

# Was ist das IMK



STADT EBERSBERG

## IMK INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE STADT EBERSBERG TEIL 1 - ANALYSE



MÄRZ 2024



Büro für Verkehrs- und Raumplanung  
F. RAUCH  
K. SCHLOSSER

BVR

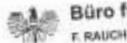


STADT EBERSBERG

## IMK INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE STADT EBERSBERG TEIL 2 – LÖSUNGEN UND MASSNAHMEN



MÄRZ 2024



Büro für Verkehrs- und Raumplanung  
F. RAUCH  
K. SCHLOSSER

BVR



STADT EBERSBERG

## IMK INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE STADT EBERSBERG TEIL 3 – MATERIALBAND



MÄRZ 2024



Büro für Verkehrs- und Raumplanung  
F. RAUCH  
K. SCHLOSSER

BVR

[grnebe.de/imk-ebe](https://grnebe.de/imk-ebe)

# Vorgehen



Abbildung 8-1: Schema Maßnahmenentwicklung

# Ökologische Dimension

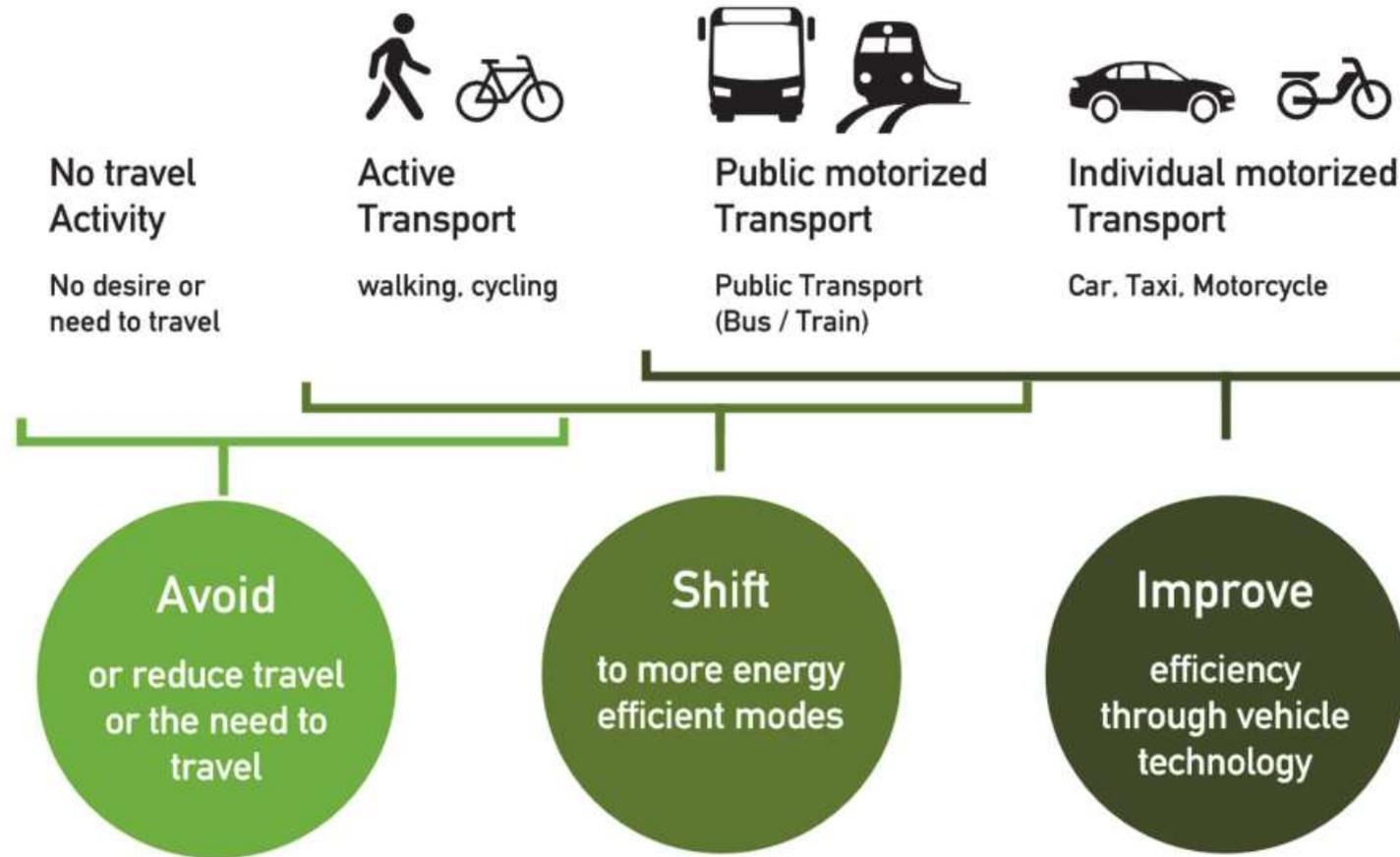
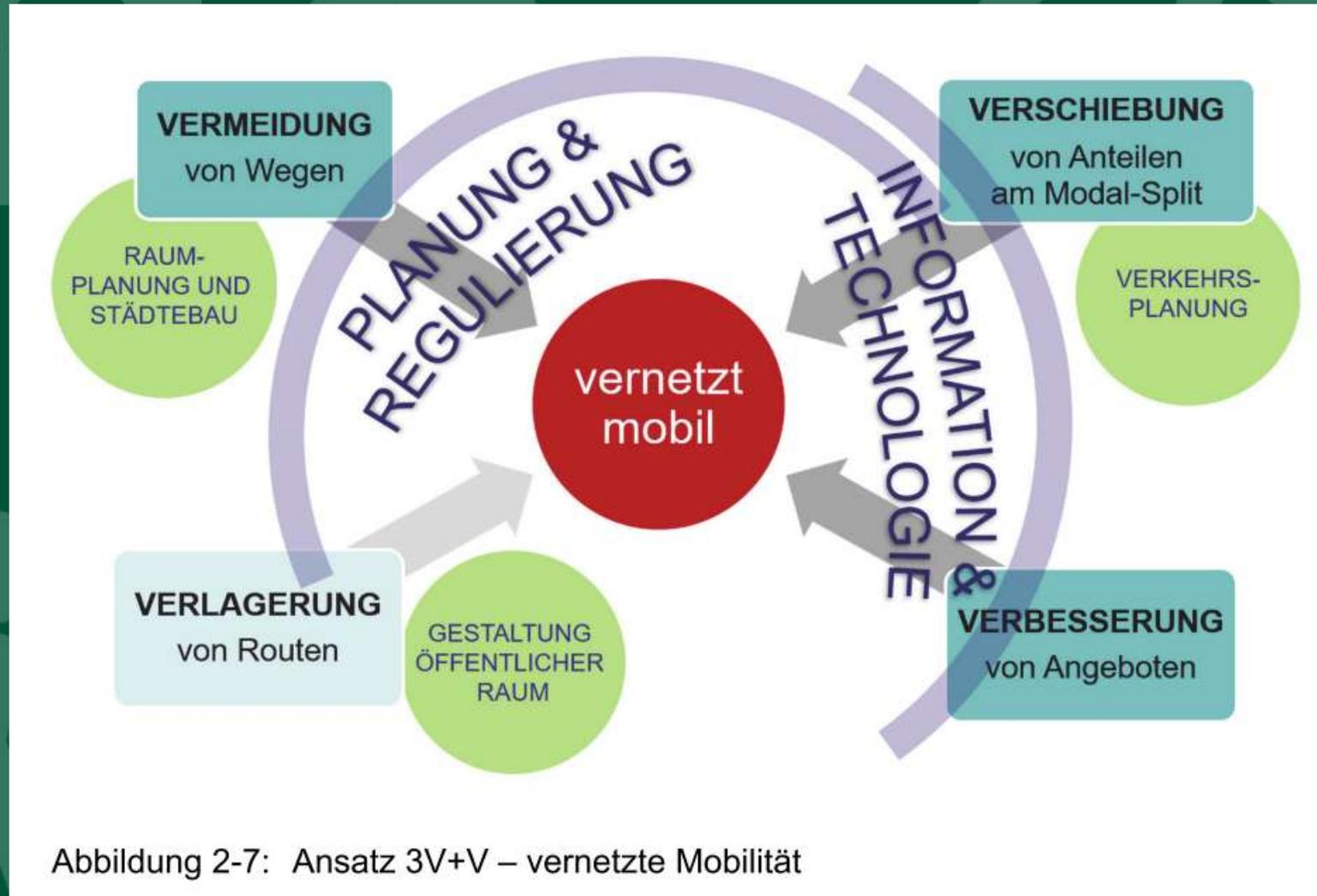


Abbildung 2-6: Übersicht ASI-Konzept

# Soziale Dimension



# *Leitziel*



1 Leitziel

*„In der Stadt Ebersberg soll das Verkehrssystem negative Effekte vermeiden und auch künftig zum Erhalt und zur Verbesserung von Lebensqualität und Wirtschaftskraft beitragen und dabei die notwendigen Mobilitätsansprüche von Bevölkerung, Gästen und Wirtschaft berücksichtigen.“*

# Querschnittsziele



# Querschnittsziele Verkehrsleitbild

## umwelt- und ressourcenschonend

Es sollte allen möglich sein, umwelt- und ressourcenschonend mobil zu sein. Um das zu ermöglichen, ist eine verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erforderlich. Dadurch kann eine Reduktion der Luft- und Lärmbelastung im Stadtgebiet erzielt und der vor allem im Zentrum nur begrenzt zur Verfügung stehende Raum effizienter genutzt werden.



# Querschnittsziele Verkehrsleitbild

**umwelt- und ressourcenschonend**

**gerecht und inklusiv**

Ein barrierefreies, leistbares und allen Bürgerinnen und Bürgern zugängliches Mobilitätssystem, ist wesentlicher Bestandteil für ein attraktives Stadtleben. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass ein zuverlässiges Angebot zur Verfügung steht, das die unterschiedlichen Bedarfe hinreichend berücksichtigt.



# Querschnittsziele Verkehrsleitbild

umwelt- und ressourcenschonend

gerecht und inklusiv

**vielseitig und intermodal**

Die Erfüllung der vielfältigen Mobilitätsbedarfe sollte nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt sein, sondern auf ein umfassendes Portfolio unterschiedlicher Verkehrsmittel zurückgreifen können. Unabhängig von Start, Ziel und Uhrzeit sind dafür zuverlässige Alternativen anzubieten, die den Bürgerinnen und Bürgern eine einfache Nutzung ermöglichen.



# Querschnittsziele Verkehrsleitbild

umwelt- und ressourcenschonend

gerecht und inklusiv

vielseitig und intermodal

gesund und sicher

Eine gesunde Art der Fortbewegung durch regelmäßiges Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen sollte gefördert und damit ein Beitrag zur Stärkung des körperlichen und seelischen Wohlbefindens geleistet werden.

Voraussetzung dafür sind geeignete Rahmenbedingungen, die eine ausreichend hohe Verkehrssicherheit gewährleisten.



*ISEK 2011*

*Pendler:innen*

*AK Verkehr*

*Haushaltsbefragung*

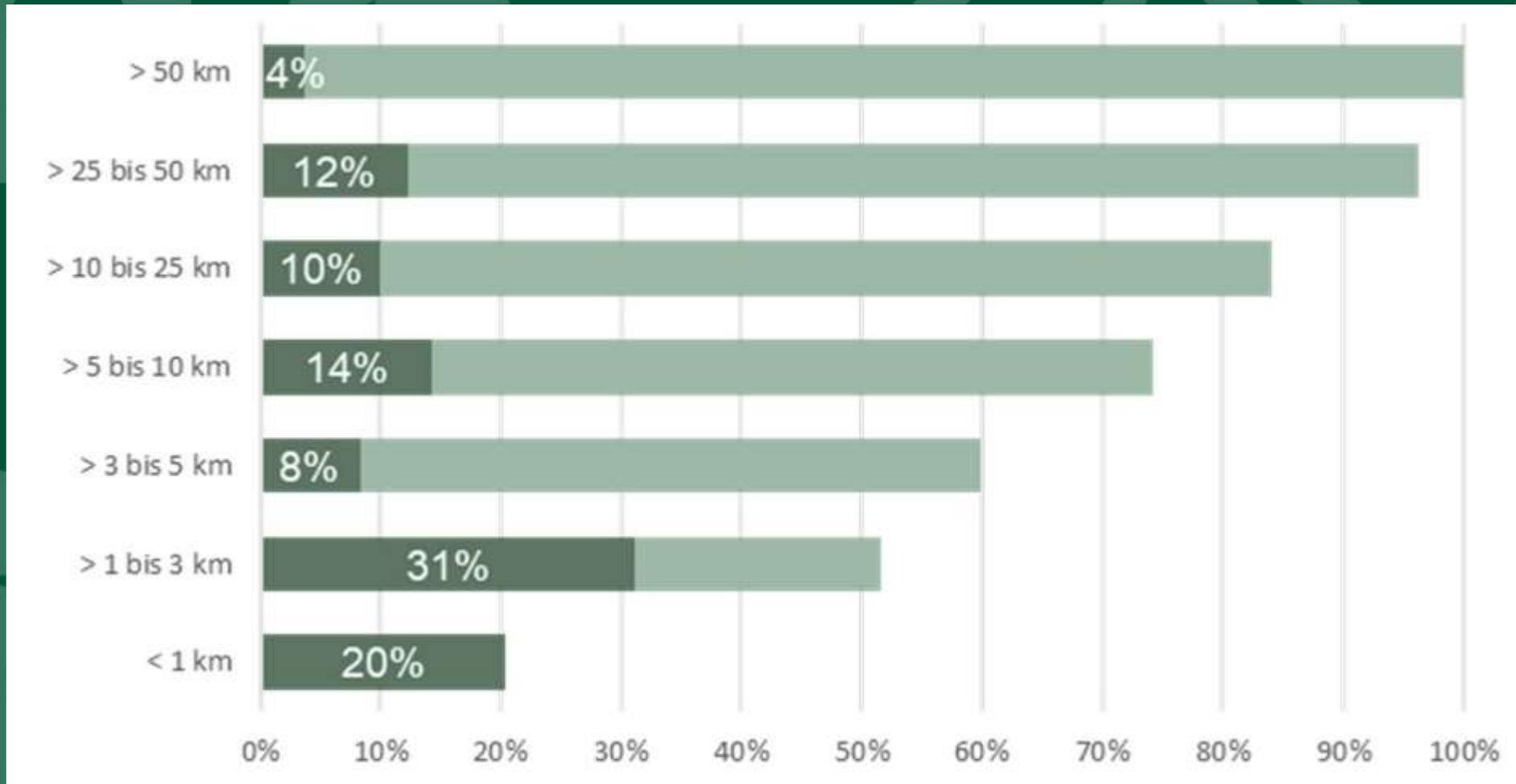
# *AUSGANGSLAGE*

*Mobilitätsvoraussetzungen*

*Umgehungsstraße*

*Radverkehrsanteil*

# Wegelängen



# Wegelängen nach Wegezwecken

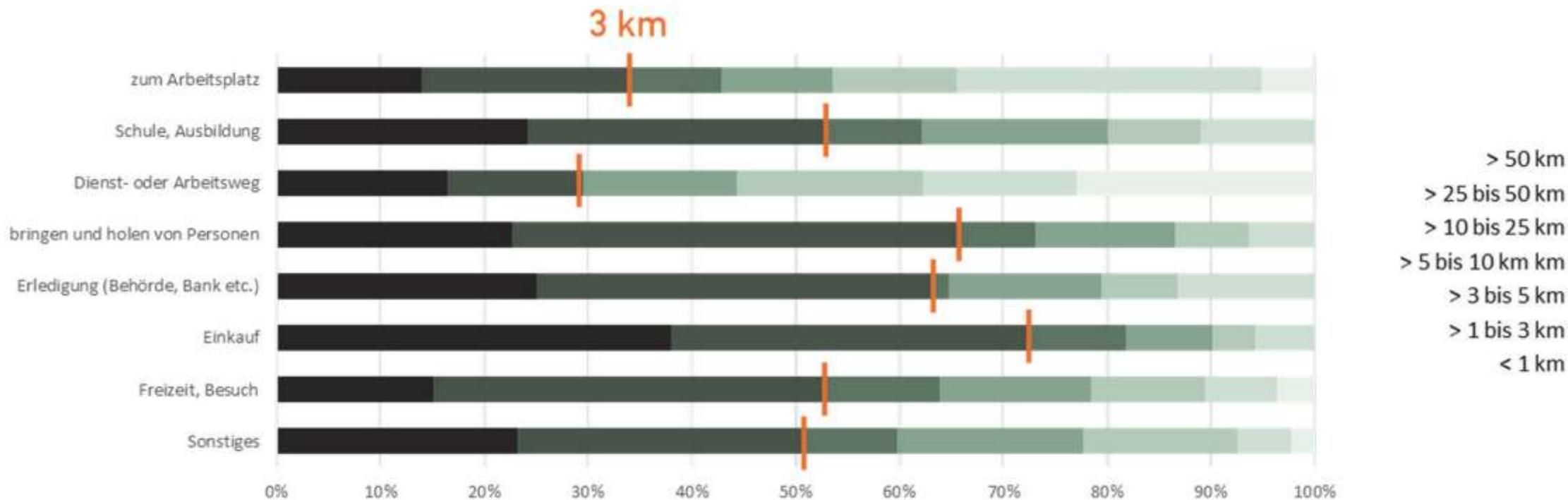
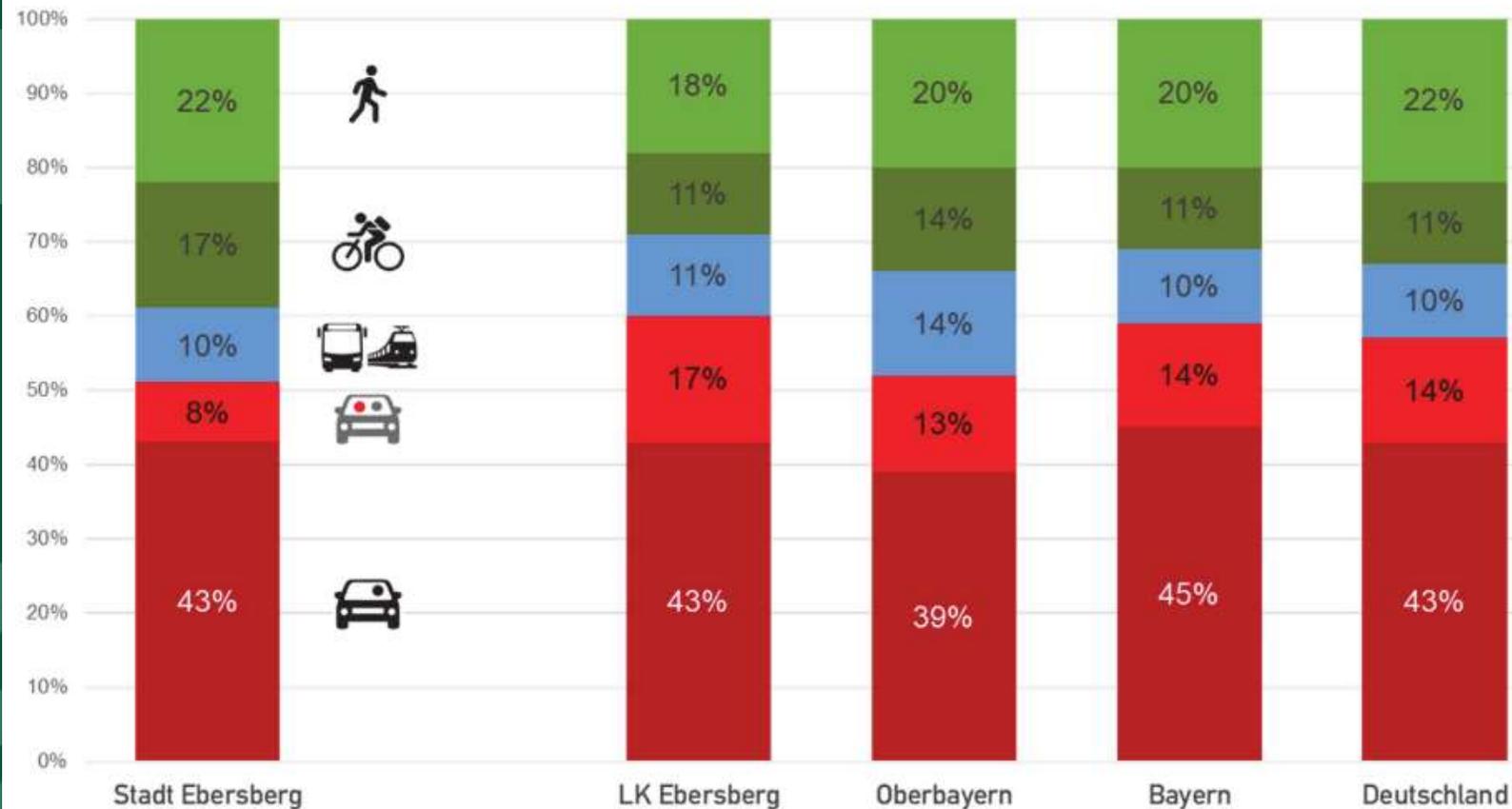


Abbildung 4-19: Wegelängen nach Wegezwecken

# Verkehrsmittelwahl – „Modal Split“



ÖV-Anteil inkl Schulbus und MIV-Anteil inkl Lkw, Taxi und Sonstige

Abbildung 4-21: Verkehrsmittelwahl in der Stadt Ebersberg und Vergleichswerte

# Verkehrsmittelwahl nach Reiseweite

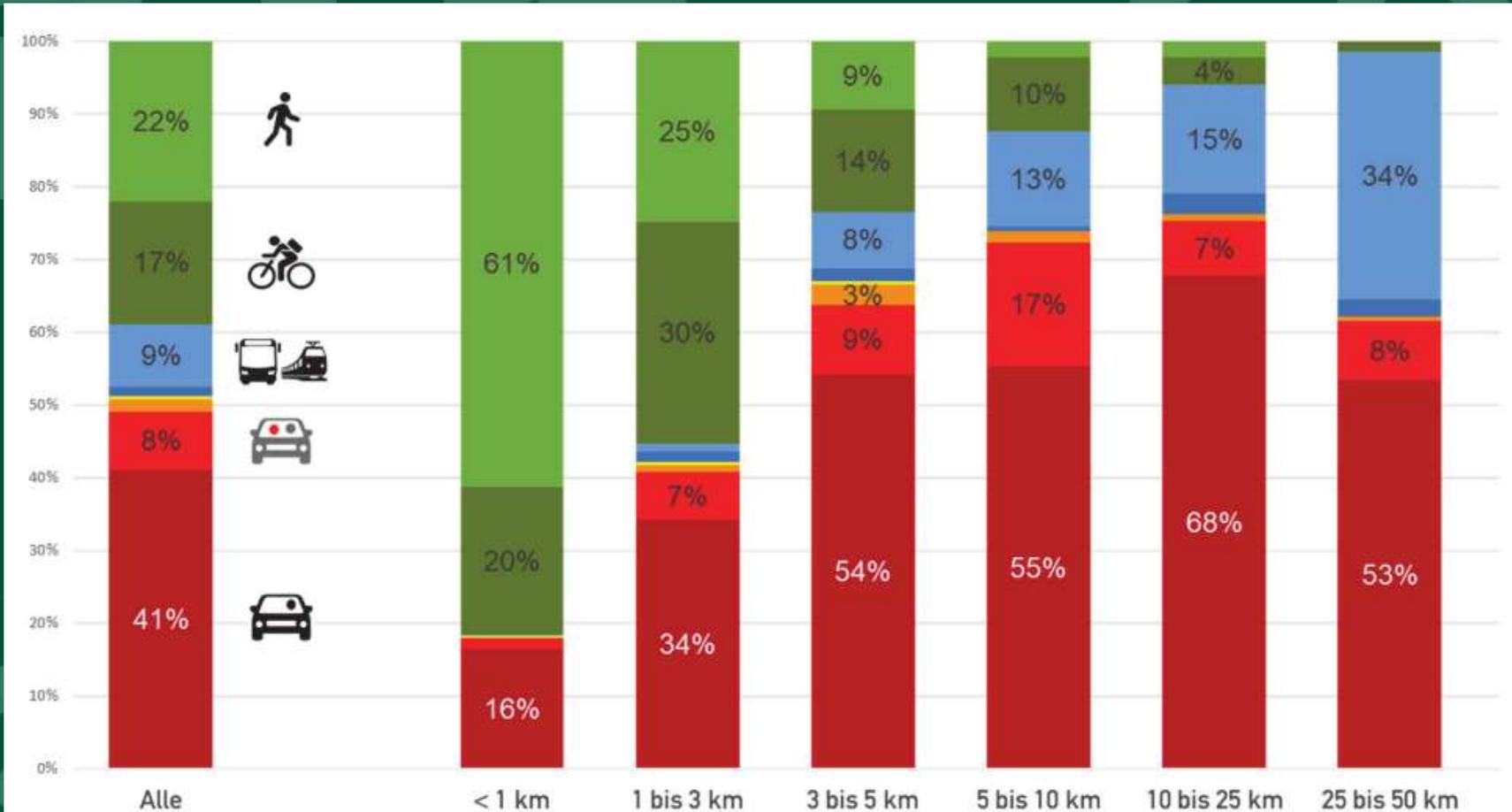


Abbildung 4-22: Verkehrsmittelwahl nach Reiseweite

*Hoher Anteil*

*Unzufriedenheit*

*Querungsmöglichkeiten*

# *Fußverkehr*

*Aufenthaltsqualität*

*Bauliche Ausführungen*



# Stadt der kurzen Wege: Supermärkte



Abbildung 4-26. Erreichbarkeit Supermärkte

# Stadt der kurzen Wege: Arztpraxen

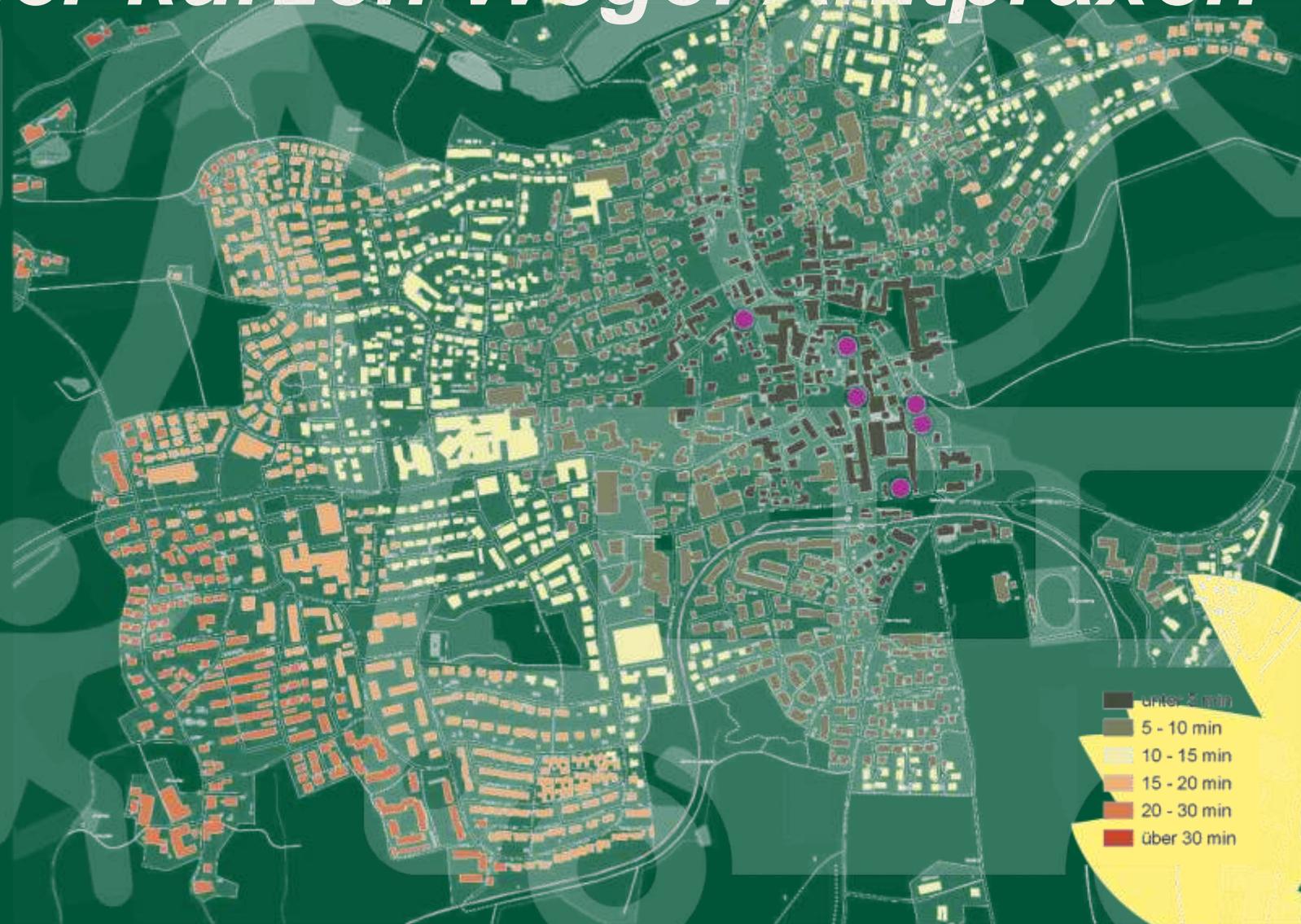


Abbildung 4-27: Erreichbarkeit Arztpraxen (Allgemeinmedizin)

*Hoher Anteil*

*Wenig Radwege*

*Geringe Zufriedenheit*

*Abstellanlagen*

# *Radverkehr*

*nicht kindgerecht*

*Mehr Potenzial*

*Bauliche Ausführungen*

*Topografie*



*Haltestellen*

*Linienführung*

*Taktdichte*

*Kosten*

*Pendler:innen*

# *Öffentlicher Nahverkehr*

*Versorgungsqualität*

*Ortsbus*

*Weiterer S-Bahnhof*



*Hol- und Bringverkehr*

*Parkplätze*

*Lärm*

*Stellplatzsatzung*

*Pendler:innen*

*wenig Transit*

*Gute Straßen*

*Carsharing*

**Auto**

*Ride Sharing*

*Geschwindigkeit*

*Umgehungsstraße*

*Soziale Interaktion?*

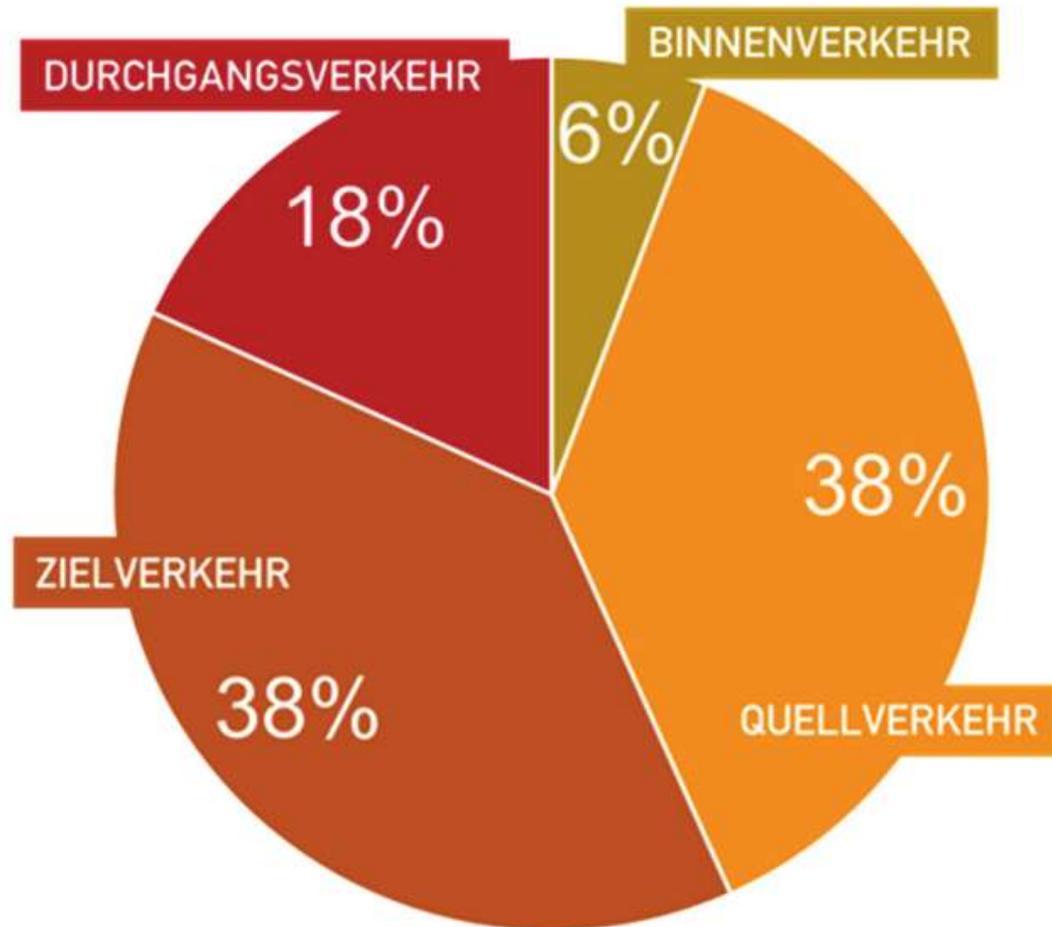
*durchgängige Netze*

*Kontrollen?*

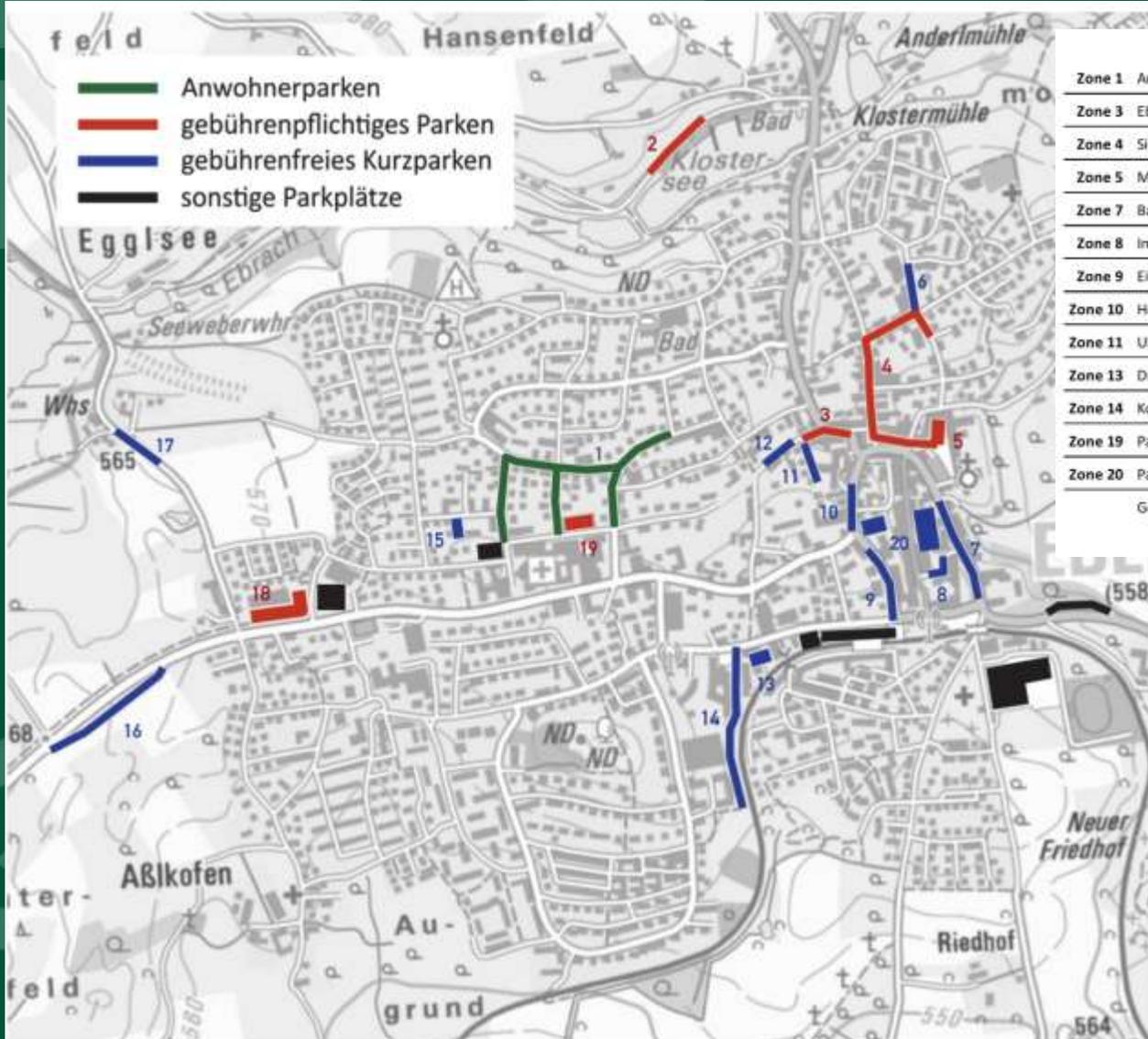
*Viel Kurzstrecke*



# Verkehrsarten (Kfz)



# Ruhender Verkehr (Kfz)



	20:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	
<b>Zone 1</b> Anwohnerparken Friedenseiche	36%	32%	29%	33%	43%	46%	43%	46%	47%	43%	36%	29%		39%
<b>Zone 3</b> Eberhardstraße	80%	0%	10%	30%	50%	70%	60%	40%	40%	70%	70%	70%	70%	51%
<b>Zone 4</b> Sieghartstraße / Ignaz-Perner-Straße	45%	20%	18%	45%	63%	70%	80%	65%	60%	75%	63%	60%	53%	55%
<b>Zone 5</b> Marienplatz und nördlicher Schlossplatz	35%	15%	20%	34%	54%	76%	56%	42%	44%	61%	44%	44%	32%	43%
<b>Zone 7</b> Bahnhofstraße	21%	8%	42%	100%	100%	104%	96%	83%	88%	96%	96%	71%	79%	76%
<b>Zone 8</b> Im Klosterbauhof		7%	20%	60%	73%	80%	73%	73%	67%	73%	53%	67%	60%	59%
<b>Zone 9</b> Eichthalstraße	53%	7%	60%	87%	87%	93%	87%	93%	87%	67%	93%	80%	60%	73%
<b>Zone 10</b> Heinrich-Vogl-Straße	63%	38%	50%	38%	88%	88%	63%	63%	0%	63%	38%	50%	38%	52%
<b>Zone 11</b> Ulrichstraße	67%	0%	100%	100%	67%	100%	67%	0%	100%	100%	100%	100%	33%	72%
<b>Zone 13</b> Dr.-Wintrich-Straße beim VHS-Gebäude	96%	4%	36%	84%	92%	88%	60%	52%	72%	72%	52%	24%	84%	63%
<b>Zone 14</b> Kolpingstraße	26%	23%	42%	57%	72%	62%	45%	38%	38%	42%	38%	45%	30%	43%
<b>Zone 19</b> Parkhaus Kreisklinik				99%	99%	101%	101%	100%	100%	77%	77%	39%	39%	83%
<b>Zone 20</b> Parkplatz E-EinZ	23%	3%	23%	68%	92%	97%	94%	72%	82%	77%	94%	80%	82%	68%
Gewerbegebiet Nord u Anzinger Siedlung	28%	37%	52%	56%	60%	60%	57%	56%	57%	59%	48%	37%	33%	49%
	48%	15%	38%	64%	74%	81%	70%	59%	63%	70%	64%	57%	53%	

# SWOT Analyse



## Stärken

### umwelt- und ressourcenschonend

Kompakter Siedlungsraum mit kurzen Wegen

Angebunden an die Münchener S-Bahn und integriert in den MVV

### gerecht und inklusiv

Soziale Durchmischung im Wohnbau, keine Ghettoisierung

Im Stadtgebiet ausreichend Potenziale zur Fortsetzung dieser Entwicklung

### vielseitig und intermodal

Breite Palette an Diensten in der Stadt (zentraler Versorgungsbereich)

Einfache und schnelle Erreichbarkeit der Nahversorger

Gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Großraum München

### gesund und sicher

Der kompakte Siedlungsraum erlaubt aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad

Kurze Distanzen vor allem zu wichtigen Zielpunkten des täglichen Bedarfs

Zentrale Lage und gute Erreichbarkeit der Kreisklinik

Die unmittelbare Umgebung der Stadt ist Naherholungsgebiet

# SWOT Analyse



Schwächen			
umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
Hohes Aufkommen im Ziel- und Quellverkehr in der Innenstadt	Manche Gehwege für Menschen mit Beeinträchtigung ungeeignet (Pflasterung)	Viele Flächen im öffentlichen Raum werden vom Ruhenden Verkehr belegt	Wenige Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr
Umfangreiche Flächenversiegelung im Stadtgebiet	Oft zu geringe Gehsteigbreiten, zum Teil auch durch überhängende Sträucher	Defizite beim bestehenden öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Bahn	Bestehende Lücken im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unsicher
Stark belastete Staatsstraße verläuft durch das Stadtzentrum	Geringe Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum (wenige Lokale, viel Verkehr)	Kein innerörtliches Angebot im öffentlichen Verkehr, nur Mit-Nutzung der regionalen Angebote	Die Topografie in der Stadt erschwert zum Teil das Radfahren (ohne Motor)
Beengte Raumsituation im historisch gewachsenen Stadtkern		Bestehende Lücken im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv	
Stop and Go im Kfz-Verkehr bedingt mehr Abgase und Feinstaub		Sharing-Angebote (Lastenrad, Car) hinken der Nachfrage zT hinterher	
Starke Lärmentwicklung durch den Kfz-Verkehr			

# SWOT Analyse



## Chancen

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
<p>Generelle Entwicklung hin zu nachhaltiger Mobilität</p> <p>Weniger Zielverkehr durch die teilweise Auslagerung von Ämtern</p> <p>Verringerte Belastung durch Verkehrsverlagerung auf eine Umfahrung</p> <p>Regionales Verkehrskonzept für Verbesserungen auch in der Stadt</p> <p>Eine zumindest teilweise Änderung des eigenen Verhaltens ist machbar</p>	<p>Städtebauliche Entwicklung der Innenstadt für mehr Aufenthaltsqualität</p> <p>Stellplatzschlüssel als Instrument zur Gestaltung der Stadtentwicklung</p> <p>Stadtbus für eine Mobilitätsgarantie u.a. gegenüber älteren Menschen</p>	<p>Durch gezielten Lückenschluss wird aus einzelnen Segmenten ein F+R-Netz</p> <p>Immer wieder neue und attraktive Möglichkeiten für multimodale Mobilität</p> <p>Aufwertung Marienplatz als Booster für eine weitere Attraktivierung des Fußverkehrs</p>	<p>Aktuelle Krisen – Covid, Energie – haben einen Fahrrad-Boom ausgelöst</p> <p>Ein gutes Fuß- und Radverkehrsnetz als Beitrag für mehr Gesundheit</p>

# SWOT Analyse



## Risiken

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
<p>Die stetige Zunahme im Motorisierungsgrad bedeutet auch künftig mehr Kfz-Verkehr</p> <p>Weiterhin hohe Nachfrage nach verwertbaren Flächen</p>	<p>Die St2080 könnte ein k.o.-Kriterium für die Zentrumsentwicklung sein</p> <p>Eine deutliche Reduzierung der ÖV-Tarife im Verbundraum ist nicht absehbar</p>	<p>Geringe Zuverlässigkeit der Bahn, vor allem zwischen Grafing Bf und Ebersberg</p> <p>Mangelnde Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem eigenen Kfz</p> <p>Insellösungen, wenn die Schnittstellen nicht hinreichend beachtet werden</p>	<p>Unfallgefahr für Radfahrende, auch wegen zahlreicher Lkw</p> <p>Lärm und Abgase, vor allem entlang der Staatsstraßen</p>

# *Neun Strategien aus dem IMK*

- 1. Den Kfz-Verkehr stadtverträglich machen*
- 2. Flächenversiegelung minimieren*
- 3. Nachverdichtung vorantreiben*
- 4. Den öffentlichen Verkehr ausbauen und fördern*
- 5. Dem Radverkehr mehr Raum geben*
- 6. Zum Zufußgehen animieren*
- 7. Das Verkehrssystem barrierefrei und inklusiv gestalten*
- 8. Den öffentlichen Raum allen zur Verfügung stellen*
- 9. Mobilität für alle leistbar machen*

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 01



### Den Kfz-Verkehr stadtverträglich machen



Zur Verringerung der Belastung mit Abgasen und Lärm sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sollen direkte und indirekte Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs vorangetrieben und so ein Beitrag zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt geleistet werden

***Ebersberg ist klimafit***

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 02



### Flächenversiegelung minimieren



Um der mit dem Klimawandel auch in kleineren Städten einhergehenden Erwärmung entgegenzuwirken, sollen bestehende Möglichkeiten für die Beseitigung von innerstädtischen Wärmeinseln genutzt und bei künftigen Vorhaben entsprechende Vorkehrungen getroffen werden

***Ebersberg ist klimafit***

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 03



### Nachverdichtung vorantreiben



Um Wege kurz zu halten, ist ein kompakter Siedlungskörper anzustreben. Bestehender Wohnraum soll entsprechend genutzt und die Mobilisierung innerstädtischer Brachflächen vorangetrieben werden. Zersiedelung und das Bauen auf der grünen Wiese werden vermieden

***Ebersberg ist klimafit***

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 04



### Den öffentlichen Verkehr ausbauen und fördern



Um die erforderlichen Voraussetzungen für einen Modal-Shift bereitzustellen, soll ein für alle zugänglicher und nutzerfreundlicher öffentlicher Verkehr mit guten ausgedehnten Betriebszeiten, dichter Vertaktung und guten Umsteigemöglichkeiten bereitgestellt werden – auch in der Stadt

**Ebersberg ist aktiv**

# Neun Strategien aus dem IMK



Strategie 05



**Dem Radverkehr  
mehr Raum geben**



Damit viele Wege sicher und komfortabel mit dem Fahrrad bewältigt werden können und um Nutzungskonflikte zu vermeiden, soll den Radfahrenden ein durchgängig gut zu befahrendes Wegenetz mit geeigneten Abstellanlagen an den Zielpunkten zur Verfügung gestellt werden

**Ebersberg ist aktiv**

# Neun Strategien aus dem IMK



Strategie 06



**Zum Zufußgehen animieren**



Zur Attraktivierung des Fußverkehrs und vor allem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen bestehende Lücken im Fußwegenetz – insbesondere im Bereich von Querungsstellen und bei Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten – beseitigt und adäquate Anlagen vorhanden sein

**Ebersberg ist aktiv**

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 07



### **Das Verkehrssystem barrierefrei und inklusiv gestalten**



Damit alle Bürgerinnen und Bürger selbständig und sicher mobil sein können, soll das Verkehrssystem durchgängig barrierefrei sein. Dementsprechende Maßnahmen sind im gesamten Straßenraum und beim öffentlichen Verkehr voranzutreiben und bei neuen Planungsvorhaben mit zu berücksichtigen

**Ebersberg ist gerecht**

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 08



### Den öffentlichen Raum allen zur Verfügung stellen



Um allen Bürgerinnen und Bürger eine gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums zu ermöglichen, soll verstärkt auf die Attraktivierung von Straßen und Plätzen sowohl im Stadtzentrum als auch in den Wohnquartieren durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen geachtet werden

**Ebersberg ist gerecht**

# Neun Strategien aus dem IMK



## Strategie 09



### **Mobilität für alle leistbar machen**



Leistbare Mobilität im Alltag und in der Freizeit ist eine wesentliche Voraussetzung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Teilhabe und soll deshalb unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Angebotsformen für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein

***Ebersberg ist gerecht***