OBERMEYER Infrastruktur

Bericht

Ermittlung Stellplatzbedarf Neubau AEZ Heimstättenstraße Fürstenfeldbruck

AIV GmbH

Projekt Nr.: 30784.13
Datum: 15.01.2026
Ort: München

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hauptsitz München: Hansastraße 40 | 80686 München
Tel.: +49 89 5799-0 | Fax: +49 89 5799-910 | info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Ansprechpartner	Dipl.-Ing. Tom Seufert
Kontakt	Tel.: 089 / 5799 - 197 Email: tom.seufert@obermeyer-group.com

Impressum

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

© 2026 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4

Tabellenverzeichnis 4

1. Aufgabenstellung 5

2. Grundlagendaten 5

3. Verkehrserhebungen 7

4. Bestandsanalyse AEZ 8

5. Bedarfsanalyse Stellplätze AEZ geplant 9

5.1 Ermittlung Stellplatzbedarf gem. Stellplatzsatzung 9

5.2 Ermittlung Stellplatzbedarf über Verkehrsabschätzung und Tagesganglinie 11

5.3 Stellplatzbedarf mit begründet abweichendem Stellplatzschlüssel 14

6. Fazit 16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorhaben- und Erschließungsplan Stellplatznachweis Flächen EG [Quelle: ADS Architecture Design Solution, Stand: 04.06.2025] 5
Abbildung 2 Vorhaben- und Erschließungsplan Stellplatznachweis Flächen OG [Quelle: ADS Architecture Design Solution, Stand: 04.06.2025] 6
Abbildung 3: Erhebungsumgriff AEZ 7
Abbildung 4: Tagesganglinie (Öffnungszeiten) AEZ-Verkehr 13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stellplatzbedarf nach GaStellV [Stand: 01.10.2025] 9
Tabelle 2:Stellplatzbedarf nach GaStellV [Stand: 01.10.2025] mit Verbundwirkung 10
Tabelle 3: Verkehrsabschätzung AEZ-Verkehr (24h) 12
Tabelle 4: Belegungsganglinie Stellplätze 14
Tabelle 5: Stellplatzbedarf nach Bestandsbedarf ohne Verbundwirkung 15
Tabelle 6: Stellplatzbedarf nach Bestandsbedarf mit Verbundwirkungen 15
Tabelle 7: Zusammenstellung Stellplatzbedarf nach Ermittlungsmethode 17

1. Aufgabenstellung

Für den geplanten Umbau/Neubau des AEZ Heimstättenstraße ist der notwendige Stellplatzbedarf vor allem unter Berücksichtigung der städtebaulich integrierten Lage des Standortes zu untersuchen. Basierend auf den heutigen Kundenfrequenzen und Tagesganglinien wird bezogen auf die vorliegende Planung des AEZ der zukünftige Stellplatzbedarf ermittelt und plausibilisiert.

2. Grundlagendaten

Der heutige Bestand weist für das AEZ eine VKF von ca. 1.200 m² und für den Getränkemarkt von ca. 370 m² auf.

Als Planungsgrundlage liegen Auszüge des Bauvorhabens „Neubau AEZ“ mit Angaben zu Flächen und Nutzungen [Stand: 04.06.2025] vor. Nachstehende Abbildungen zeigen den Entwurf des Erdgeschosses und des 1. Obergeschoß.

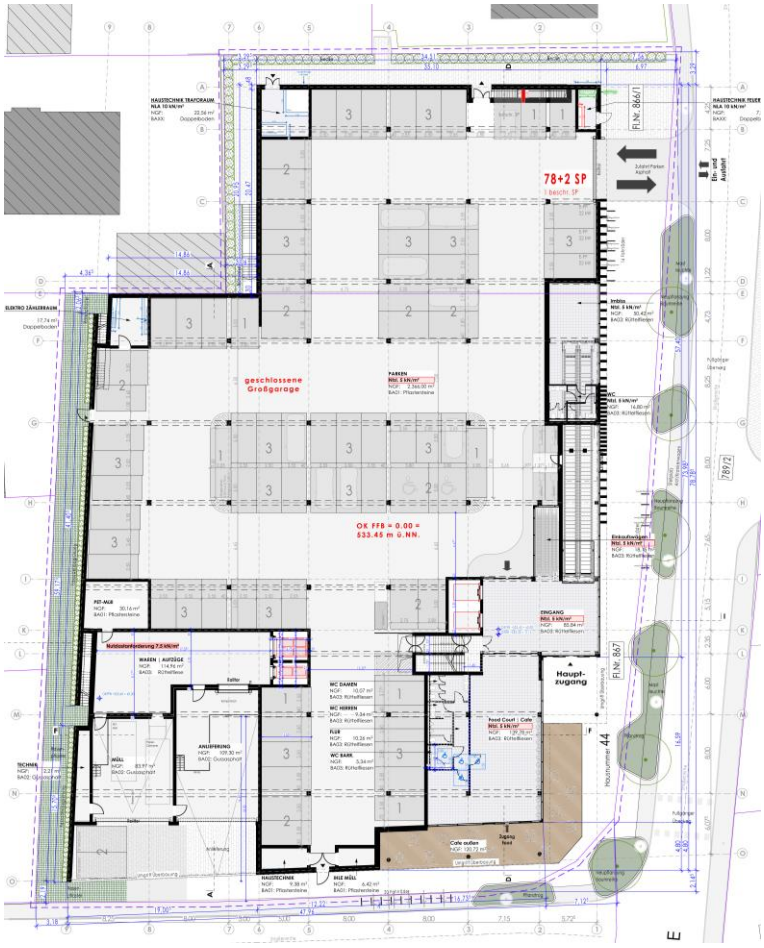


Abbildung 1: Vorhaben- und Erschließungsplan Stellplatznachweis Flächen EG [Quelle: ADS Architecture Design Solution, Stand: 04.06.2025]

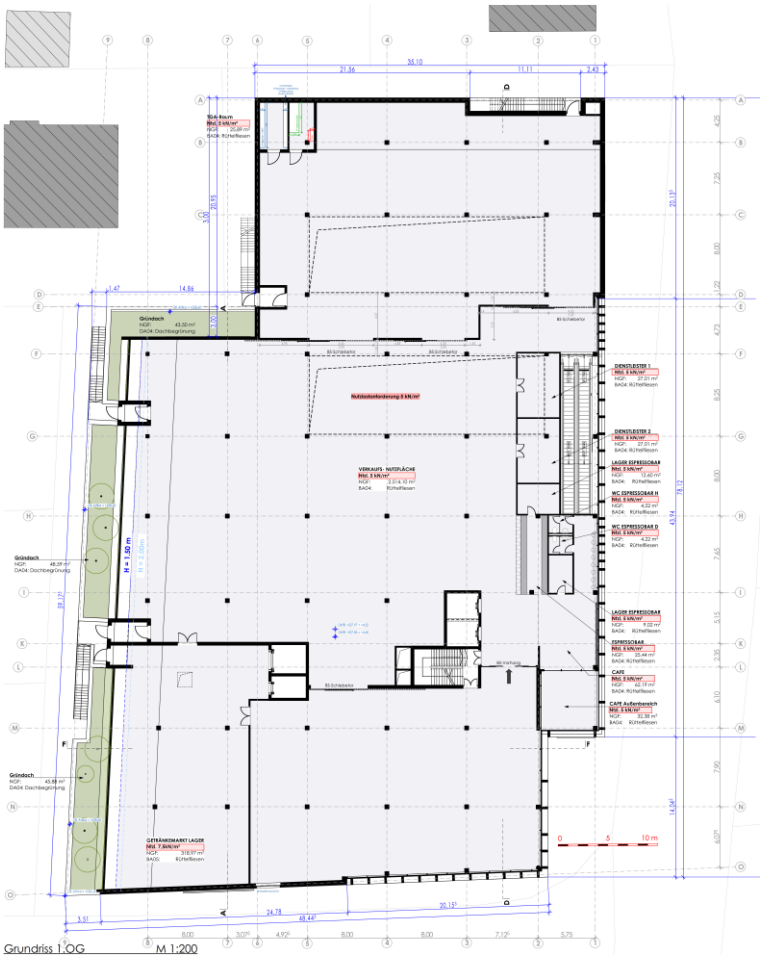


Abbildung 2 Vorhaben- und Erschließungsplan Stellplatznachweis Flächen OG [Quelle: ADS Architecture Design Solution, Stand: 04.06.2025]

Der Entwurf sieht eine für die Verkehrsabschätzung relevante Gesamtfläche für AEZ inkl. Getränkemarkt, Food Court/Café mit Backwarenverkauf, sowie 2 Ladeneinheiten bzw. Dienstleister/Imbiss von knapp 3.000 m^2 vor.

Im Erdgeschoss sind neben einer Ladeneinheit (vsl. Imbiss) und einem Food Court/Café 80 Stellplätze (STP) in einer Parkebene geplant, wovon drei behindertengerecht im Parkhaus und zwei als Mitarbeiterstellplätze in der Falkenstraße vorgesehen sind.

Im 1. OG sind neben der AEZ-Verkaufsfläche mit integriertem Getränkemarkt zwei Flächen für kleine Ladeneinheiten (z.B. Zeitschriften, Tabak, Schlüsseldienst/Schuhmacher o.ä.) sowie eine Espressobar mit Cafébereich geplant. Alternativ könnten die Flächen der Espressobar gem. B-Plan auch als Verkaufsfläche genutzt werden. Im zweiten Obergeschoss sind v.a. Technikräume sowie Büroräume für die Marktleitung und Personalräume vorgesehen, die kein zusätzliches Verkaufsaufkommen zur Folge haben.

3. Verkehrserhebungen

Als Grundlage für die Untersuchungen wurden Ende März 2022 umfangreiche Verkehrserhebungen während der gesamten Öffnungszeit des AEZ von 6:30- 20:30 Uhr zur Ermittlung der Kundenverkehre des AEZ und des Getränkemarktes und des allgemeinen Verkehrsaufkommens auf der Heimstättenstraße durchgeführt. Neben den motorisierten Fahrzeugen wurden zusätzlich Fußgänger und Radfahrer erhoben.

In der folgenden Abbildung ist der Erhebungsumfang abgebildet.



Abbildung 3: Erhebungsumgriff AEZ

4. Bestandsanalyse AEZ

Der bestehende Vollsortimenter des AEZ weist eine VKF von ca. 1.200 m² auf. Der gegenüberliegende Getränkemarkt hat eine VKF von ca. 370 m² auf. In der heutigen Situation stehen den Kunden im Bereich des AEZ ca. 82 Stellplätze, im Bereich des Getränkemarktes 3-5 Stellplätze zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren zusätzlich noch 3 Stellplätze des AEZ durch eine Coronaschnellteststation belegt.

Bei der Begehung vor Ort waren zudem einige der nördlichen Stellplätze durch Fahrzeuge des Tankstellenbetreibers dauerbelegt und standen den AEZ Kunden nicht zur Verfügung.

Die Videoerhebungen zeigen, dass auch in den Haupteinkaufszeiten (Spitzenstunden) in direkten Eingangsbereich des AEZ in Summe ca. 5-10 Stellplätze nicht belegt sind. Auch nördlich und südlich des AEZ waren am Tag der Begehung immer eine erhebliche Anzahl von Stellplätzen ungenutzt.

Die Auswertung der ein- und ausfahrenden Kfz über den Zeitraum der Öffnungszeit in Zeitintervallen von 15 min zeigt eine maximale Auslastung der Stellplätze des AEZ entlang der Heimstättenstraße von ca. 70%. Die vergleichsweise geringe Auslastung der Stellplätze wird auch in den Auswertungen der Erhebungen hinsichtlich des Modal-Splits der AEZ-Kunden widergespiegelt. Danach kommen die AEZ-Kunden zu ca. 60 % mit dem Pkw,

- zu ca. 16 % mit dem Fahrrad,
- und zu ca. 24 % zu Fuß

in das AEZ. Ein Grund für den vergleichsweise hohen Anteil an nicht motorisierten Kundenverkehr liegt dabei vorrangig an der integrierten Lage des AEZ und der guten Erreichbarkeit aus den angrenzenden Wohngebieten.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass das bestehende Stellplatzangebot am AEZ den heutigen Bedarf übertrifft. Im Bereich des Getränkemarktes zeigt sich ebenfalls, dass die bestehenden 3-5 Stellplätze, die gleichzeitig auch noch von der ansässigen Pizzeria genutzt werden, ausreichende Kapazitäten bieten, obwohl die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze gemäß Stellplatzsatzung (bis 09/2025) der Stadt Fürstenfeldbruck mit 15 Stellplätzen wesentlich höher ist.

5. Bedarfsanalyse Stellplätze AEZ geplant

5.1 Ermittlung Stellplatzbedarf gem. Stellplatzsatzung

Gemäß der aktuellen Planung sind im zukünftigen AEZ ein Vollsortimenter mit ca. 2.510 m² Verkaufsfläche (VKF), ein Food Court/Café mit ca. 217 m² Gastfläche, ein Imbiss (EG) mit ca. 24 m² Gastfläche, einer Espressobar mit ca. 96 m² Gastfläche und Flächen von je ca. 27 m² für Laden 1 (Dienstleister) und Laden 2 (Dienstleister) geplant. In der aktuellen Stellplatzsatzung der Stadt Fürstenfeldbruck [Stand: 01.09.2025] werden ausschließlich Ansätze zu Wohnnutzungen gemacht, aber keine Ansätze für gewerbliche Nutzungen (Einzelhandel, Gaststätten etc.) aufgeführt. Somit sind die Angaben der bayrischen Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) [Stand: 01.10.2025] der weiteren Analyse zu Grunde zu legen. Der zu treffende Ansatz für den Food Court/Café mit der geplanten Mischnutzung als Laden (Bäckereiverkauf) und Café gem. GaStellV (Gaststätte: 1 Stpl./10 m² Gastfläche, vs. Laden: 1 Stpl./40 m² VKF bzw. mind. 2 Stpl./Laden) ist zu hinterfragen, da weder der Ansatz als reine Gaststätte noch als reine Einzelhandelsfläche der späteren Realität bzgl. des Stellplatzbedarfs entspricht.

Gemäß GaStellV wären mit der Einordnung des Food Court/Cafés und des Imbisses als Gaststätte 101 Stellplätze (s. folgende Tabelle) nachzuweisen, bei einer Wertung des Food Court/Cafés und des Imbisses als Laden reduziert sich der Stellplatzbedarf gemäß GaStellV auf 85 nachzuweisende Stellplätze (s. Tabelle 1). Bei einem realistischen Mischansatz für den Food Court/Café mit Bewertung zu 50% als Gastronomie und zu 50% als Laden errechnet sich ein Stellplatzbedarf von ca. 16 Stellplätzen und ein Gesamtbedarf von ca. 95 Stellplätzen.

Tabelle 1: Stellplatzbedarf nach GaStellV [Stand: 01.10.2025]

	VKF/NF Gastfläche [m²]	1 Stpl./x m²	Stellplätze
AEZ	2511	40	63
Food Court/Cafe als **Laden**	257	40	6
Food Court/Cafe als **Gaststätte** (Gastfläche)	217	10	22
Espressobar **Gaststätte** (Gastfläche)	96	10	10
Imbissfläche als **Gaststätte**	24	10	2
Laden 1 (Dienstleister)	27	40	2
Laden 2 (Dienstleister)	27	40	2
Summe (Food-Court/Cafe = Laden)			**85**
Summe (Food-Court/Café = Gaststätte)			**101**
Summe Mischansatz Food-Court/Café (50% Gaststätte/50% Laden)			**95**

Unabhängig des getroffenen Ansatzes für Food Court/Café und der Ladeneinheiten in EG und OG berücksichtigt die GaStellV dabei die auftretenden sog. Verbundeffekte, d.h. Kunden, die den Vollsortimenter nutzen, besuchen gleichzeitig auch den Food Court/Café und/oder die Ladeneinheiten im EG bzw. OG, nicht. Nach Erhebungen liegen diese Verbundwirkungen bei in eine große Einrichtung mit integrierten Läden und Gastronomie bei 30 % bis 100 %. Für den Food Court/Café und die Ladeneinheiten im EG und OG ist deshalb hinsichtlich des Stellplatzbedarfs eine Verbundwirkung von mind. 50 % anzunehmen, da erfahrungsgemäß der Großteil der Kunden des Food Courts/Cafés, des Imbisses und der Ladeneinheiten im 1. OG aus den

Kunden des Vollsortimenters generiert werden (Hinweis: Für die verkehrstechnische Untersuchung wurde basierend auf einem Worst-Case-Ansatz hinsichtlich des Verkehrsaufkommens eine auf der sicheren Seite liegende geringere Verbundwirkung von nur 30% angesetzt).

Die Erhebungen im Bestand zeigen zusätzlich, dass es heute schon direkte Kundenströme zwischen AEZ und Getränkemarkt v.a. durch Fußgänger (ca. 20 % bis 30 %) im Bestand gibt. Durch die Integration des Getränkemarktes direkt in den Vollsortimenter ist davon auszugehen, dass dieser Anteil zukünftig erheblich ansteigt, da die Kunden beide Einkaufsmöglichkeiten im gleichen Zug nutzen werden und keinen Parkplatzwechsel mehr durchführen müssen (Stellplatzzeiten reduzieren sich durch die Integration).

Berücksichtigt man diese Verbundwirkungen für die Laden- und Gastroeinheiten im Stellplatznachweis mit ca. 50%, so errechnet sich insgesamt ein Stellplatzbedarf von 82 Stellplätzen bei Einordnung des Food Courts/Cafés als „reine“ Gaststätte bzw. 74 nachzuweisende Stellplätze bei Wertung des Food Courts/ Cafés als Laden (s. Tabelle 2). Für einen Mischansatz für den Food Court/Café mit Bewertung zu 50% als Gastronomie und zu 50% als Laden errechnet sich ein Stellplatzbedarf von ca. 8 Stellplätzen und ein Gesamtbedarf von ca. 79 Stellplätzen.

Tabelle 2:Stellplatzbedarf nach GaStellV [Stand: 01.10.2025] mit Verbundwirkung

	VKF/NF Gastfläche [m²]	1 Stpl./x m²	Stpl. mit Verbundwirkung 50%
AEZ	2511	40	63
Food Court/Cafe als **Laden**	257	40	3
Food Court/Cafe als **Gaststätte** (Gastfläche)	217	10	11
Espressobar **Gaststätte** (Gastfläche)	96	10	5
Imbissfläche als **Gaststätte**	24	10	1
Laden 1 (Dienstleister)	27	40	1
Laden 2 (Dienstleister)	27	40	1
Summe (Cafe, Laden EG = Laden)			**74**
Summe (Cafe, Laden EG = Gaststätte)			**82**
Summe Mischansatz Food-Court/Café (50% Gaststätte/50% Laden)			**79**

Fazit:

Die geplanten 78 Stellplätze in der Parkgarage und zwei Stellplätze oberirdisch an der Falkenstraße sind damit nach GaStellV bei Berücksichtigung von Verbundwirkungen der geplanten Nutzungen und bei Wertung des Food Courts/Cafés als Laden bzw. unter Ansatz eines Mischansatzes aus Gastronomie und Laden ausreichend, bei Einordnung als reiner Gastronomiebetrieb gerade nicht ausreichend (Defizit von 2 Stellplätzen). Ohne Verbundwirkung kann keine ausreichende Anzahl an Stellplätzen nach GaStellV und Einordnung des Food Courts/Cafés als reine Gaststätte nachgewiesen werden.

5.2 Ermittlung Stellplatzbedarf über Verkehrsabschätzung und Tagesganglinie

Ein weiterer und genauerer Ansatz für die Ermittlung des realen Stellplatzbedarfs ist über die Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens des geplanten Neubaus AEZ und der Verteilung der Verkehre anhand der Tagesganglinie der motorisierten Kunden für den AEZ Vollsortimenter.

Die Abschätzung des spezifischen Verkehrsaufkommens infolge des Bauvorhabens erfolgt getrennt für Beschäftigten- und Kundenverkehr und für Güterverkehr, sowie auf Basis der zuständigen Richtlinien „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [FGSV, 2006] und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Abschätzung der Verkehrserzeugung“ [Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2000].

Danach berechnet sich unter den folgenden abgestimmten Ansätzen

Beschäftigtenverkehr:

- 1 Beschäftigte/30-60 m² VKF bzw. Gastfläche
- ca. 2,5 Wege/Tag und Beschäftigtem
- MIV-Anteil: 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 Personen/Pkw
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Besucher-/Kundenverkehr:

- 0,5-1,0 Kunden/m² VKF (Food Court/Café, Imbiss, Espressobar: 50 Wege/Beschäftigtem)
- MIV-Anteil: 65 % (gem. Erhebungen)
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3-1,4 Personen/Pkw
- Verbundwirkung: 0 – 50 % je nach Nutzung

Güter- und Wirtschaftsverkehr (Annahme: nicht materialintensiv):

- 0,25-0,5 Lkw-Fahrten/Beschäftigtem

ein tägliches Verkehrsaufkommen für den Kundenverkehr von ca. 2.790 Kfz-Fahrten/24h, den Beschäftigtenverkehr von ca. 63 Kfz-Fahrten/24h und den Güterverkehr von ca. 23 Schwerverkehrsfahrten/24h (>3,5t) und ca. 22 Lieferfahrten/24h (<3,5t). Die Berechnungstabelle der Verkehrsabschätzung ist in der folgenden Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Verkehrsabschätzung AEZ-Verkehr (24h)

Quellen:

I - Verkehrsabschätzung nach Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2006

II - Intergration von Verkehrsplaung und Räumlicher Planung - Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42 - 2000

					Beschäftigtenverkehr						
B-Plan-Nr.	**Fläche**	VKF / Nfl [m²]	Gastfläche [m²]	**Nutzung**	m²/ Besch.	Beschäftigte	Wege/ Besch	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungs-grad	Anwesen-heitsgrad	Pkw-Fahrten
	AEZ Vollsortimenter	2511		Einzelhandel	60	42	2,5	0,6	1,1	0,9	52
	Food Court/Café	257	217	Gastronomie	50	5	2,5	0,6	1,1	0,9	6
	Espressobar	112	96	Gastronomie	50	2	2,5	0,6	1,1	0,9	2
	Imbiss	50	24	Gastronomie	50	1	2,5	0,6	1,1	0,9	1
	Laden	27		Einzelhandel	30	1	2,5	0,6	1,1	0,9	1
	Laden	27		Einzelhandel	30	1	2,5	0,6	1,1	0,9	1
Summe Gesamt		2.984									**63**

	Kundenverkehr							Güterverkehr			
Fläche	Kunden/ qm VKF Wege/ Besch	Kunden	Kundenwege	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungs-grad	Verbund-wirkung	Kfz-Fahrten	Lkw-Fahrten/100 m² VKF, Lkw-Fahrten/ Besch.	Lieferfahrten <3,5t (45%)	Lkw-Fahrten >3,5t (55%)	Gesamtverkehr Summe
AEZ Vollsortimenter	1,00	2511	2,0	0,65	1,3	0%	2.511	1,60	18	23	2.604
Food Court/Café	50	250	2,0	0,65	1,4	30%	163	0,50	3	0	172
Espressobar	50	100	2,0	0,65	1,4	30%	65	0,50	1	0	68
Imbiss	50	50	2,0	0,65	1,4	30%	33	0,50	0	0	34
Laden	0,50	13	2,0	0,65	1,3	30%	9	0,25	0	0	10
Laden	0,50	13	2,0	0,65	1,3	30%	9	0,25	0	0	10
							2.790		**22**	**23**	**2.898**

Analog zu den Bestandserhebungen verteilt sich der Quell-Zielverkehr des geplanten AEZ gemäß der folgenden Ganglinie. Die Darstellung erfolgt in 15 min-Intervallen.

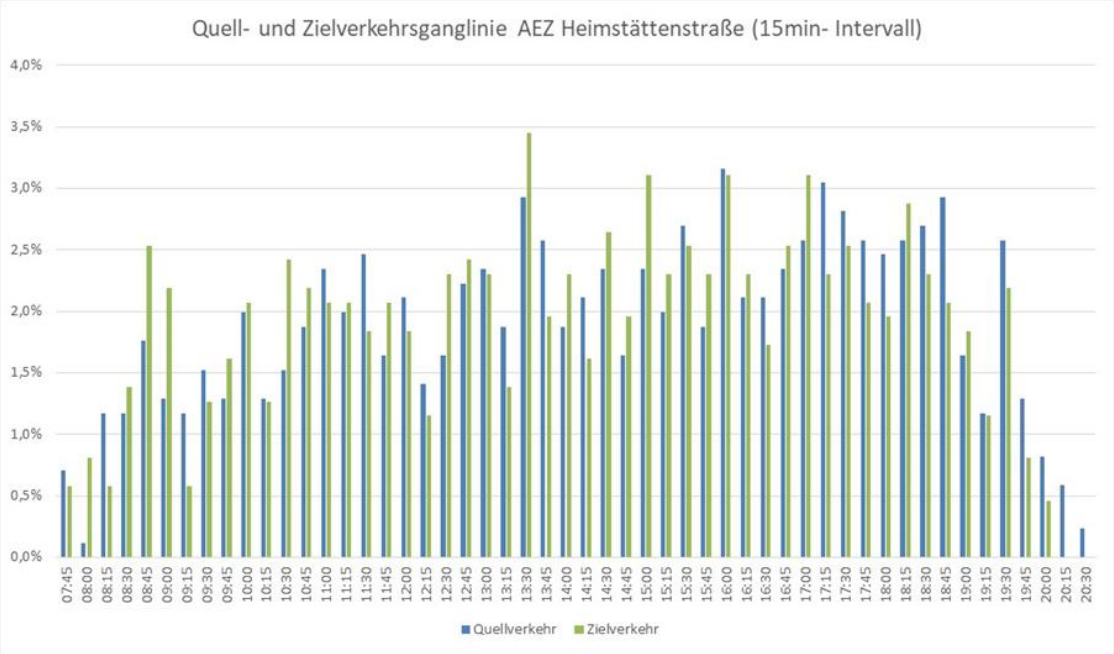


Abbildung 4: Tagesganglinie (Öffnungszeiten) AEZ-Verkehr

Es wird davon ausgegangen, dass die geplante Parkgarage zu Beginn der Öffnungszeiten leer ist und keine Stellplätze vorbelegt sind.

Unter dieser Annahme errechnet sich für das geschätzte Verkehrsaufkommen des geplanten AEZ mit Vollsortimenter, Food Court/Café, Imbiss und den zwei Ladeneinheiten ein maximaler Stellplatzbedarf aus Überlagerung von Kunden- und Beschäftigtenverkehr von ca. 79 Stellplätzen. Der Maximalbedarf für den Kundenverkehr liegt dabei bei ca. 62 Stellplätzen (16-17 Uhr), für den Beschäftigtenverkehr bei ca. 18 Stellplätzen (15-16 Uhr). In der folgenden Tabelle ist Belegung in Abhängigkeit des geschätzten Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der heutigen Kundenverteilung über den Tagesverlauf und den Arbeitszeiten der Angestellten stundenweise dargestellt.

Tabelle 4: Belegungsganglinie Stellplätze

Stunde	Ganglinien für alte Öffnungszeiten												Stunde
	Kunden-Verkehr				Beschäftigten-Verkehr				Pkw-Verkehr insgesamt				
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert				
	1.395				32				1.427				
	ZV	QV	Belegung Kur	max. h	ZV	QV	Belegung Bes	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0		00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0		01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0		02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0		03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0		04-05
05-06	0	0	0		1	0	1		1	0	1		05-06
06-07	7	7	0		5	0	5		12	7	5		06-07
07-08	31	19	11		6	1	10		37	21	21		07-08
08-09	93	75	29		5	0	15		98	75	44		08-09
09-10	76	83	22		0	0	15		76	83	37		09-10
10-11	110	97	35		0	0	15		110	97	50		10-11
11-12	108	114	29		0	0	15		108	114	44		11-12
12-13	114	105	37		0	2	14		114	107	51		12-13
13-14	126	129	35		6	3	17		133	132	51		13-14
14-15	129	117	47		5	5	17		134	121	64		14-15
15-16	142	135	54		2	0	18		143	135	72		15-16
16-17	135	126	62		1	3	16		136	129	79		16-17
17-18	124	151	35		1	5	12		124	156	47		17-18
18-19	126	136	25		0	3	9		127	139	34		18-19
19-20	64	82	7		0	6	3		64	88	10		19-20
20-21	4	11	0		0	3	0		4	14	0		20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0		21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0		22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0		23-24
Maximum			62				18				79		Maximum

Die vorliegende Planung mit 80 Stellplätzen kann damit den ermittelten Stellplatzbedarf nachweisen.

5.3 Stellplatzbedarf mit begründet abweichendem Stellplatzschlüssel

Weder die Stellplatzsatzung der Stadt Fürstenfeldbruck noch die aktuelle GaStellV unterscheidet im Bereich Gastronomie zwischen Gastflächen im Innenbereich und im Außenbereich (Freischankflächen), wobei die Freischankflächen üblicherweise über das Jahr gesehen einen erheblich geringeren Stellplatzbedarf aufweisen, da diese Fläche üblicherweise in den Wintermonaten kaum genutzt werden. Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München fordert beispielweise für die Nutzung Gaststätte für Freischankflächen (>100 m) einen um 50% reduzierten Stellplatzbedarf. Für die integrierte Lage des geplanten AEZ und den vsl. hohen Anteil an Kunden/Besuchern mit dem Rad und zu Fuß wird der folgende aus verkehrlicher Sicht plausible Ansatz gewählt:

- Gaststätten: 1 Stpl./20 m² Gastfläche im Innenbereich
  1 Stpl./40 m² Gastfläche im Außenbereich

Basierend auf diesem Ansatz errechnet sich ein Stellplatzbedarf von 78 Stellplätzen (s. folgende Tabelle).

Tabelle 5: Stellplatzbedarf nach Bestandsbedarf ohne Verbundwirkung

	VKF/NF Gastfläche [m²]	1 Stpl./x m²	Stellplätze
AEZ	2511	40	63
Food Court/Cafe als **Gaststätte (Innenbereich)**	100	20	5
Food Court/Cafe als **Gaststätte (Außenbereich)**	118	40	3
Espressobar **Gaststätte (Innenbereich)**	55	20	3
Espressobar **Gaststätte (Außenbereich)**	32	40	1
Imbissfläche als **Gaststätte**	24	20	1
Laden 1 (Dienstleister)	27	40	1
Laden 2 (Dienstleister)	27	40	1
Summe (Food Court/Cafe, Espressobar, Imbiss = Gaststätte)			**78**

Mit Berücksichtigung der Verbundwirkung reduziert sich der Stellplatzbedarf auf 74 (Stellplätze (s. Tabelle 6).

Tabelle 6: Stellplatzbedarf nach Bestandsbedarf mit Verbundwirkungen

	VKF/NF Gastfläche [m²]	1 Stpl./x m²	Stpl. mit Verbundwirkung 50%
AEZ	2511	40	63
Food Court/Cafe als **Gaststätte (Innenbereich)**	100	20	3
Food Court/Cafe als **Gaststätte (Außenbereich)**	118	40	2
Espressobar **Gaststätte (Innenbereich)**	55	41	2
Espressobar **Gaststätte (Außenbereich)**	32	42	1
Imbissfläche als **Gaststätte**	24	20	1
Laden 1 (Dienstleister)	27	40	1
Laden 2 (Dienstleister)	27	40	1
Summe (Food Court/Cafe, Espressobar, Imbiss = Gaststätte)			**74**

Fazit:

Nach dem gewählten Stellplatzansatz errechnet sich sowohl ohne als auch mit Verbundwirkung mit 74-78 Stellplätzen ein kleinerer Stellplatzbedarf als die zur Realisierung geplanten 80 Stellplätze.

6. Fazit

Die vorliegenden Planungen sehen 78 Stellplätze in der Parkgarage und zwei Stellplätze an der Falkenstraße oberirdisch vor. Insgesamt stehen damit 80 Stellplätze zur Verfügung.

Aus fachlicher Sicht kann der Stellplatzbedarf der vorliegenden Planung nicht pauschal über die Vorgaben der GaStellV Bayern erfolgen da:

- die GaStellV Verbundwirkungen der Kunden zwischen den einzelnen Nutzungen Vollsortimenter, Food Court/Café, Imbiss und Laden 1/2 nicht berücksichtigt
- die GaStellV dem hohen Anteil an nichtmotorisierten Kunden aufgrund der integrierten städtebaulichen Lage nicht Rechnung trägt
- keine Unterscheidung bei Gastronomie-Nutzungen zwischen Innen- und Außenflächen möglich ist

und damit für den vorliegenden Standort ein pauschal zu hoher Stellplatzbedarf ermittelt wird.

Ohne Berücksichtigung einer Verbundwirkung mit Berücksichtigung des Food-Courts/Café als reiner Gaststättenbetrieb übersteigt der ermittelte Bedarf von 101 Stellplätzen nach GaStellV die geplante Stellplatzzahl von 80 Stellplätzen. Mit Berücksichtigung einer realistischen Verbundwirkung von ca. 50 % ist die Anzahl der geplanten Stellplätze ausreichend für den ermittelten Stellplatzbedarf nach GaStellV von 82 Stellplätzen bei Wertung des Food Court/Café, der Espressobar und des Imbisses als reiner Gastronomiebetrieb mit 2 Stellplätzen knapp überschritten. Eine Bewertung des Food-Courts/Café als Laden errechnet einen Bedarf von 85 Stellplätzen (ohne Verbundwirkung) und damit ein Defizit von 5 Stellplätzen, während sich mit Verbundwirkung mit 74 Stellplätzen ein der Planung entsprechender Bedarf errechnet. In Realität wird die Einheit Food Court/Café als eine Mischung aus Gastronomiebetrieb und Laden (Backwarenverkauf) betrieben. Bei Wahl eines Mischansatzes mit Bewertung zu 50% als Gaststätte und 50% als Laden errechnet sich dabei unter Berücksichtigung einer Verbundwirkung von 50% ein Stellplatzbedarf von 79 Stellplätzen.

Die genaueste Berechnung des Stellplatzbedarfs erfolgt über Abschätzung des vsl. Verkehrsaufkommens und eine dezidierte Ermittlung der stündlichen Stellplatzbelegung anhand der ermittelten Tagesganglinie des motorisierten Kundenverkehrs am bestehenden Standort. Daraus ermittelt sich ein Stellplatzbedarf von ca. 79 Stellplätzen.

Basierend auf einem von der GaStellV abweichenden differenzierten Stellplatzansätzen mit Berücksichtigung eines Ansatzes für Gastronomieinnenflächen von 1 Stellplatz/20m² Gastfläche und Gastronomieaußenflächen von 1 Stellplatz/40m² errechnet sich insgesamt ein nachzuweisender Stellplatzbedarf von 78 Stellplätzen ohne Verbundwirkung bzw. 74 Stellplätzen mit Verbundwirkung.

Tabelle 7: Zusammenstellung Stellplatzbedarf nach Ermittlungsmethode

	n. GaStellV		abweichender Stellplatzschlüssel		über Verkehrs-abschätzung und Kundenganglinie
		mit Verbund-wirkung (50%)		mit Verbund-wirkung (50%)	mit Verbundwirkung
	StPl	StPl	StPl	StPl	StPl
AEZ	63	63	63	63	
Food Court/Cafe als **Laden**	6	3			
Food Court/Cafe als **Gaststätte** (Gastfläche)	22	11	8	5	
Espressobar **Gaststätte** (Gastfläche)	10	5	4	3	
Imbissfläche als **Gaststätte**	2	1	1	1	
Laden 1 (Dienstleister)	2	1	1	1	
Laden 2 (Dienstleister)	2	1	1	1	
Summe (Food-Court/Cafe = Laden)	85	74	65	66	
Summe (Food-Court/Cafe= Gaststätte)	101	82	78	74	79
Summe Mischansatz Food-Court/Café (50% Gaststätte/50% Laden)	95	79			

Zusammenfassend ist angesichts der Plausibilisierung der Stellplatzbedarfe über unterschiedlichen Ermittlungsmethoden von einem realistischen Stellplatzbedarf von ca. 74 – 80 Stellplätzen für die vorliegende Planung auszugehen, da sowohl Verbundwirkungen als auch die Einordnung des geplanten Food Courts/Café als Mischnutzung Gaststätte und Laden (Bäckereiverkauf) aus fachlicher Sicht berücksichtigt werden sollten und gleichzeitig die Stellplätze in der Garage gemeinschaftlich genutzt werden können. Eine Einordnung des integrierten Food Courts/Cafés als „reine“ Gaststätte nach GaStellV würde aus fachlicher Sicht dem vsl. Stellplatzbedarf nicht entsprechen.

Die vorliegende Planung kann damit aus fachlicher Sicht mit 80 Stellplätzen eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für die geplanten Nutzungen nachweisen.

Mit freundlichen Grüßen

München, 15.01.2025

i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl
Leiter Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

i.V. Dipl.-Ing. T. Seufert
Projektleiter Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik