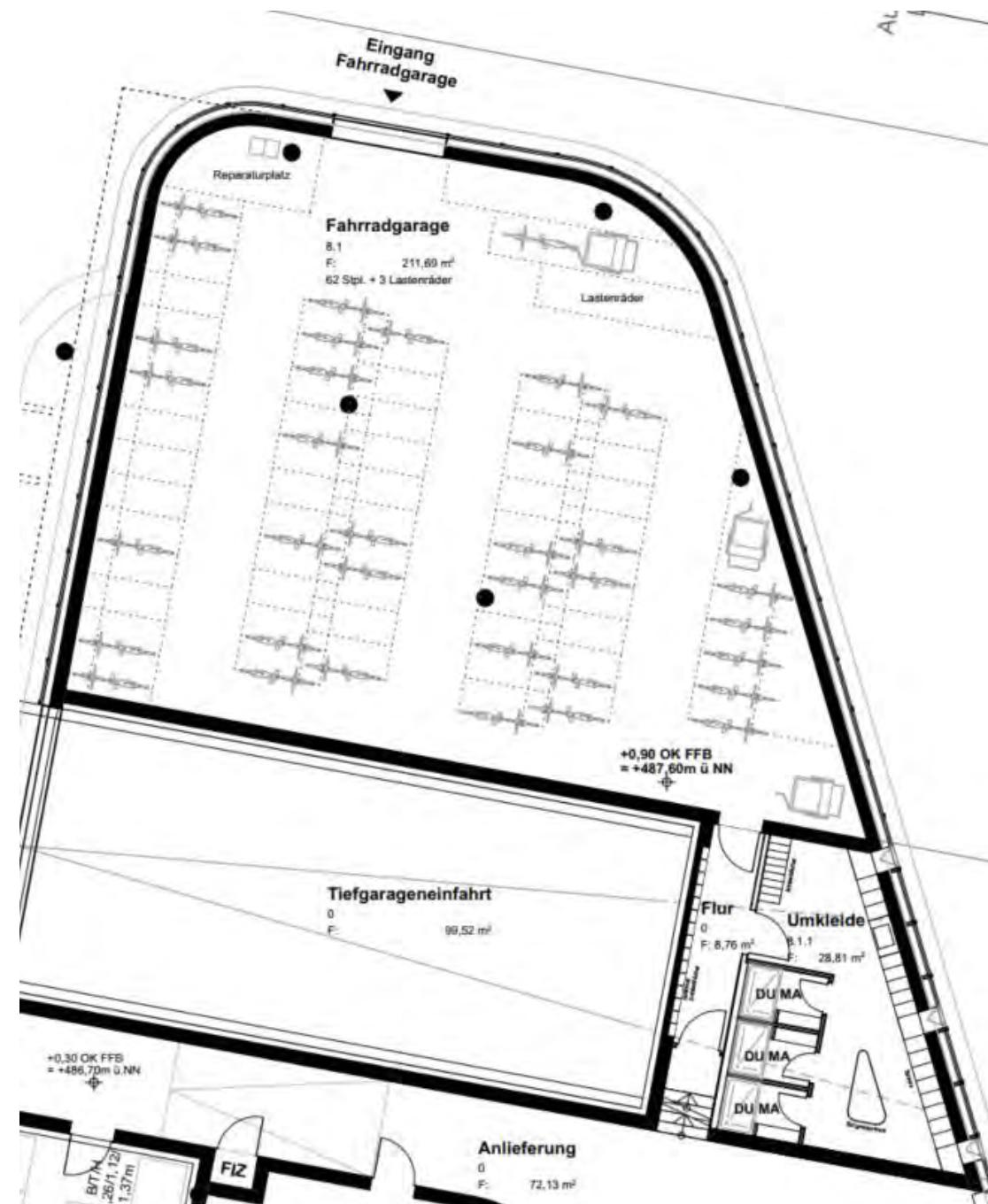
- Eine Separierung für Besucher und Mitarbeiter in der TG ist erforderlich: 75% für Mitarbeiter und 25% für Besucher.
- 5 oberirdische Stellplätze für Carsharing mit Ladeinfrastruktur, leicht auffindbar und ggf. abschließbar zur Vermeidung von Falschparkern
- Stellplätze für Rollstuhlfahrer sind im näheren Bereich der Aufzüge vorzusehen.
- Die Separierung ist durch Schrankenanlagen zwischen den verschiedenen Bereichen vorzusehen.  
→ Dimensionierung der Schrankenanlagen gem. Anforderungen der EAR 05

## 06 Maßnahmen Mobilitätsmanagement und Erschließung

Entsprechend der Handlungsfelder wurden Anforderungen abgeleitet und räumlich zugeordnet, die in der Objektplanung Gebäude und in der Objektplanung Freianlagen zu berücksichtigen sind, und Maßnahmen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Mitarbeiter entsprechen, formuliert. In den nachfolgenden Ausführungen ist der Planungsstand vom 28.05. / 14.07. bzw. 30.07.21 dargestellt, in dem die Anforderungen des Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept berücksichtigt sind.

### 6.1 Anforderungen an die Gebäudeplanung

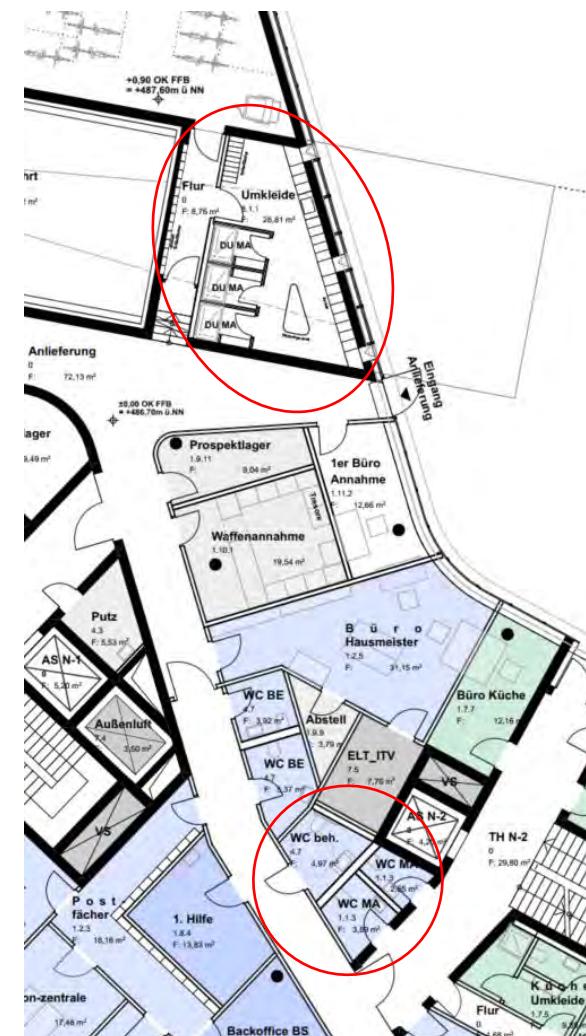
- Komfortable abschließbare Radabstellplätze für Mitarbeiter im EG („Fahrradgarage“)



Ausschnitt EG, Fahrradgarage mit Umkleiden und Duschen

© h4a Gessert + Randecker Architekten GmbH (Vorentwurf Planungsstand: 14.07.2021)

- Mindestens 100 MA-Radabstellplätze (bei Radverkehrsanteil zwischen heute 15 % und künftig 25 %), keine Duplexparker
- Vorliegende Planung: 62 MA-Radabstellplätze in Fahrradgarage sowie 45 MA-Radabstellplätze in einer geschlossenen Einhausung in den Außenanlagen (insg. 107 MA-Radabstellplätze)
- 3 Abstellplätze für landratsamtseigene Lastenräder für Mitarbeiter
- Möglichkeit der Abstellung von Fahrradanhängern
- Abstand Radabstellplätze mindestens 80 cm
- Radabstellbereiche mit Videoüberwachung
- Vorrüsten für Zeiterfassungssystem für Radfahrer direkt bei den Radabstellplätzen
- Reparatur- und Waschplatz ca. 4 m x 4 m, nicht im Einfahrts-/Rangierbereich
- Berücksichtigung FGSV Hinweise zum Fahrradparken und EAR 05
- Radabstellbereiche mit mehrfacher Lademöglichkeit für E-Bikes
  - Ladeoption direkt an Ständern zum Laden ohne Akkuabnahme, Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung
- Direkt zugeordnete Umkleieräume mit Spinden und Trocknungsmöglichkeiten
- Direkt zugeordnete Sanitärbereiche (Duschen / WCs)
  - WCs bis ca. 20 m Entfernung zumutbar



**Ausschnitt EG, Umkleiden, Duschen und WCs**  
 © h4a Gessert + Randecker Architekten GmbH  
 (Vorentwurf Planungsstand: 14.07.2021)

- Komfortable 2-geschossige Tiefgarage mit reduziertem Angebot an Stellplätzen für 450 Mitarbeiter und Besucher, aber mit ausreichender Dimensionierung für verbleibenden MIV
  - Stellplatzpflicht: 272 Stellplätze
  - Reduzierung um 25% → insgesamt müssen mind. 205 Stellplätze hergestellt werden
  - zzgl. Flexibilität für künftige Flächenansprüche (z. B. Carsharing) -> es wird empfohlen **mind. 220 Stellplätze** herzustellen
    - → 75% für Mitarbeiter = ca. 165 SP
    - → 25% für Besucher = ca. 55 SP
  - **Vorliegende Planung:**
    - 220 ST in TG mit folgender Aufteilung:  
UG 1: 127 STP (64 STP für MA, 63 STP für Besucher)
    - UG 2: 93 STP für MA
    - Zusätzlich 19 STP in der Nachbartiefgarage für MA vorhanden
    - Zusätzlich oberirdisch 5 Carsharingstellplätze und weitere 7 Stellplätze für Betrieb Landratsamt
    - Summe: **251 Stellplätze**



**Tiefgarage UG 1**

© h4a Gessert + Randecker Architekten GmbH  
(Vorentwurf Planungsstand: 14.07.2021)

- Lichte Höhe mind. 2,10 m gemäß EAR 05; die minimale lichte Durchfahrtshöhe muss unter allen Bauteilen, Einbauten und Verkehrszeichen vorhanden sein, auch unter Luftkanälen, Sprinkler und Entwässerungsleitungen.
- Kfz Stellplätze gemäß GaStellV mind. 2,5 m Breite und mind. 5,50 m Länge; Fahrgassenbreite 6,50 m als Mindestmaß; Stellplätze neben festen Einbauten mind. 2,85 m (einseitig) bzw. 2,90 m (beidseitig)
- Abrundungen in Querungen / Kreuzungsbereichen mind. 2,5 m Innenradius, in Hauptquerungen mind. 5 m Innenradius zur besseren Nutzbarkeit und Fahrsicherheit
- Idealerweise 1-2 Stützenreihen in der Mitte der Tiefgarage; Stützenstellung möglichst längs zwischen gegenüberliegenden Stellplätzen und nicht "neben" den Stellplätzen (Klärungsbedarf mit Statik Tragwerksplaner)
- Berücksichtigung GaStellV und soweit möglich der EAR 05



### Tiefgarage UG 2

© h4a Gessert + Randecker Architekten GmbH  
(Vorentwurf Planungstand: 14.07.2021)

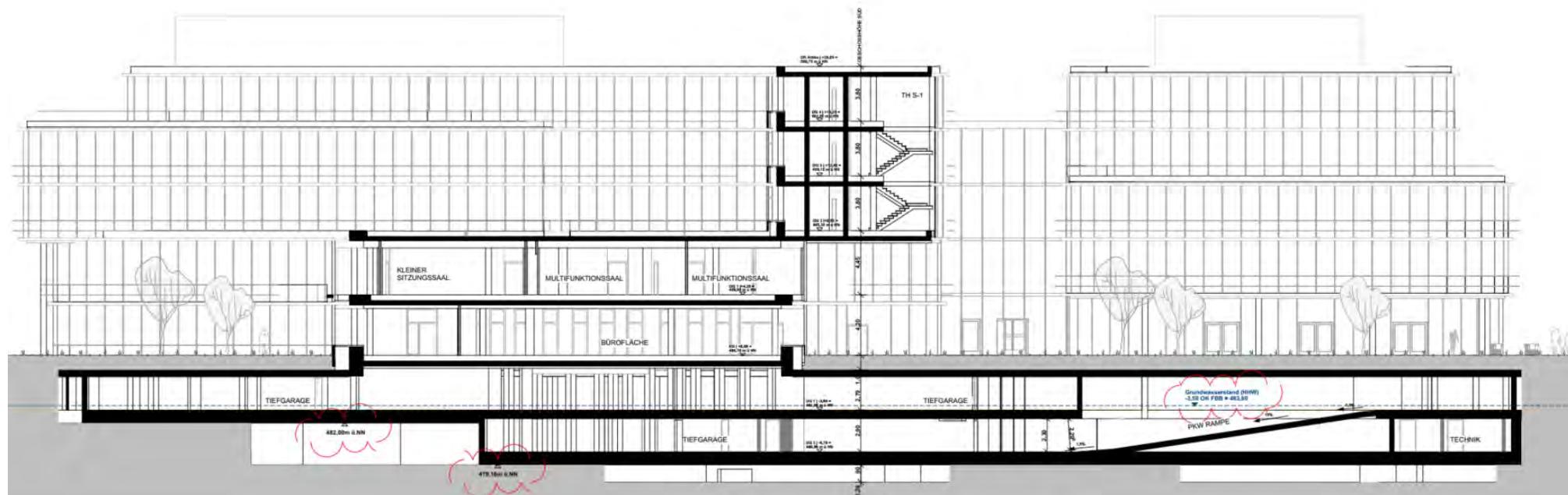
06

Maßnahmen  
Mobilitäts-  
management  
und  
Erschließung

43

- Funktionale Trennung Pkw-Tiefgarage für Besucher und Mitarbeiter
  - Gemeinsame Zufahrt vom Bürgermeister-Zauner-Ring für Besucher und Mitarbeiter: Tiefgarage mit Beschränkung und Rolltor o. ä. zur Abschließbarkeit außerhalb der Betriebszeiten des Landratsamtes
  - Separate Beschränkung der Stellplätze für Mitarbeiter (Standort vorzugsweise im UG 1, keine Toranlage notwendig)
  - Vorliegende TG-Planung: 157 Mitarbeiterstellplätze, 63 Besucherstellplätze
  - Flexibilität für Anpassung an zukünftige Bedarfe
  - Anordnung der Schrankenanlagen nicht auf Rampen
  - Bezahlssystem für Besucher und evtl. Mitarbeiter (2 Kassenstandorte, auch wenn 1-2 Stunden für Besucher kostenfrei sind); eine mögliche Gebührenpflicht setzt eine Parkraumbewirtschaftung der Nachbarquartiere voraus

- Bequeme, staufreie Zufahrtssituation in die Pkw-Tiefgarage vom Bürgermeister-Zauner-Ring
  - 1 Tiefgaragen-Einfahrt und 1 Tiefgaragen-Ausfahrt (nebeneinanderliegend)
  - Einfahrt/Stauraum: Aufstelllänge von 31 m bis 48 m je nach Ausfertigung der Schrankenanlage (Gehwegkante rückseitig bis Schranke); vorliegende Planung: der notwendige Stauraum ist mit 48 m eingehalten



Tiefgarage Rampe UG 1 / Schnitt 5 - 5

© h4a Gessert + Randecker Architekten GmbH (Vorentwurf Planungsstand: 28.05.2021)

- keine zusätzliche Links-Abbiegespur für TG-Einfahrt am Bürgermeister-Zauner-Ring erforderlich
- Als Rampenbreite wird gemäß EAR 05 für gerade Rampe die Mindestbreite von 2,75 m je Fahrspur zuzüglich 0,25 m Schrammbord pro Richtung empfohlen
- Rampenneigung max. 15 % gem. GaStellV; Rampenneigungen über 8 % müssen ausgerundet oder abgeflacht werden, Rampenneigung ist bei Kurven am Innenradius anzusetzen; lichte Durchfahrtshöhe auf Rampen senkrecht zur Fahrbahn mindestens 2,30 m; vorliegende Planung: Rampenneigung 15 % mit entsprechenden Ausrundungen
- Berücksichtigung der GaStellV und soweit möglich EAR 05
- E-Ladeoption für Pkw
  - Für Mitarbeiter-Stellplätze und Landratsamt-Pkw-Pool, sofortige Ausstattung von 2+x Stellplätzen je Ebene, Vorrüsten weiterer Stellplätze (Leerrohr plus Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung)
- Behindertenstellplätze
  - Mindestens 3 Behindertenstellplätze
  - Behindertenstellplätze nahe der Aufzüge
  - Anzahl gemäß Vorschrift Barrierefreiheit (DIN 18024-2: 1 % der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch 2 Stellplätze, müssen nach DIN 18025-1 gestaltet sein)
- Monitor oder Multi-TouchScreen für Besucher im Foyer LRA zur Info über Angebote
  - mit Datenanschluss zur Echtzeitanzeige der Abfahrten im ÖPNV

## 6.2 Anforderungen an die Freiraumplanung

- Attraktiver Hauptzugang über Bürgermeister-Zauner-Ring und Weiherweg, Adressbildung am Bürgermeister-Zauner-Ring
- Komfortable abschließbare Radabstellung für Mitarbeiter
  - 45 MA-Radabstellplätze in einer geschlossenen Einhausung in den Außenanlagen (insg. 107 MA-Radabstellplätze)
  - Flexibilität für Erweiterbarkeit des Radabstellbereichs in den Außenanlagen durch Umorganisation der Radabstellplätze für Besucher in abgeschlossene Radabstellplätze für Mitarbeiter (dynamisches Konzept)
  - Abstand Radabstellplätze mindestens 80 cm
  - Radabstellbereiche mit Videoüberwachung
  - Möglichkeit der Abstellung von Fahrradanhängern
  - Evtl. Vorrüsten für Zeiterfassungssystem für Radfahrer direkt bei den Radabstellplätzen
  - Berücksichtigung FGSV Hinweise zum Fahrradparken und EAR 05



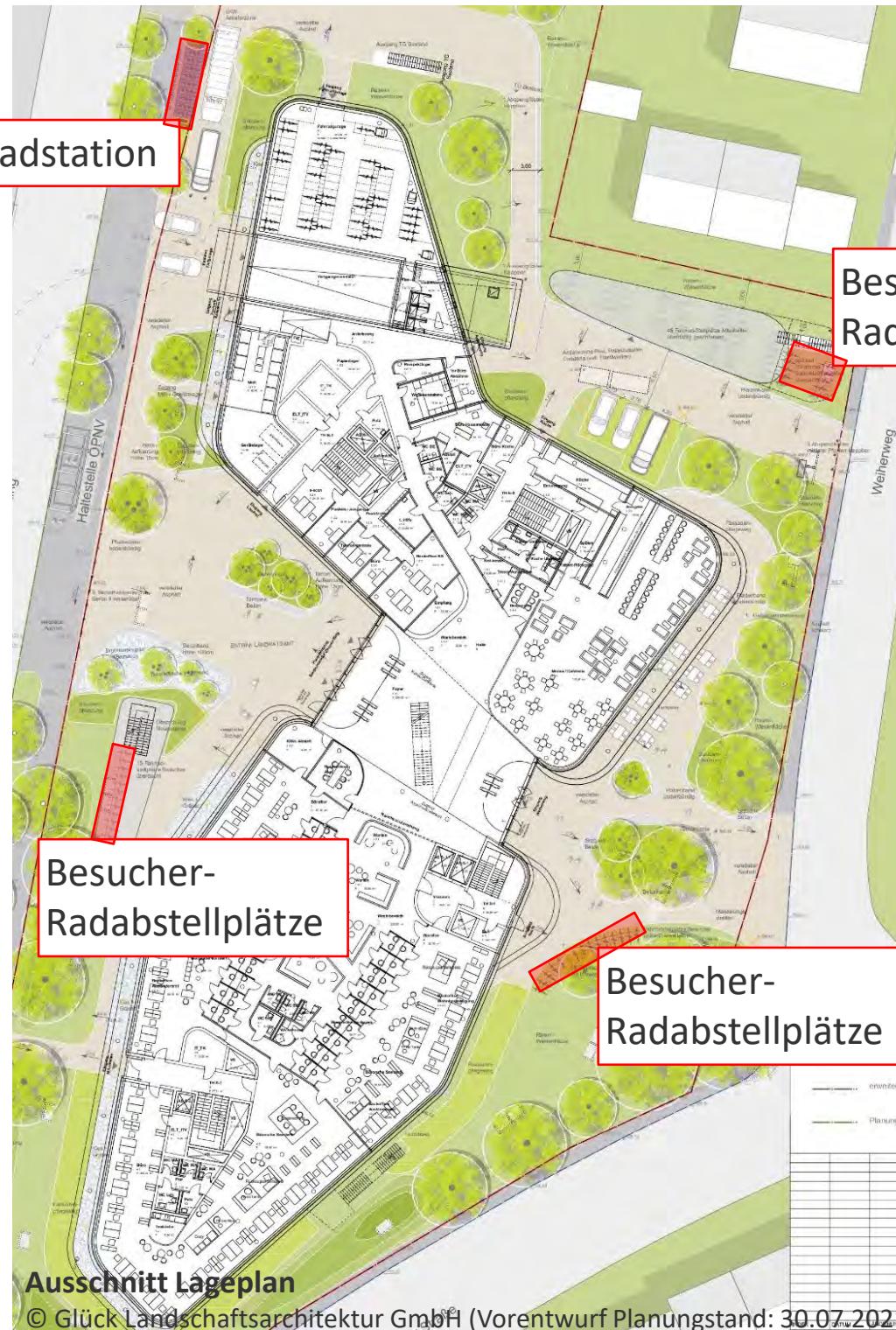
- Radabstellung für Besucher
  - im nahen Zugangsbereich auf beiden Zugangsseiten, 25 Stellplätze am Weiherweg (davon 10 überdacht), 15 Stellplätze am Bürgermeister-Zauner-Ring (überdacht)
  - Abstellanlagen für E-Lastenräder-Sharing, Besucher-Lastenräder und Fahrradanhänger mit hohem gestalterischen Anspruch
- Radabstellbereich mit mehrfachen Lademöglichkeiten für E-Bikes
  - Ladeoption direkt an Ständern zum Laden ohne Akkuabnahme, Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung
- (MVG) Mietrad Station als Systembestandteil
  - am Bürgermeister-Zauner-Ring, Nähe zum Haupteingang, zum ÖPNV und anderen öffentlichen Einrichtungen (Jobcenter / Jugendamt / Finanzamt), gut einsehbar
  - Maße ca. 10-12 m x 1,8 m zzgl. Ausparkraum 1,30 m
  - Stelenfundament, Stromanschluss mind. 10 KW

Mietradstation

Besucher-Radabstellplätze

Besucher-Radabstellplätze

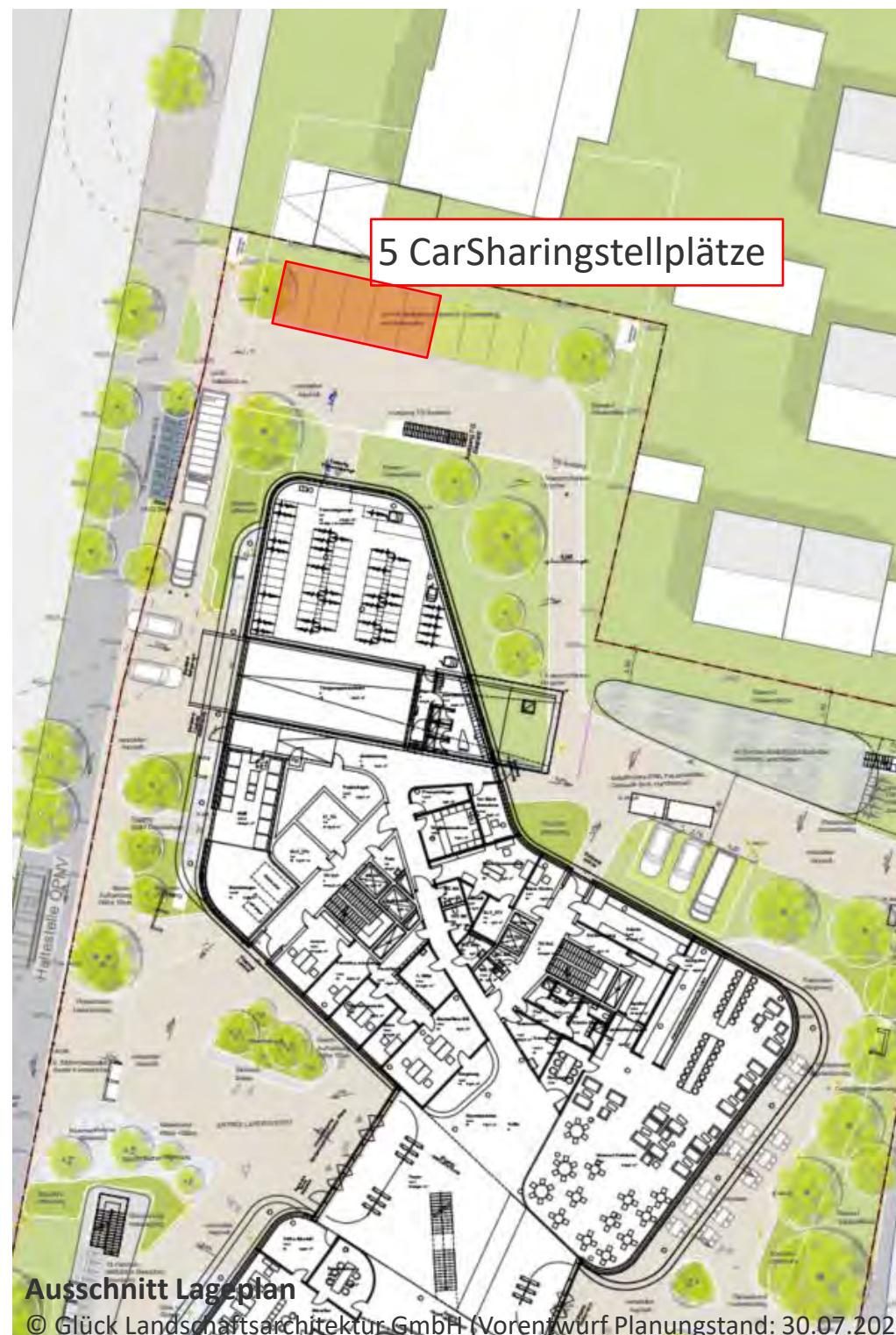
Besucher-Radabstellplätze



Ausschnitt Lageplan

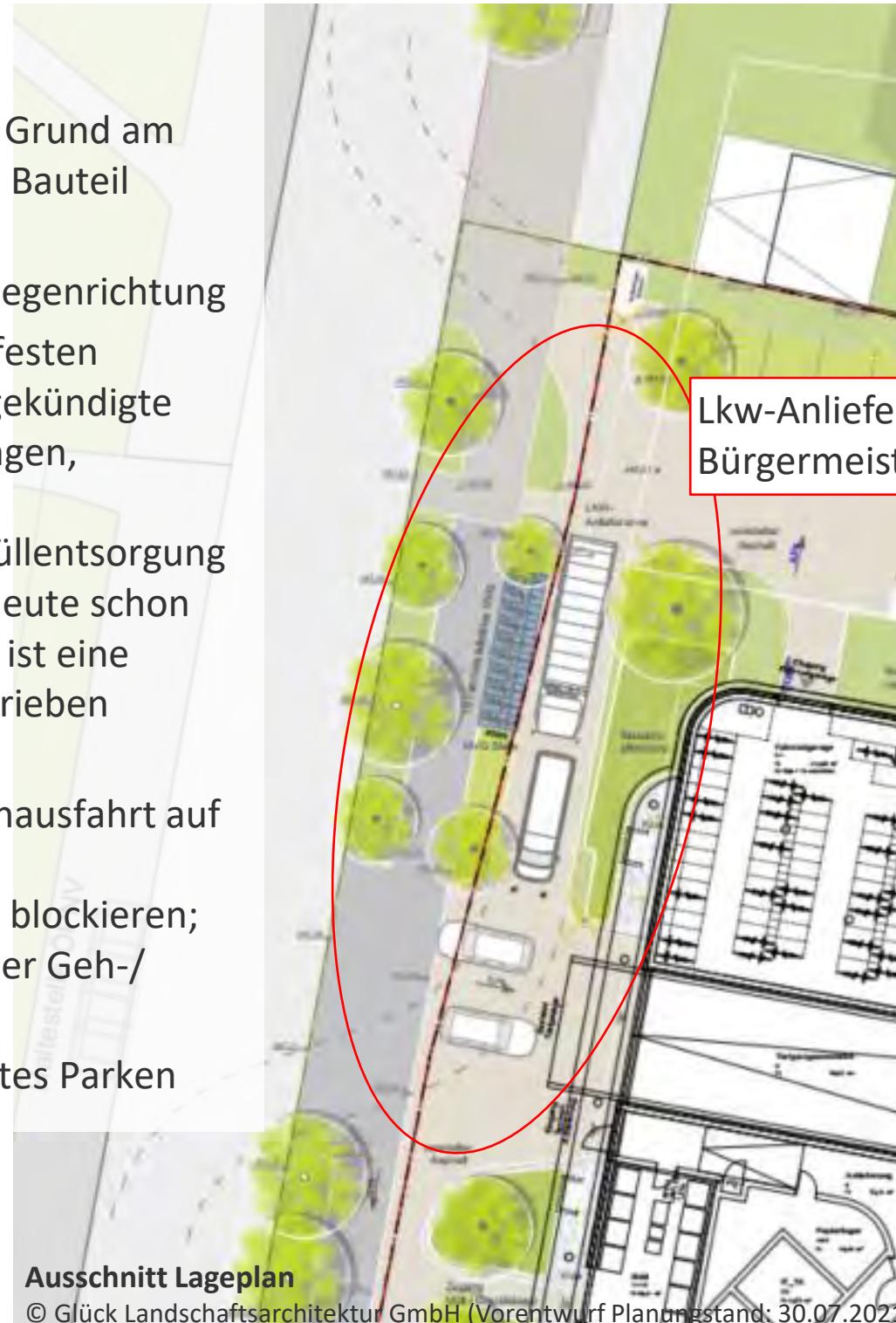
© Glück Landschaftsarchitektur GmbH (Vorentwurf Planungsstand: 30.07.2021)

- Stellplätze für CarSharingfahrzeuge
  - 5 leicht auffindbare und gut zugängliche CarSharingstellplätze mit Ladevorrichtung, mind. 11 KW, 24/7 nutzbar
  - Überlauf für Poolfahrzeuge
  - Stellplätze 2,80 m breit
  - Abwenden von Falschparkern durch z. B. Abschließbügel o. ä.



■ Lkw-Anlieferzone / Müllabfuhr  
Bürgermeister-Zauner-Ring

- Flächenschonende Anordnung auf privatem Grund am Bürgermeister-Zauner-Ring, dem nördlichen Bauteil zugeordnet
- Anlieferung parallel zur Straßenführung in Gegenrichtung
- Ausreichend für Müllabfuhr (regelmäßig zu festen Terminen) und für gelegentliche, vorher angekündigte Lkw-Lieferungen (Büromöbel, Papierlieferungen, Wahlunterlagen per Sattelschlepper); ca. 11 Lkws > 7,5 t / Monat; ggf. kann die Müllentsorgung auch über den Weiherweg im Rahmen der heute schon stattfindenden Entsorgung erfolgen. Hierfür ist eine gesonderte Klärung mit den Entsorgungsbetrieben erforderlich
- Die Anlieferzone darf sowohl die Tiefgaragenausfahrt auf dem nördlichen Grundstück, als auch die Tiefgaragenabfahrt des Landratsamtes nicht blockieren; ein Rückwärtsstoßen der Lieferfahrzeuge über Geh-/Radweg muss vermieden werden
- Schutz der Aufstellfläche gegen unberechtigtes Parken mittels Poller
- Bemessungsfahrzeuge:  
Müllfahrzeug 3-achsig 9,95 m x 2,50 m,  
Transporter 6,89 m x 2,17 m



Lkw-Anlieferung / Müllabfuhr  
Bürgermeister-Zauner-Ring

Ausschnitt Lageplan

© Glück Landschaftsarchitektur GmbH (Vorentwurf Planungsstand: 30.07.2021)



### 6.3 Bereitstellen von alternativen Mobilitätsangeboten

Das Bereitstellen von folgenden zusätzlichen Mobilitätsangeboten wird empfohlen. Es kann die baulichen Maßnahmen des Bauherrn zielführend ergänzen:

- Übertragbare ÖV Tickets für Dienstfahrten
- Landratsamt-Fahrzeugpool emissionsfrei auch zur Mitnahme über Nacht und am Wochenende
  - Erweiterung der Dienstwagenflotte, ggf. Kooperation mit Alphabet o. ä.
  - Poolfahrzeuge sollen auch für CarSharing zur Verfügung stehen
- Carsharing auch für Mitarbeiter zur privaten Nutzung und für Nachbarn; Umsetzung ist noch zu prüfen
  - 5 leicht auffindbare und gut zugängliche Stellplätze
  - Betreiberform ist noch zu prüfen (Landkreis oder privater Betreiber)
  - ggf. noch Verbrenner
- 3 Lastenräder auch zur privaten Nutzung
- MVG Rad-Station als Systembestandteil (siehe auch 6.2); E-Rad



## 6.4 Mobilitätsmanagementangebote

Über die Bauherrenmaßnahmen hinaus wird das Bereitstellen nachfolgender Mobilitätsmanagementangebote empfohlen:

- Digitales Mobilitätsportal
  - mit Info über ÖV Angebot und ergänzende Angebote, Echtzeitabfahrtsanzeigen
  - Monitor oder Multi-TouchScreen für Besucher im Foyer zur Info über Angebote mit Datenanschluss zur Echtzeitanzeige der Abfahrten im ÖPNV
- Digitales Buchungsportal für Flottenfahrzeuge
  - Buchungs-App
  - Fuhrparkmanagement zur Steigerung der Effizienz und besseren Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge, weniger Standzeiten
- Digitale Mitfahrbank
- Sharing Lieferdienste und Lieferpartnerschaften für Mahlzeiten
- Kommunikation der Angebote intern
  - Infoaktionen
  - (regelmäßiger) Mobilitätstag und Infomaterial, “Neu-Mitarbeiterpaket“ mit Schnupperticket
- Parkgebühren in Tiefgarage auch für Mitarbeiter (evtl. gebührenfrei für emissionsfreie Fahrzeuge)
  - Parkgebühren oder kostenlose Nutzung für Mitarbeiter ist in Abhängigkeit vom Parkraummanagement in der Nachbarschaft noch zu klären
- Terminvereinbarungspflicht für Besucher: Digitalisierung ermöglicht Besuchersteuerung

## 6.5 Angebote im Arbeitsverhältnis

Folgende Angebotsempfehlungen wären ergänzend sinnvoll. Sie gehen weit über übliche Bauherrenleistungen hinaus und sind als Vorschläge zu verstehen, die jedoch noch der Prüfung bedürfen (Arbeit- und Steuerrecht):

- Aufgabe der Bindung von Privatfahrzeugnutzung in Mitarbeiterverträgen: für diejenigen, die bereit sind auf alternative Systeme (Fuß, Rad, ÖV) umzusteigen (Nachfragereduktion Stellplätze)
- Anreizsystem zum Umstieg, Bsp. Zuschuss zu ÖV Ticket
- Anreizsystem zum Umstieg, Bsp. CO<sub>2</sub> Bonussystem
- ÖV Jobticketangebot, sofern kritische Masse erreichbar
- Private Nutzungsoption für Sharing Angebote: Mieträder, Lastenrad, SharingKfz
- Anreize für Erwerb privates Pedelec (Zuschuss)
- Anreize für Erwerb privates emissionsfreies Fahrzeug (Zuschuss)
- Kostenloser Ladestrom für Mitarbeiter
- Bereitstellen von Mobilitätsbudget als Mitarbeiter-Zuschuss (ÖV plus x)
- Arbeitsplatz unabhängiges Arbeiten
  - ermöglicht durch Digitalisierung der Verwaltung
  - reduziert Wege zum Arbeitsplatz und trägt damit zur Verkehrsvermeidung bei
  - reduziert Stellplatzbedarf

## 6.6 Maßnahmen außerhalb Einflussbereich Bauherr

Weitere Maßnahmen - auch außerhalb des direkten Einflussbereichs des Bauherren – können das Mobilitätskonzept des Landratsamtes zusätzlich unterstützen:

- Parkraumbewirtschaftung in den Nachbarquartieren (Anwohnerparken)
- Weitere Radverkehrsförderung
  - Mietradstationen an den Bahnhöfen
  - Ausbau Radwege
  - Innerörtliche Beschilderung des LRAs für Radfahrer im Rahmen des Beschilderungskonzeptes der Stadt Dachau
  - Ausbau der landkreisweiten Radwegeinfrastruktur, z. B. in Form von Radschnellwegen
- ÖPNV
  - Taktverdichtung (z. B. 10-Min-Takt der Ringbuslinien 720 und 722)
  - Aufwertung der Bushaltestelle „Landratsamt“ im Zusammenhang mit der Eingangssituation, ggf. Einrichtung einer Querungshilfe und Ausbau des Bürgermeister-Zauner-Rings
  - Weiterer Ausbau des ÖPNVs landkreisübergreifend, insb. der Busverkehre

## 6.7 Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel			
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV
<b>1</b>	<b>Bauliche Maßnahmen LRA Gebäude</b>											
1.1	Komfortable abschließbare Radabstellplätze für MA ("Fahrradgarage")	Insg. mind. 100 MA-Radabstellplätze, davon 62 Radabstellplätze in Fahrradgarage, keine Duplexparker; Abstand Radabstellplätze mindestens 80 cm Radabstellbereich mit Videoüberwachung (mind. Zugänge); Reparatur- und Waschplatz ca. 4 m x 4 m, nicht im Einfahrts-/ Rangierbereich; 3 Abstellplätze für LRA-eigene Lastenräder für MA; Möglichkeit der Abstellung von Fahrradanhängern; Vorrüsten Zeiterfassung für Radfahrer direkt bei den Radabstellplätzen; Berücksichtigung FGSV Hinweise zum Fahrradparken und EAR 05;	(x)	x					++			+
1.2	Radabstellbereich mit mehrfachen Lademöglichkeiten für E-Bikes	Ladeoption direkt an Ständern zum Laden ohne Akkuabnahme, Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung;	x	x					+			
1.3	Direkt zugeordnete Umkleieräume mit Spinden und Trocknungsmöglichkeit		x	x					++			
1.4	Direkt zugeordnete Sanitärbereiche (Duschen / WCs)	WCs bis ca. 20 m Entfernung zumutbar	x	x					++			

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel			
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV
1.5	Komfortable 2-geschossige TG mit reduzierter, aber ausreichender Dimensionierung für 450 Mitarbeiter	<p>Insg. mind. 220 Pkw-Stellplätze; Berücksichtigung GaStellV und soweit möglich EAR 05</p> <p>Lichte Höhe mind. 2,10 m gemäß EAR 05 (Die minimale lichte Durchfahrtshöhe muss unter allen Bauteilen, Einbauten und Verkehrszeichen vorhanden sein, auch unter Luftkanälen, Sprinkler- und Entwässerungsleitungen);</p> <p>Kfz Stellplätze gemäß GaStellV mind. 2,5 m Breite und mind. 5,50 m Länge, Fahrgassenbreite 6,50 m als Mindestmaß (Vorgabe Landratsamt und Empfehlung Gutachter);</p> <p>Gemäß EAR 05 sind Stellplätze neben festen Einbauten mind. 2,85 m (einseitig) bzw. 2,90 m (beidseitig) auszuführen);</p> <p>Abrundungen in Querungen / Kreuzungsbereichen mind. 2,50 m Innenradius, in Hauptquerungen mind. 5,0 m Innenradius zur besseren Nutzbarkeit und Fahrsicherheit;</p> <p>Idealerweise 1-2 Stützenreihen in der Mitte der TG;</p> <p>Stützenstellung möglichst längs zwischen gegenüberliegenden Stellplätzen und nicht "neben" Stellplätzen (Klärungsbedarf mit Tragwerksplaner);</p> <p>Berücksichtigung GaStellV und EAR 05</p>	x	x	x		x					
1.6	Funktionale Trennung Pkw-TG für Besucher und Mitarbeiter	<p>Gemeinsame Zufahrt vom Bgm-Zauner-Ring für Mitarbeiter und Besucher: TG mit Beschränkung und Rolltor o. ä. zur Abschließbarkeit außerhalb der Betriebszeiten des LRAs;</p> <p>Separate Beschränkung der Stellplätze für MA (Standort vorzugsweise im UG 1, keine Toranlage notwendig);</p> <p>Anordnung der Schrankenanlagen nicht auf Rampen;</p> <p>Bezahlsystem für Besucher und evtl. Mitarbeiter;</p> <p>Flexibilität für Anpassung an künftige Bedarfe;</p>	x	x	x		x					

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel				
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV	
1.7	Bequeme, staufreie Zufahrtssituation in die Pkw-TG vom Bgm-Zauner-Ring	1 TG-Einfahrt und 1 TG-Ausfahrt; Berücksichtigung GaStellV und soweit möglich EAR 05; Einfahrt/Stauraum: Aufstelllänge von 31 m bis 48 m, je nach Ausfertigung der Schrankenanlage (Gehwegkante rückseitig bis Schranke); Keine zusätzliche Links-Abbiegespur für TG-Einfahrt am Bgm-Zauner-Ring erforderlich; Als Rampenbreite wird die Mindestbreite von 2,75 m je Fahrspur zuzüglich 0,25 m Schrammbord pro Richtung empfohlen; Rampenneigung max. 15 % gem. GaStellV; Rampenneigungen über 8 % müssen ausgerundet oder abgeflacht werden, Rampenneigung ist bei Kurven am Innenradius anzusetzen; Lichte Durchfahrtshöhe auf Rampen senkrecht zur Fahrbahn mind. 2,30 m;	x	x	x								
1.8	E-Ladeoption für Pkw	Für MA-Stellplätze und LRA-Pkw-Pool, sofortige Ausstattung von 2+x Stellplätzen je Ebene, Vorrüsten weiterer Stellplätze (Leerrohr plus Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung);	x	x							+		
1.9	Behindertenstellplätze	Mind. 3 Behindertenstellplätze nahe der Aufzüge, Anzahl gemäß Vorschrift Barrierefreiheit (DIN 18024-2: 1 % der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch 2 Stellplätze; müssen nach DIN 18025-1 gestaltet sein)	x	x	x								
1.10	Monitor oder Multi-TouchScreen für Besucher im Foyer LRA zur Info über Angebote	mit Datenanschluss zur Echtzeitanzeige der Abfahrten im ÖPNV;	x		x						+		+

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel			
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermeidung MIV
<b>2</b>	<b>Bauliche Maßnahmen LRA Freifläche</b>											
2.1	Attraktiver Hauptzugang über Bgm-Zauner-Ring und Weiherweg	Adressbildung am Bgm-Zauner-Ring			x							
2.2	Komfortable abschließbare Radabstellung für MA	Insg. mind. 100 MA-Radabstellplätze, davon 45 Radabstellplätze in einer geschlossenen Einhausung in den Außenanlagen, keine Duplexparker; Flexibilität für Erweiterbarkeit des Radabstellbereichs in den Außenanlagen durch Umorganisation der Radabstellplätze für Besucher in abgeschlossene Radabstellplätze für Mitarbeiter (dynamisches Konzept); Abstand Radabstellplätze mindestens 80 cm Radabstellbereich mit Videoüberwachung (mind. Zugang); Möglichkeit der Abstellung von Fahrradanhängern; Vorrüsten Zeiterfassung für Radfahrer direkt bei den Radabstellplätzen; Berücksichtigung FGSV Hinweise zum Fahrradparken und EAR 05;	(x)	x						++		+
				x								
			x	x						+		
2.3	Radabstellbereich mit mehrfachen Lademöglichkeiten für E-Bikes	Ladeoption direkt an Ständern zum Laden ohne Akkuabnahme, Schaffen ausreichender Stromanschlussleistung;	x	x						+		
2.4	Radabstellung für Besucher	Im nahen Zugangsbereich auf beiden Zugangsseiten, 25 Stellplätze am Weiherweg (davon 10 überdacht), 15 Stellplätze am Bürgermeister-Zauner-Ring (überdacht); Abstellanlagen für E-Lastenräder-Sharing, Besucher-Lastenräder und Fahrradanhänger mit hohem gestalterischen Anspruch;			x					+		+
2.5	(MVG) Mietrad Station als Systembestandteil	Am Bgm-Zauner-Ring, Nähe zum Haupteingang, zum ÖPNV und anderen öffentl. Einrichtungen, gut einsehbar; Maße ca. 10-12 m x 1,8 m zzgl. Ausparkraum 1,30 m, Stelenfundament, Stromanschluss mind. 10 KW;	x	x	x		x	x		+	++	+
2.6	Stellplätze für CarSharingfahrzeuge	5 leicht auffindbare und gut zugängliche CarSharingstellplätze; 24/7 nutzbar; mit Ladevorrichtung, mind. 11 KW; Überlauf für Poolfahrzeuge; Stellplätze 2,80 m breit; Abwenden von Falschparkern durch z. B. Abschließbügel o. ä.	x	x	x		x	x			+	+

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel				
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV	
2.7	Lkw-Anlieferzone / Müllabfuhr Bgm-Zauner-Ring	Flächenschonende Anordnung auf privatem Grund am Bgm-Zauner-Ring, dem nördlichen Bauteil zugeordnet; Anlieferung parallel zur Straßenführung in Gegenrichtung; Ausreichend für Müllabfuhr (regelmäßig zu festen Terminen) und für gelegentliche, vorher angekündigte Lkw-Lieferungen (Büromöbel, Papierlieferungen, Wahlunterlagen per Sattelschlepper); Die Anlieferzone darf sowohl die Tiefgaragenausfahrt auf dem nördlichen Grundstück, als auch die Tiefgaragenabfahrt des Landratsamtes nicht blockieren; ein Rückwärtsstoßen der Lieferfahrzeuge über Geh-/ Radweg muss vermieden werden; Schutz der Aufstellfläche gegen unberechtigtes Parken mittels Poller; ggf. Müllentsorgung auch über Weiherweg; Bemessungsfahrzeuge: Müllfahrzeug 3-achsig 9,95 m x 2,50 m, Transporter 6,89 m x 2,17 m;				x	(x)						
2.8	Anlieferzone Post, Paketzusteller, Cafeteria, Handwerker	Anlieferzone auf Seite des Weiherwegs für externe Paketzustelldienste, interne Postfahrzeuge und Cafeteria mit Wendemöglichkeit; 1 temporärer Stellplatz für Lieferfahrzeuge (Handwerker, die tageweise im Amt Arbeiten verrichten) / 2 Stellplätze für Dienstfahrzeuge; Bemessungsfahrzeug: Transporter 6,89 m x 2,17 m; Ergänzende Erschließung vom Weiherweg ist aufgrund interner Betriebsabläufe notwendig, allerdings handelt es sich hierbei um interne Fahrzeuge mit geringer Fahrbewegung und externe Paketdienste, die auf ihren Touren auch die Wohnquartiere beliefern;				x	x						
2.9	Kiss+Ride	Gut etabliert am Weiherweg, sollte hier belassen werden		x			x						

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel				
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermeidung MIV	
<b>3</b>	<b>Alternative Mobilitätsangebote</b>	<i>Empfehlungen</i>											
3.1	Übertragbare ÖV Tickets für Dienstfahrten		x								++		+
3.2	LRA-Fahrzeugpool emissionsfrei auch zur Mitnahme über Nacht und am Wochenende	Erweiterung Dienstwagenflotte; ggf. Kooperation mit Alphabet o. ä. Poolfahrzeuge sollen auch für CarSharing zur Verfügung stehen	x	x								++	
3.3	Carsharing auch für Mitarbeiter zur privaten Nutzung und für Nachbarn	Umsetzung ist noch zu prüfen; 5 Stellplätze in TG, Betreiberform ist noch zu prüfen (Landkreis oder privater Betreiber); ggf. noch Verbrenner	x	x			x	x				+	+
3.4	3 Lastenräder auch zur privaten Nutzung		x	x			x				+		+
3.5	MVG Rad-Station als Systembestandteil	E-Rad	x	x	x		x	x			++	+	+
<b>4</b>	<b>Mobilitätsmanagementmaßnahmen</b>	<i>Empfehlungen</i>											
4.1	Digitales Mobilitätsportal mit Info über ÖPNV Angebot und ergänzende Angebote (Echtzeit)		x	x	x							++	+
4.2	Digitales Buchungsportal (Buchungs-App) für Flottenfahrzeuge		x	x									+
4.3	Digitale Mitfahrbank		x	x									++
4.4	Sharing Lieferdienste und Lieferpartnerschaften für Mahlzeiten			x			x						+
4.5	Kommunikation der Angebote intern	(Regelmäßiger) Mobilitätsstag und Infomaterial, "Neu-Mitarbeiterpaket" mit Schnupperticket	x	x	x		x	x					+
4.6	Parkgebühren in TG auch für MA (evtl. gebührenfrei für emissionsfreie Fahrzeuge)	Parkgebühren oder kostenlose Nutzung für Mitarbeiter (in Abhängigkeit vom Parkraummanagement in der Nachbarschaft);		x				x				+	++
4.7	Terminvereinbarungspflicht für Besucher				x								++

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel				
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV	
<b>5</b>	<b>Maßnahmen im Arbeitsverhältnis</b>	<i>Empfehlungen, bedürfen noch der Prüfung (Arbeits- und Steuerrecht)</i>											
5.1	Aufgabe der Bindung von Privatfahrzeugnutzung in MA Verträgen für diejenigen, die bereit sind, auf alternative Systeme (Fuß, Rad, ÖV) umzusteigen (Nachfragereduktion Stellplätze)		x	x									+
5.2	Anreizsystem zum Umstieg, Bsp. Zuschuss zu ÖV Ticket		x	x						++			
5.3	Anreizsystem zum Umstieg, Bsp. CO <sub>2</sub> Bonussystem		x	x						+	+	+	+
5.4	ÖV Jobticketangebot sofern kritische Masse erreichbar		x	x						++			
5.5	Private Nutzungsoption Mieträder, Lastenrad, SharingKfz			x						++			++
5.6	Anreize für Erwerb privates Pedelec (Zuschuss)			x						+			+
5.7	Anreize für Erwerb privates emissionsfreies Fahrzeug (Zuschuss)			x							++		
5.8	Kostenloser Ladestrom für MA			x							+		
5.9	Bereitstellen von Mobilitätsbudget als MA-Zuschuss (ÖV plus x)			x						+			+
5.10	Arbeitsplatz unabhängiges Arbeiten		x	x									++

Nr.	Maßnahmenübersicht	Weitergehende Anforderungen an Ausführung	Zielgruppen						Verkehrliches Ziel			
			MA Dienst-fahrten	MA Privat	Be-sucher	Liefer-verkehr	Nach-barn	Stadt	Förde-rung Fuß/Rad	Förde-rung ÖV	Emis-sions-reduk-tion MIV	Ver-kehrs-vermei-dung MIV
<b>6</b>	<b>Maßnahmen außerhalb Einflussbereich Bauherr</b>											
6.1	Parkraumbewirtschaftung			x	x		x					++
6.2	Mietradstationen an den Bahnhöfen		x	x	x		x	x	++	+		+
6.3	Ausbau Radwege		x	x	x		x	x	++		(+)	+
6.4	Innerörtliche Beschilderung des LRAs für Radfahrer im Rahmen des Beschilderungskonzeptes der Stadt DAH		x	x	x	x	x	x	+			
6.5	Ausbau der landkreisweiten Radwegeinfrastruktur, z. B. in Form von Radschnellwegen		x	x	x		x	x	++		(+)	+
6.6	ÖPNV-Taktverdichtung (z. B. 10-Min-Takt der Ringbuslinien 720 und 722)		x	x	x		x	x		++		+
6.7	Aufwertung Bushaltestelle "Landratsamt" im Zusammenhang mit der Eingangssituation, ggf. Einrichtung einer Querungshilfe und Ausbau des Bgm-Zauner-Rings		x	x	x		x			++		
6.8	Weiterer Ausbau des ÖPNVs landkreisübergreifend, insb. der Busverkehre		x	x	x		x	x		++		+

## 07 Fazit

Das Ergebnis ist ein ganzheitlich entwickeltes und aus vielfältigen Bausteinen bestehendes Mobilitätsmanagement- und Erschließungskonzept für das Landratsamt Dachau. Es ist richtungsweisend einerseits, aber auch realistisch andererseits.

Die verkehrliche Erschließung ist zukünftig gesichert.

Die neuen attraktiven Mobilitätsangebote erleichtern sowohl den Mitarbeitern, als auch den Besuchern des Landratsamtes den Umstieg vom Pkw auf nachhaltige Verkehrsmittel und bieten somit Anreize zur Verhaltensänderung.

Für Dienstfahrten bestehen künftig attraktive Angebotsalternativen.

Mit der Umsetzung des Mobilitäts- und Erschließungskonzepts ist eine Reduzierung der Stellplätze bei gleichzeitig verträglicher Verkehrsabwicklung möglich ohne das umgebende Quartier verkehrlich zu belasten. Damit wird die Voraussetzung für eine konfliktfreie Baurechtsschaffung geschaffen.

## Literaturverzeichnis

FGVS Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss Ruhender Verkehr: EAR 05, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Köln 2005

FGSV Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS Teil S - Stadtstraßen, Ausgabe 2015, Köln, 2015

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Köln 2012

h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH: Realisierungswettbewerb Landratsamt Dachau 2018, unter <https://www.h4a-architekten.de/de/wettbewerbe/landratsamt-0>

INGEVOST Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich, Dipl. Ing. Christian Fahnberg: Landratsamt Dachau Erweiterung am bestehenden Standort, Untersuchung zu den verkehrlichen Wirkungen, Planegg 2017

INTRAPLAN Consult GmbH: MIV-Konzept für den Landkreis Dachau, Mandatsträgerkonferenz zum MIV-Konzept, 15.07.2019, München 2019

Landratsamt Dachau, unter <https://www.landratsamt-dachau.de/>

MVV Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH: Fahrtauskunft, unter <https://efa.mvv-muenchen.de>

MVV Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH: Mobilität im Landkreis Dachau. Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, München 2010, unter [https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/Service/loads/mvv\\_lk\\_dachau.pdf](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/Service/loads/mvv_lk_dachau.pdf)

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz: Große Kreisstadt Dachau, Radverkehrskonzept, Hannover 2019

Stadt Dachau: Satzung der Großen Kreisstadt Dachau über die Herstellung von Stellplätzen und deren Ablösung vom 14.12.2005, Bekanntmachung: 17./18.12.2005 (Dachauer Nachrichten), Änderungen: 16.02.2010 (Dachauer Nachrichten), Änderungen: 30./31.07.2011 (Dachauer Nachrichten)

Stadt Dachau: Verkehr, unter <https://www.dachau.de/leben-in-dachau/verkehr.html>

Stadtwerke Dachau: Verkehr, unter <https://www.stadtwerke-dachau.de/verkehr/busse.html>

# Anmerkungen und Hinweise

## Urheberrechtshinweis

Soweit nicht anders angegeben, liegt die Urheberschaft und das Urheberrecht aller Texte, Abbildungen, Karten, Pläne und Fotos bei den beteiligten im Impressum genannten Büros. Vervielfältigungen und Herausgaben sind nur mit Zustimmung der Urheber gestattet.

## Anmerkung zur maskulinen Schreibweise

Zur besseren Lesbarkeit werden personenbezogene Bezeichnungen, die sich zugleich auf Frauen und Männer beziehen, generell nur auf die maskuline Schreibweise beschränkt. Gemeint sind jeweils alle Geschlechterformen. Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen.

# Impressum



## USP Projekte GmbH

Sonja Rube

Astrid Eggensberger

Tel. 089 46 13 37-40

rube@usp-projekte.de

www.usp-projekte.de

## gevas humberg & partner

**Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH**

Dr. Christoph Hessel

Julio Vega Perez

Tel. 089 48 90 85-0

muenchen@gevas-ingenieure.de

www.gevas-ingenieure.de

Impressum

# Anhang

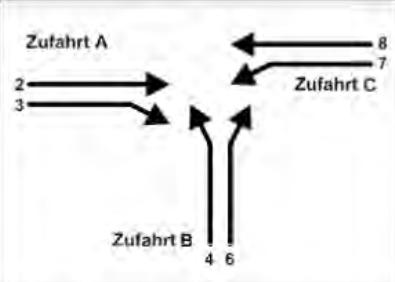
● ● ● Nachweis der Leistungsfähigkeitsberechnung



Anhang

# Knotenpunkt Bgm-Zauner-Ring / TG Zu- und Abfahrt Morgenspitzenstunde - Prognose- Planfall

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 1495 Fz/h

**Projekt / Stadt:** LRA-Dachau  
A-C / B

**Knotenpunkt:** Bgm.-Zauner-Ring / TG\_Zu- und Abfahrt

**Verkehrsdaten:** Datum: Prognose / Planung  
Uhrzeit: Sph Früh

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w = 45$  s  
Qualitätsstufe: **D**

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,307	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,031	---
B	4 (3)	1415	164	1,000	128	0,195	---
	6 (2)	555	609	1,000	609	0,049	---
C	7 (2)	580	664	1,000	664	0,120	0,782
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,447	---

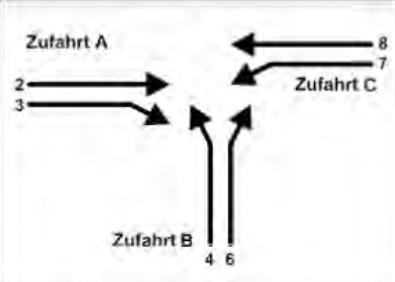
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	530	1,044	1800	1725	0,307	1195	0,0	<b>A</b>
	3	50	1,000	1600	1600	0,031	1550	0,0	<b>A</b>
B	4	25	1,000	128	128	0,195	103	34,8	<b>D</b>
	6	30	1,000	609	609	0,049	579	6,2	<b>A</b>
C	7	80	1,000	664	664	0,120	584	6,2	<b>A</b>
	8	780	1,032	1800	1744	0,447	964	0,0	<b>A</b>
A	2+3	580	1,040	1782	1713	0,339	1133	0,0	<b>A</b>
B	4+6	55	1,000	225	225	0,244	170	21,1	<b>C</b>
C	7+8	860	1,029	1800	1749	0,492	889	4,0	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>D</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	580	1,040	1713	95	1,53	13
B	4+6	55	1,000	225	95	0,96	6
C	7+8	860	1,029	1749	95	2,88	19

Anhang

# Knotenpunkt Bgm-Zauner-Ring / TG Zu- und Abfahrt Abendspitzenstunde - Prognose-Planfall

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 1630 Fz/h

**Projekt / Stadt:** LRA-Dachau / Bgm.-Zauner-Ring

**Knotenpunkt:** A-C / TG\_Zu- und Abfahrt

**Verkehrsdaten:** Datum: Prognose / Uhrzeit: Sph Spät / Planung

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w = 45$  s / Qualitätsstufe: **D**

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,468	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,019	---
B	4 (3)	1525	141	1,000	127	0,314	---
	6 (2)	835	432	1,000	432	0,116	---
C	7 (2)	850	488	1,000	488	0,061	0,902
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,374	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	820	1,026	1800	1754	0,468	934	0,0	<b>A</b>
	3	30	1,000	1600	1600	0,019	1570	0,0	<b>A</b>
B	4	40	1,000	127	127	0,314	87	41,1	<b>D</b>
	6	50	1,000	432	432	0,116	382	9,4	<b>A</b>
C	7	30	1,000	488	488	0,061	458	7,9	<b>A</b>
	8	660	1,019	1800	1766	0,374	1106	0,0	<b>A</b>
A	2+3	850	1,026	1792	1748	0,486	898	0,0	<b>A</b>
B	4+6	90	1,000	209	209	0,430	119	30,0	<b>C</b>
C	7+8	690	1,018	1800	1768	0,390	1078	3,3	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>D</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	850	1,026	1748	95	2,82	19
B	4+6	90	1,000	209	95	2,18	18
C	7+8	690	1,018	1768	95	1,91	13

Anhang