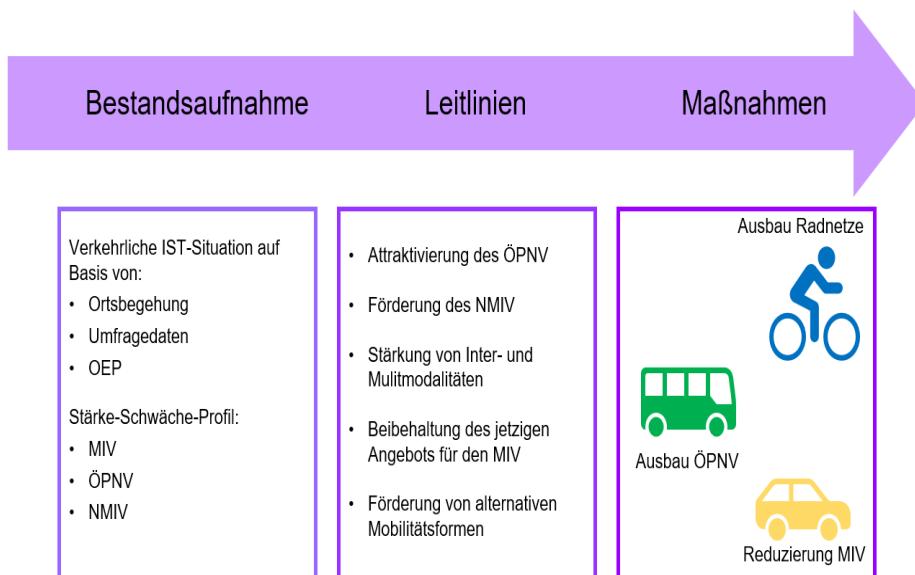


## Bachelor's Thesis von Laura Wanitschek

**Mentor(in/innen/en):**  
Dipl.-Ing. Ulrich Glöckl  
Dr.-Ing. Antonios Tsakarestos

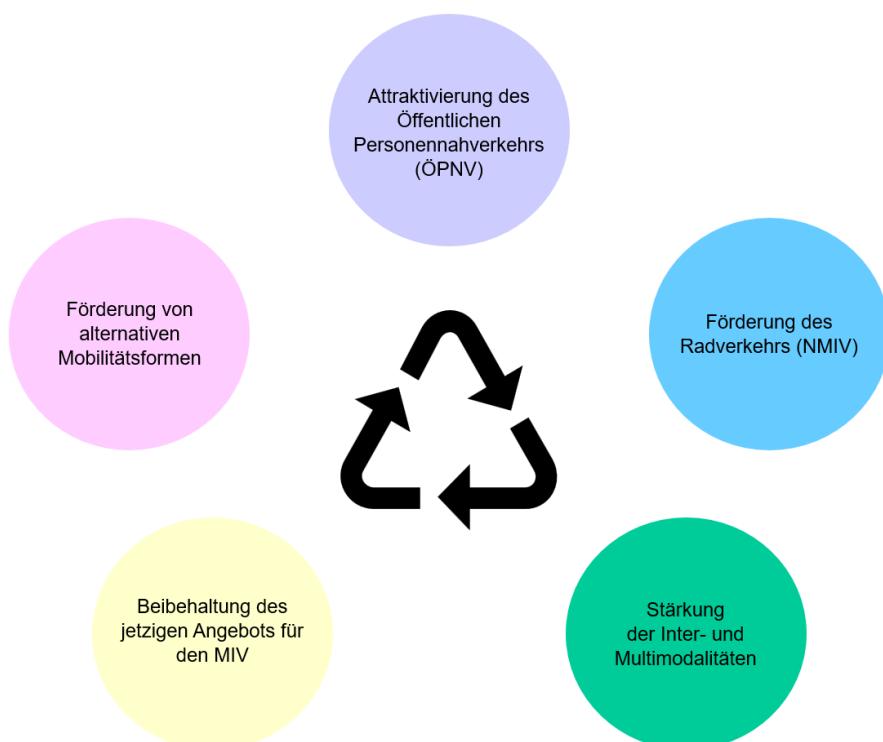
**Externe(r) Mentor(in/innen/en):**  
Dr.-Ing. Tobias Schendzielorz



**Abb. 1** Vorgehensweise Krailing

Zur Erstellung von Leitlinien und Maßnahmen werden mit Hilfe einer Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Firmenleitungen und Arbeitnehmer der KIM Verbesserungswünsche und die derzeitige IST-Situation erhoben (siehe **Abb. 1**).

Aus der Umfrage wird deutlich, dass viele Arbeitnehmer mit dem Auto deutlich schneller sind als mit dem ÖPNV. Teilweise ist ein Radfahrer schneller als eine Person in öffentlichen Verkehrsmitteln (siehe **Abb. 2**). Unattraktive Umstiegszeiten, lange Anfahrtswege und die Unzuverlässigkeit der Bahn spielen dabei die größte Rolle, warum die Arbeitnehmer nicht mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen. Vor allem hier, aber auch im NMIV werden Verbesserungsmöglichkeiten gesehen, um den Pendelverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern.

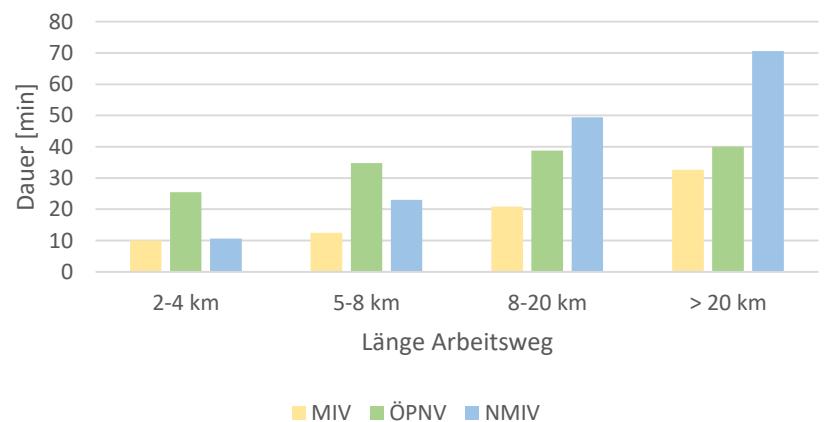


**Abb. 3** Leitlinien für die zukünftige Entwicklung Krailings

Durch den hohen Anteil an MIV bilden sich rund um die Metropolstadt München Probleme, die durch die Verkehrsbelastung und den Parkdruck entstehen. Dabei haben alle Gemeinden und Städte im Münchner Umland ähnliche Herausforderungen zu bewältigen, weshalb sich Gemeinden einer Region zusammenschließen und die verkehrliche Zukunft gemeinsam planen. Alle sind sich einig, dass der Verkehr zukünftig mehr über den Umweltverbund – also ÖPNV und NMIV – abgewickelt werden muss, um so den MIV und die damit einhergehenden Probleme zu reduzieren.

Ziel dieser Arbeit ist es, die Gemeinde Krailing auf diesem Weg zu unterstützen und Maßnahmen zu finden, wie die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in Krailing und dem dazugehörigen Gewerbegebiet KIM befriedigt werden können. Als Basis der Bearbeitungsschritte dienen bereits bestehende Mobilitätskonzepte und Fachplanungen.

**Dauer des Arbeitsweges je Verkehrsmittel [min]**



**Abb. 2** durchschnittliche Dauer des Arbeitsweges je Verkehrsmittel

Auf dieser Grundlage lassen sich Leitlinien zur weiteren Vorgehensweise erstellen (siehe **Abb. 3**). Diese dienen als Leitfaden der Maßnahmen und der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung in Krailing und insbesondere der KIM. Für die Handlungsbereiche MIV, ÖPNV, NMIV und Intermodalität / alternative Mobilitätsformen werden Maßnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen hierbei immer die Leitlinien. Um einen relativ schnellen und langfristigen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu ermöglichen, wird empfohlen, die Radinfrastruktur zu erweitern und die Buslinien arbeitsfreundlicher zu gestalten. Mitfahrangebote sollen etabliert und gefördert werden.