

Vorlage Nr.: 2-BV/436/2024
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bauverwaltung
Datum: 21.03.2024
Verfasser: Balzer Oliver

BPl. 172 Misch- und Wohngebiet Keltenweg/Hardtweg, Antrag auf Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes.

Beratungsfolge:

Datum Gremium

07.05.2024 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. SACHVORTRAG:

Im Zuge der Umsetzung des 1. Bauabschnitts zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 172 Misch- und Wohngebiet Keltenweg/Hardtweg ist der Grundstückseigentümer mit einem Antrag auf Reduzierung der Stellplätze bei Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes an die Verwaltung herangetreten. Nach § 8 der Stellplatzsatzung der Stadt Garching (GaStellV) ist eine Reduzierung durch Ablösevertrag um bis zu 25% bei Nachweis eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes zulässig.

Nach Ausführung des Eigentümers war das Untergeschoss bisher zweigeschossig, in der Tiefgarage befanden sich 217 PKW-Stellplätze, davon 45 im Vorgriff auf den 2. Bauabschnitt (d.h. 172 baurechtlich notwendige PKW-Stellplätze für den ersten Bauabschnitt). Es wurde eine eingeschossige Planung erarbeitet, die mittels Mobilitätskonzept gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Garching die notwendige Stellplatzanzahl für das Bauvorhaben von 172 um 25% (= 43) auf 129 reduzieren soll.

Vorsehen ist, dass direkt bei der TG-Rampe vier Stellplätze für Carsharing Angebote angeordnet werden. Die Neuplanung weist somit insgesamt 133 Stellplätze aus, die alle im leicht modifizierten (laut B-Plan zulässigen) Umgriff Platz finden. Die baurechtlich notwendigen Fahrradabstellplätze und Kellerabteile wurden reorganisiert, nun kann alles in einem einzigen Untergeschoss untergebracht werden. Auch die weiteren Bausteine für das Mobilitätskonzept finden im neuen UG und in der Freifläche ihren Platz (siehe beigefügter Entwurf Mobilitätskonzept):

- oberirdische Paketbox in den Freianlagen (nähe TG-Abfahrt)
- WEG-Verwaltung als Ansprechpartner und sog. „Kümmerer“ im Gebiet
- Vorhaltung von 4 Stpl. für Carsharing, anfänglich 2 Fahrzeuge und je nach Baufortschritt und Evaluation erfolgt ein weiterer Ausbau des Angebots
- 4 Sharing-Lastenräder und 2 Sharing-Pedelecs mit oberirdischem Abstellplatz in den Freianlagen
- Infoboards an den Hauseingängen
- Lademöglichkeiten für Pedelecs in den Fahrradräumen im UG
- 4 ÖPNV-Monatskarten mit Buchungssystem zu kostenfreien Nutzung
- 2 Fahrrad-Reparaturmöglichkeiten im UG in den Fahrradräumen

Grundlage des zu BPl. 172 erarbeiteten Mobilitätskonzeptes waren von einem Fachbüro ermittelte Richtwerte, welche auch für BPl. 188 Wohnen am Schleißheimer Kanal herangezogen werden sollten. Den Richtwerten wurde für BPl. 188 vom Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 01.12.2022

zugestimmt. Aus Sicht der Verwaltung sind diese Richtwerte im Grundsatz auch auf andere Bauleitplanverfahren anwendbar. Durch die Stellplatzreduzierung soll im Grundsatz keine Wohnung ohne zugeordneten Stellplatz errichtet werden, vielmehr sollen attraktive Angebote zur teilweisen Kompensation des 2. Stellplatzes angeboten werden. Die Stellplatzreduzierung durch aufschiebend bedingte Ablöse auf Grundlage des Mobilitätskonzepts wird von der Verwaltung unterstützt.

Zum baurechtlichen Genehmigungsverfahren im mit Verwaltung, LRA besprochen, dass vom Bauherr eine Tekturplanung wie vorstehend beschrieben eingereicht wird. Das Mobilitätskonzept ist Teil des Tekturantrags und somit auch Teil der Baugenehmigung.

Zum zusätzlich abzuschließenden Stellplatzablösevertrag wird im nichtöffentlichen Teil beraten.

II. BESCHLUSS:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss beschließt einer Stellplatzreduzierung für den 1. BA von BPl. 172 auf Grundlage des vorgelegten Mobilitätskonzepts zuzustimmen.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

☐

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

☐

Anlagen:

- 1 BPL, Lageplan
- 2 Mob.konzept
- 3 Richtwerte

Anlage 1





Anlage 2

BHB Unternehmensgruppe



Mobilitätskonzepte für ein Wohnbauvorhaben

Garching Projekt FVTVRIA am Keltenweg

07.03.2024



Inhalt

1. Grundlegendes
2. Analyse Erreichbarkeit Vorhabenstandort
3. Übersicht möglicher Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes auf Seiten des Bauherrns
4. Maßnahmen Bauherr für das Vorhaben
5. Hinweise zu Flexibilität und Evaluation des Mobilitätskonzepts
6. PKW-Stellplatznachweis inkl. Reduzierung mittels Mobilitätskonzept nach Satzung & Fahrradabstellplatzbilanz
7. Verortung Mobi-Maßnahmen am Vorhabenstandort
8. Zusammenfassung & Fazit Mobilitätskonzept am Vorhabenstandort

01 Grundlegendes – Allgemeine Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität

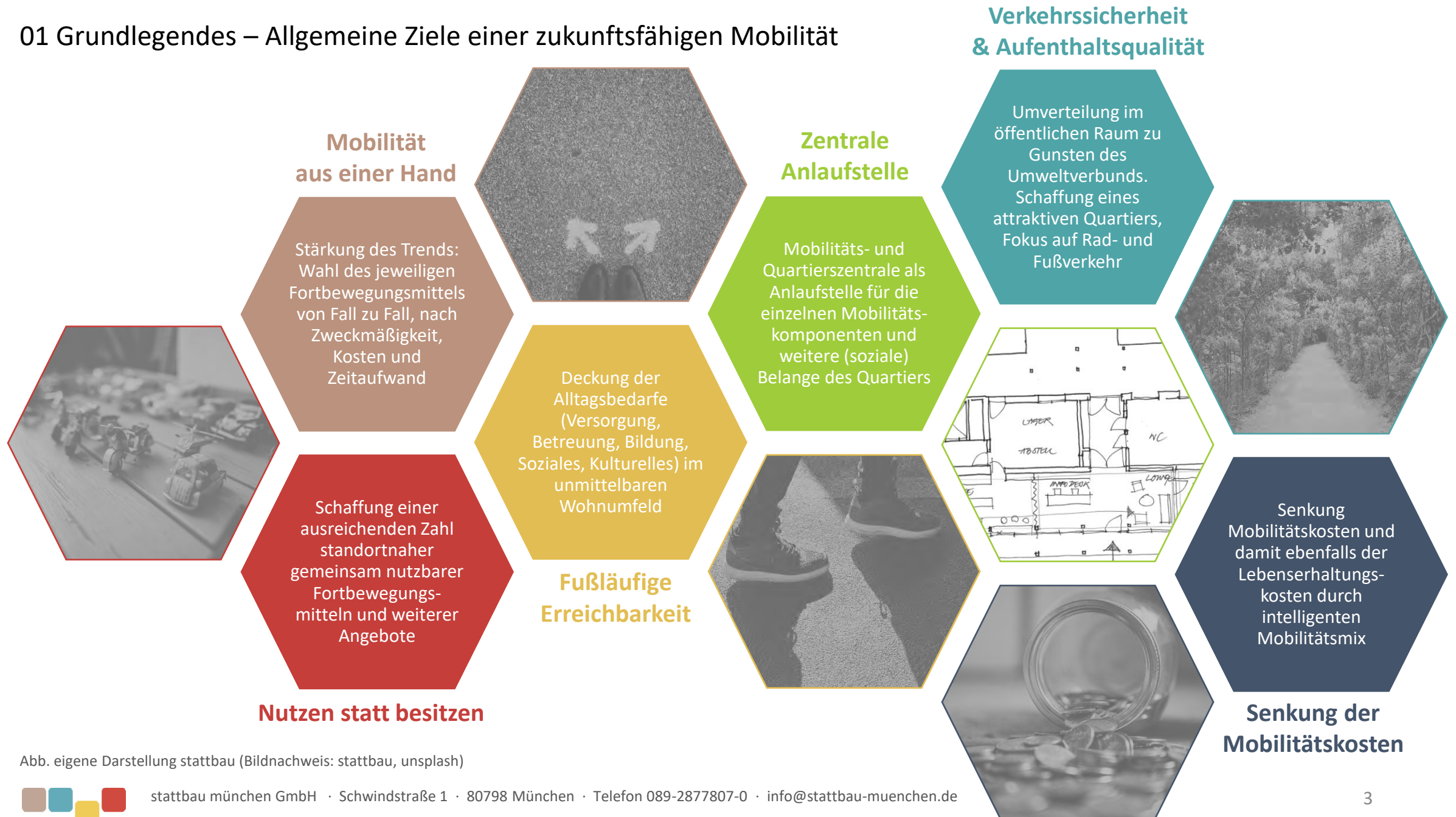


Abb. eigene Darstellung stattbau (Bildnachweis: stattbau, unsplash)



02 Analyse – ÖPNV-Anbindungen Erreichbarkeit an dem Vorhabenstandort

Die **U-Bahn** **Garching Hochbrück** liegt **knapp 500 m vom Vorhabenstandort** entfernt, dieser ist damit **optimal an den ÖPNV angebunden**. In der nebenstehenden Abbildung ist eine Heatmap dargestellt, diese wird basierend auf vorberechneten Reisezeiten und ÖPNV-Haltestellen dynamisch berechnet. Die Visualisierung erfolgt auf einem hexagonalen Raster und verdeutlicht, dass der **Vorhabenstandort** **aktuelle eine hohe Erreichbarkeit an ÖPNV-Haltestellen** aufweist.

Auf den folgenden Seiten wird die intermodale Verknüpfung des ÖPNVs mittel fußläufigem Weg vom Vorhabenstandort aus näher betrachtet.

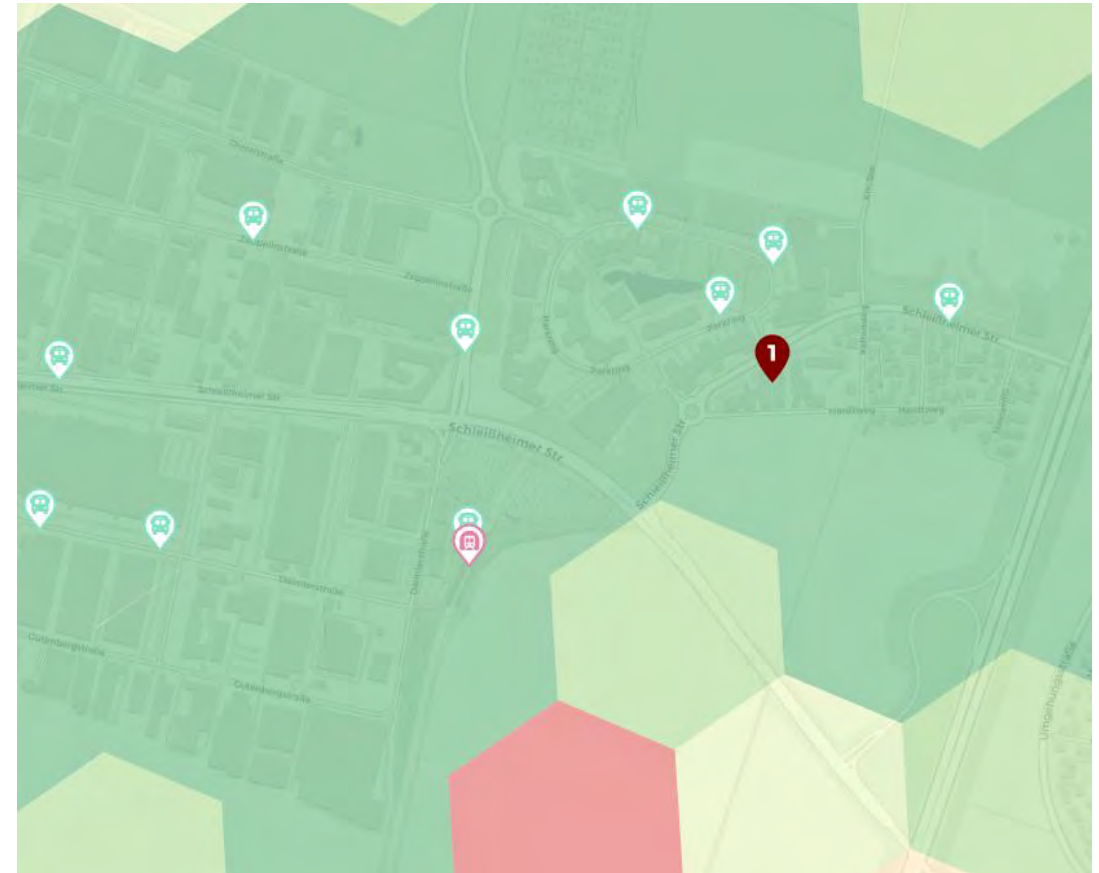
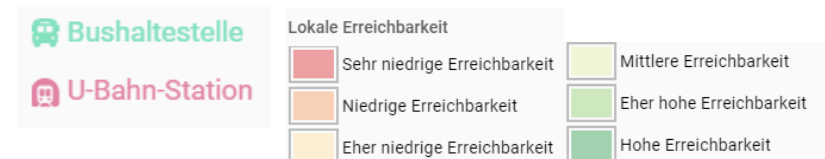


Abb. Erreichbarkeits-Heatmap ÖPNV inkl. Übersicht Bus- und U-Bahnhaltestellen
(Quelle: goat.plan4better.de)



02 Analyse – ÖPNV-Anbindungen Erreichbarkeit zu Fuß

Der Bahnhof Garching-Hochbrück liegt in 10-minütiger fußläufiger Entfernung vom Vorhabenstandort (vgl. Abb. rechts). Neben der U6 Richtung Garching Forschungszentrum und sowie Klinikum Großhadern kann an der Bushaltestelle „Garching Parkring Süd“ die Linie 292 nach Oberschleißheim, in max. 5 Minuten fußläufig erreicht werden.

Hinweis zu §7 Reduzierung der notwendigen Stellplätze (Stellplatzsatzung): Laut Satzung kann für wohngenutzte Anlagen die notwendige Stellplatzanzahl auf 75% reduziert werden, wenn die sich die Anlage in einer radialen Entfernung von 300 Meter (Wohnen) oder 600 Meter (Gewerbe) zum U-Bahnzugang befindet.

Das Vorhaben liegt mit seiner Entfernung zum U-Bahnzugang genau zwischen den beiden angegebenen Richtwerten und zeichnet sich durch eine hervorragende fußläufige Erreichbarkeit aus (vgl. Abb. unten), welche eine positive Auswirkung auf die Attraktivität des ÖPNVs für die zukünftigen Bewohner:innen hat.



Abb. Radiale Entfernungen Vorhaben zum U-Bahnhof Garching (Quelle: goat.plan4better.de)

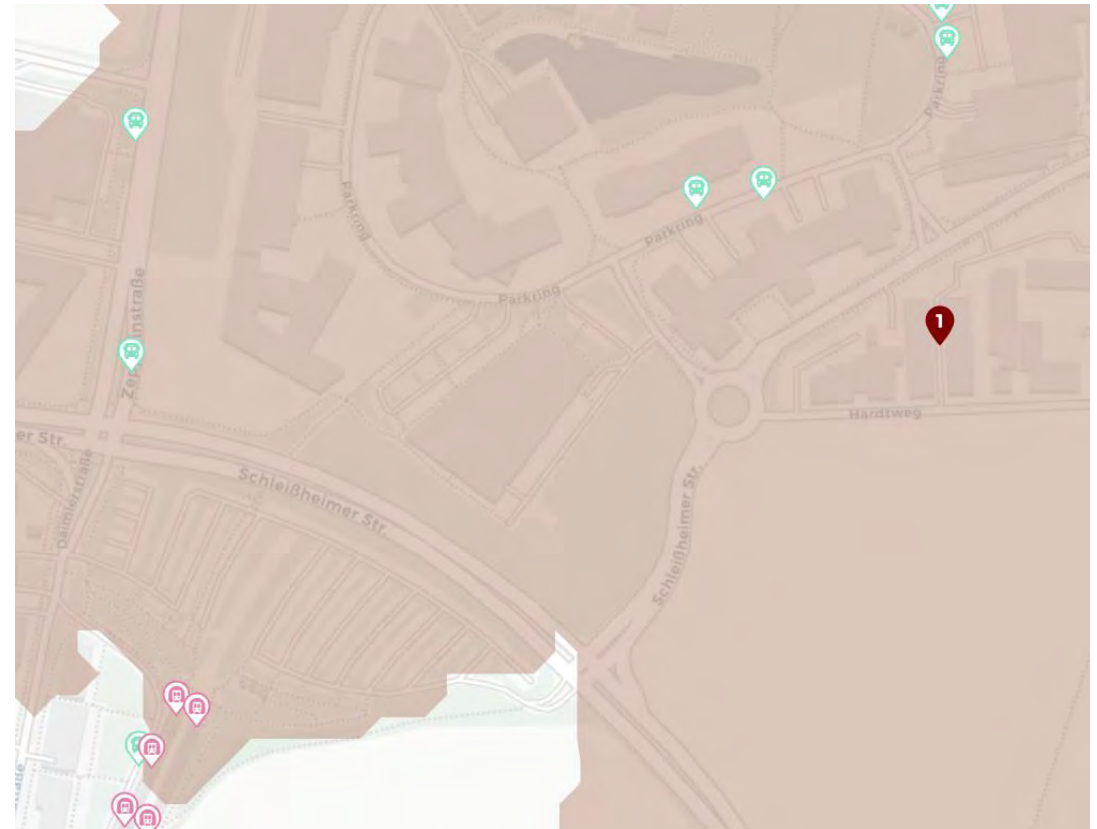


Abb. Isochrone zu Fuß in 10 min zum U-Bahnhof Garching (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – ÖPNV-Anbindung

Nebenstehende Darstellung verdeutlicht die Erreichbarkeit in **30 min. (werktags Beispiel Montag 7 bis 9 Uhr)** mittels **intermodaler Verbindung mit dem Fahrrad** zum übergeordneten **ÖPNV** (z.B. U-Bahnof Garching-Hochbrück max. 5 Minuten) und im **Anschluss zu Fuß** zum Zielort.

Die untenstehende Abbildung zeigt die Abdeckung an ÖPNV-Anbindungen innerhalb des MVV-Netzes. Die Innenstadt von München ist vom Bahnhof Garching-Hochbrück in ca. 21 Minuten mittels U6 in Richtung Klinikum Großhadern – zu den Stoßzeiten im 5 Minutentakt – erreichbar.

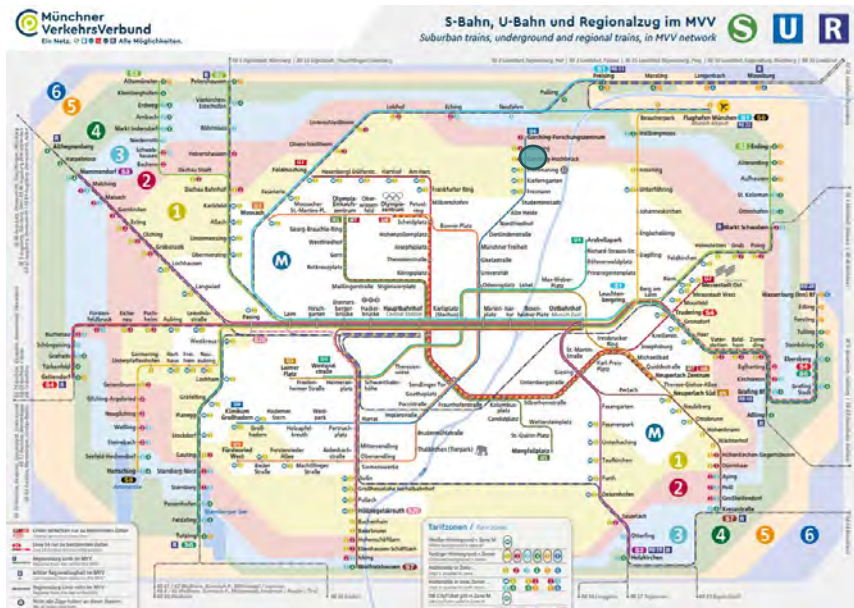


Abb. Netzplan Münchner MVV Dezember 2022

Vorhabenstandort

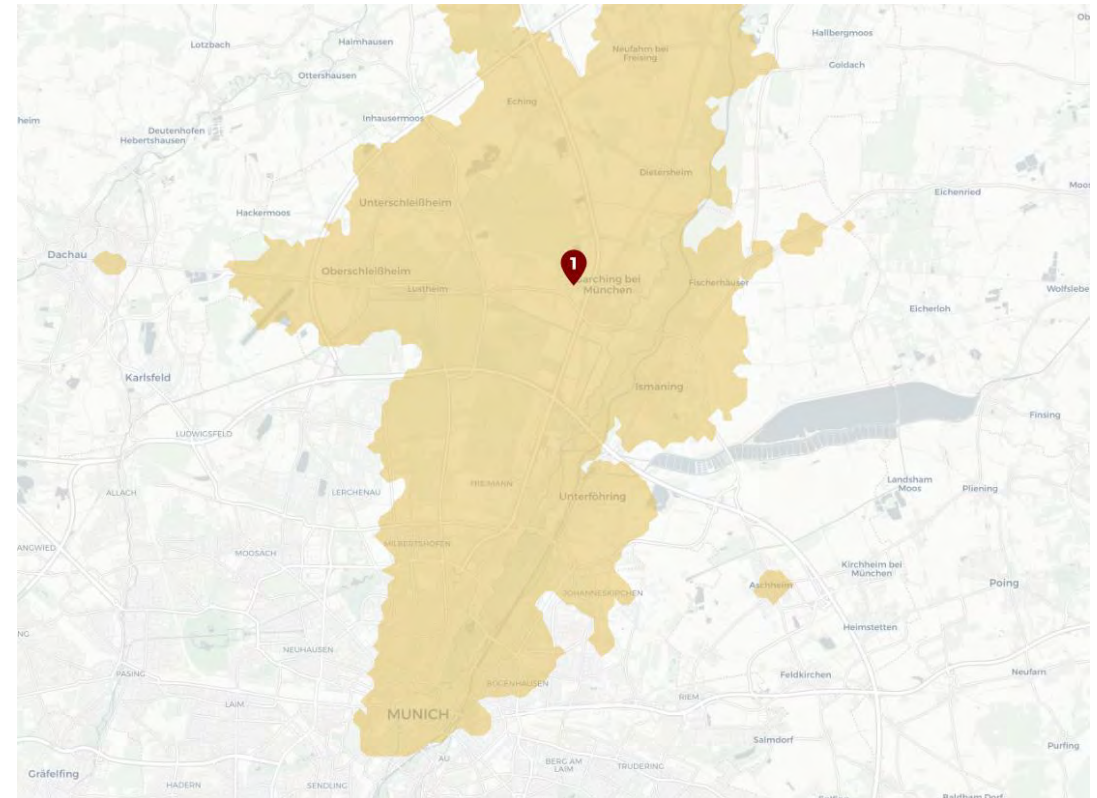


Abb. Isochrone* Intermodalität: 1. mit dem Fahrrad 2. ÖPNV** 3. zu Fuß – Erreichbarkeit ab Vorhabenstandort in 30 min, Datengrundlage Montag 7 bis 9 Uhr (Quelle: goat.plan4better.de)

Isochrone* Verbindung aller Punkte, die von einem bestimmten Startpunkt aus innerhalb eines bestimmten Zeitintervalls erreicht werden können

ÖPNV** Bus, U-Bahn, S-Bahn

02 Analyse – Erreichbarkeit klassisches Fahrrad & Pedelec

Mit dem **klassischen Fahrrad können bereits in 10 Minuten** der Großteil von Hochbrück und Garching erreicht werden.

Pedelecs können die Lücke zwischen Radfahren und Autofahren schließen. Bei einer Entfernung bis zu 10 Kilometer gelten sie laut Umweltbundesamt (UBA) als das schnellste Fortbewegungsmittel insbesondere im Stadtverkehr. (Vgl. UBA bit.ly/3TnaTvM). Selbst 10 km langen Wegen sind mit dem Pedelec konkurrenzfähig zum Pkw (vgl. UBA bit.ly/3KsD88h). Die in der **Abbildung dargestellte Erreichbarkeit von 20 min. mit dem Pedelec (Geschwindigkeit 23 km/h)** fällt in den Bereich der leicht überwindbaren Wegelängen von bis zu 10 km (s.o.) – Ausgangspunkt ist der Vorhabenstandort. Mit dem Pedelec sind u.a. Ober- und Unterschleißheim, Freimann, Ismaning, das Hochschul- und Forschungszentrum, Eching etc. in max. 20 Minuten erreichbar.



Abb. Isochrone klassisches Fahrrad 10 min. & Pedelec 20 min (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Nahversorgung Erreichbarkeit zu Fuß

In direkter Nachbarschaft um den Vorhabenstandort sind in **rund 10-minütiger fußläufiger Entfernung Nahversorgungsmöglichkeiten** verortet. Dazu zählen ein Discounter an der Schleißheimer Str. und ein Vollsortimenter westlich des Vorhabenstandortes (5 Minuten Fußweg).

Die weiteren Nahversorgungsmöglichkeiten sind bequem mit dem klassischen Fahrrad und (Lasten-)Pedelec zu erreichen (vgl. nachfolgende Folie).



Abb. Isochrone zu Fuß in 10 min von den Vorhabenstandort in Kombination mit Nahversorgung (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Nahversorgung Erreichbarkeit klassisches Fahrrad & Pedelec

Es können **zahlreiche Nahversorgungsmöglichkeiten** – auch ohne Pkw – bequem **mit dem klassischen Fahrrad in max. 10 min.** erreicht werden.

Wird die Nutzung eines (Lasten-)Pedelecs angenommen und auf 20-minütige Erreichbarkeit ausgedehnt, erhöht sich dieser Radius noch einmal erleichterter die Anbindung zu weiteren Nahversorgungsangeboten in Richtung Ismaning, Unter- und Oberschleißheim sowie Eching.

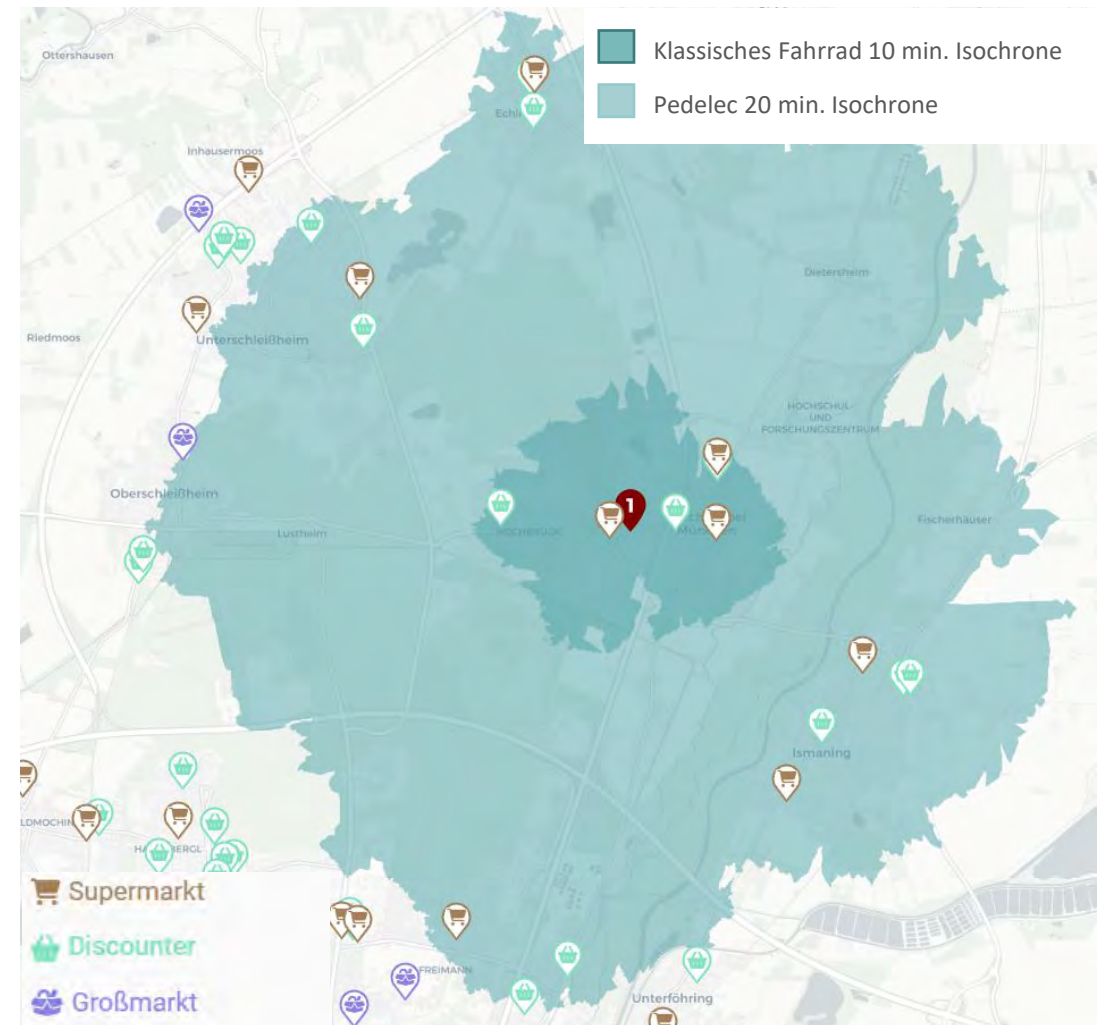


Abb. Isochrone klassisches Fahrrad 10 min. & Pedelec 20 min in Kombination mit Nahversorgung (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Bildungseinrichtungen Erreichbarkeit klassisches Fahrrad & Pedelec

Im Bereich Bildung sind zahlreiche Einrichtung – Krippen, Kindergärten, Grund-, sowie ein Gymnasium bequem mit dem Fahrrad in 10 Minuten zu erreichen.

Mit dem Pedelec können innerhalb von max. 15 Minuten weitere Bildungsstandorte erreicht werden inkl. der Technische Universität München Garching.

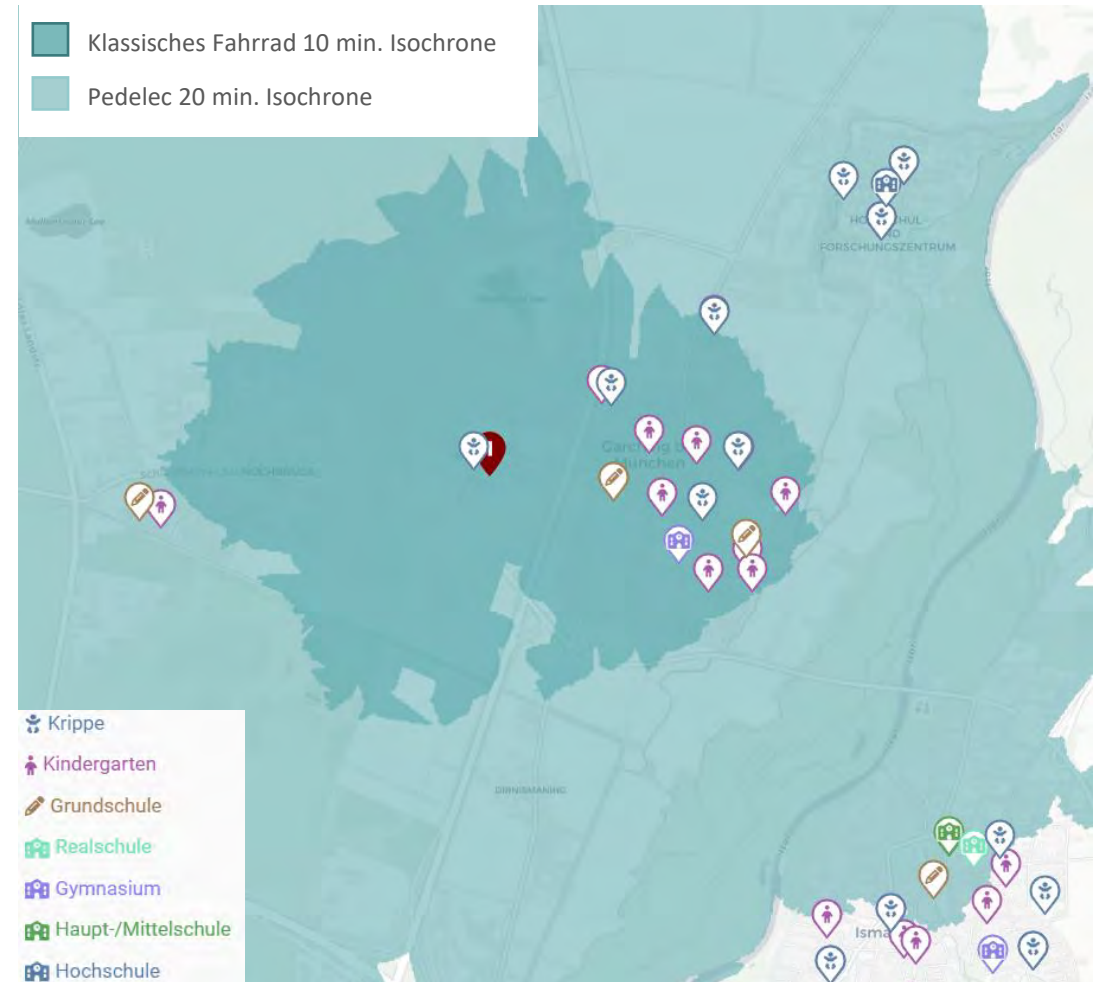


Abb. Isochrone klassisches Fahrrad 10 min. und Pedelec 15 min. in Kombination mit Bildungseinrichtungen (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse der Lage – Übersicht stationäres Bike-Sharing

Neben den klassischen ÖPNV-Angeboten nehmen **öffentliche Sharing Angebote** ebenfalls einen zentralen Punkt im Sinne alternativer Mobilitätsformen ein. Insbesondere die **stationären Angebote gelten als eine Ergänzung des ÖPNVs** (vgl. VCD <http://bit.ly/3V7ZYGS>) und sollten somit ebenfalls in die Betrachtung der bestehenden Mobilitätsangebote aufgenommen werden.

In Garching werden zahlreiche MVG-Radstationen angeboten. Vom Vorhabenstandort können einige Stationen zu Fuß in max. 10 Minuten erreicht werden. Die nächste Station liegt 5 Minuten vom Standort entfernt.



Abb. Fußläufige Erreichbarkeit 10 Min. stationäres Bike-Sharing um den Vorhabenstandort
(Quelle: goat.plan4better.de)

03 Übersicht möglicher Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes auf Seiten des Bauherrns

Ein Mobilitätskonzept besteht aus unterschiedlichen Bausteinen und Elementen. Eine erfolgreiche Umsetzung bedarf allerdings kommunikativer Unterstützung.

Deshalb ist eine auf das Mobilitätskonzept orientierte Außendarstellung von hoher Bedeutung, um den Bewohner:innen schon frühzeitig eine Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen.

Stehen die Bewohner:innen fest, empfiehlt es sich, so früh wie möglich die Mobilitätsbedarfe zu ermitteln, festgelegte Mobilitätsbausteine ggf. nachjustieren zu können. Das Mobilitätskonzept ist darum bereits entsprechend in das Marketing einzubinden.

Ziel in diesem Projekt ist es, durch kompensierende Elemente eine Stellplatzreduzierung zu realisieren. Dafür müssen unterschiedliche Maßnahmen verbindend in das Vorhaben integriert und umgesetzt werden.



Abb. eigene Darstellung stattbau

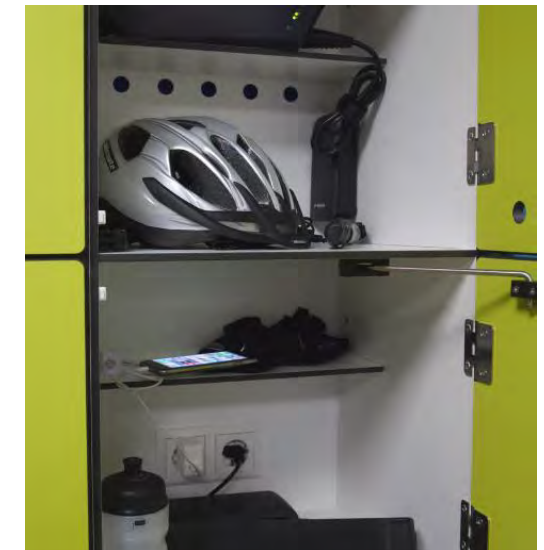
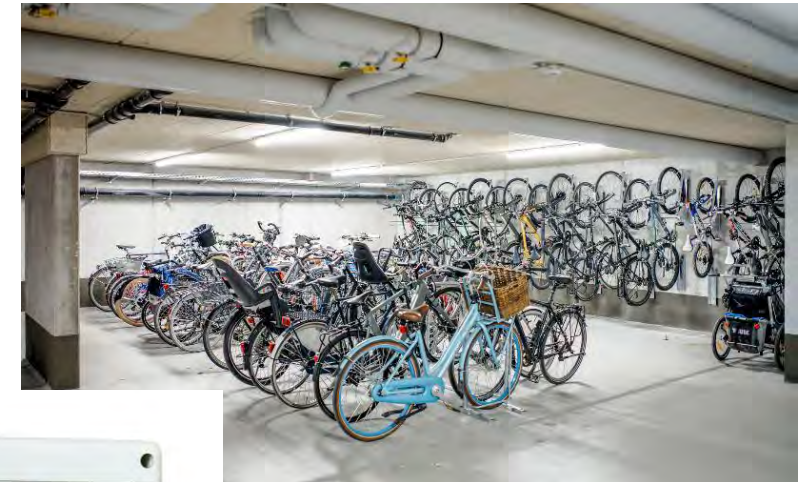
04 Maßnahmen Bauherr – Fahrradinfrastruktur

Die aktive Mobilität spielt im Rahmen einer klimafreundlicheren und ressourcenschonenderen Mobilität die entscheidende Rolle. Darüber hinaus leistet sie einen entscheidenden Beitrag zu Aufenthaltsqualität und Verkehrsverlagerung im Quartier. Grundvoraussetzung sind komfortable, sichere und überdachte Fahrradabstellplätze.

Bei den baulichen Anlagen ist auch hier auf eine bequeme Erreichbarkeit, nicht zu stark geneigte Rampen, Beleuchtung und einfach zu nutzende, sichere Abstellanlagen zu achten.

Die Förderung des Radverkehrs bedeutet eine optimale Ausgestaltung der Fahrradinfrastruktur. Neben den Anforderungen der Stadt Garching zum Thema Radabstellanlagen (Anzahl und Ausgestaltung) könnten zusätzlich Lademöglichkeit für private Pedelecs auch in Form von Fahrradspinde mit integrierter Lademöglichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Abgesehen von Stellplätzen für normale Fahrräder werden ebenfalls – mit Verweis auf die Vorgaben der Stadt Garching – entsprechende Flächen und Abstellanlagen für Lastenräder, Anhänger und Spezialfahrzeuge berücksichtigt werden. Verortet werden die Abstellplätze wohnortnah und dezentral im EG und im UG.



Fotos: stattbau münchen, eSpind und Walthre Werkte der Firma PRO-CHARGE

04 Maßnahmen Bauherr – Fahrradservice und -reparatur

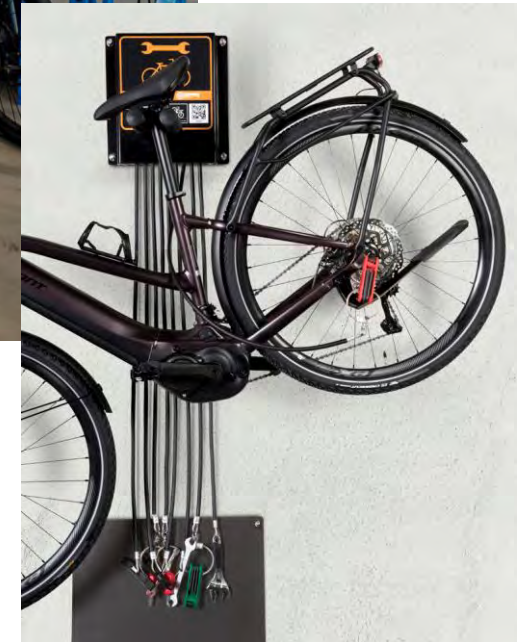
Durch die Zurverfügungstellung geeigneter Räumlichkeiten und passender Grundausrüstung ermöglicht eine Möglichkeit den Bewohner:innen schnell und unkompliziert kleinere Reparaturen an ihren Fahrrädern selbst durchzuführen. Die Fahrradnutzung wird so in hohem Maße unterstützt. Reparaturmöglichkeiten sollten idealerweise in der Nähe der Fahrradstellplätze lokalisiert sein.

Im Rahmen des Vorhabens werden Reparaturmöglichkeiten im UG verortet. Innerhalb der Fahrradabstellanlagen werden entsprechende Hinweisschilder untergebracht, um die Auffindbarkeit des Angebots zu verbessern.

Zuständigkeiten und eine regelmäßige Wartung der Grundausrüstung erfolgt durch die WEG-Verwaltung. So wird die Annahme des Angebots von den zukünftigen Bewohner:innen sichergestellt.



Foto: unsplash



Quelle: ibombo.de/produkt/ibombo-hoko/

04 Maßnahmen Bauherr – fahrradbasierte Lastentransporte: Sharing-Angebote

(Lasten-)Pedelects und Lastenanhänger schließen die Lücke zwischen Radfahren und Autofahren schließen und Lasten umweltschonend transportieren. Das (E-)Lastenräder Sharing ist dafür ein Ansatz, die Buchung und Abrechnung erfolgen über ein App des Anbieters.

Diese werden entsprechend in die Kommunikationsmaßnahmen eingebunden, um eine frühzeitige Akzeptanz durch die Bewohner:innen sicherzustellen sowie das Angebot an deren Wünsche und Bedürfnisse anzupassen. In Zukunft kann dieses dann auf bereits vorgehaltenen Flächen ausgebaut werden.

Die Unterbringung der geteilten Lastenräder erfolgt im EG einer zentralen Stelle im Quartier, um die Handhabung und Nutzung so einfach und komfortabel wie möglich zu gestalten. Nur so ist es möglich, das Verkehrsverhalten nachhaltig zu verändern.



Beispiel: Sigo Lastenrad-Sharing
Quelle: sigo.green

04 Maßnahmen Bauherr – stationsbasiertes Carsharing

Ist doch von Zeit zu Zeit ein Pkw notwendig, etwa um große sperrige Gegenstände zu transportieren oder für einen Ausflug, bieten stationäre Carsharing-Fahrzeuge die ideale Ergänzung zu aktiver Mobilität und ÖPNV.

Welche Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen aus betriebswirtschaftlicher Sicht Sinn macht, muss vom jeweiligen Betreiber abgeschätzt / kalkuliert werden und hängt von den Bedürfnissen der zukünftigen potenziellen Nutzer:innen ab.

Zum Bauantrag wurde ein LOI eines Anbieters eingeholt. Das Angebot an Fahrzeugen sollte in der Praxis evaluiert und kann dann im Laufe der Zeit ausgebaut werden.



04 Maßnahmen Bauherr – Mikromobilitätsangebote

Fahrräder und Pedelecs bieten eine stressfreie und flexible Alternative zur privaten Pkw-Nutzung. Fahrräder können als Gemeinschaftsräder / -pedelecs, -roller zur Verfügung gestellt werden oder die Fahrräder über eine Beteiligung an einem Mietradsystem zur Verfügung gestellt werden. In ein Sharing-System eingebunden, ermöglichen sie die Teilhabe auch ohne die, gerade bei Pedelecs, teure private Anschaffung.

Zweiräder und Zweiradzubehör sollten in ein Buchungssystem eingebunden werden. Bei allen Angeboten für die Gemeinschaft ist die frühzeitige Klärung der Zuständigkeiten und eine regelmäßige Wartung von entscheidender Bedeutung. Nur so wird das Angebot von den zukünftigen Bewohner:innen angenommen werden. Die Wartung wird entweder vom Sharing-Anbieter gewährleistet oder gesondert in Auftrag gegeben.

Die Unterbringung aller Zweirad-Shareelemente erfolgt im Erdgeschoss bei den geteilten Lastenrädern, um die Handhabung, Auffindbarkeit und Nutzung möglichst komfortabel zu gestalten.



Bsp. Element sigo
Quelle: sigo.green

04 Maßnahmen Bauherr – Gemeinschaftslösungen für Lieferungen (Paketbox)

Um Lieferverkehre zu vermeiden können sogenannte Paketboxen eine Lösung sein. Sie ermöglichen – ebenfalls idealerweise anbieterübergreifend – das Empfangen und Aufgeben von Paketen nahe dem Wohnort. Insbesondere als anbieterneutrale Lösung konzipiert, wird ein nutzerorientiertes Angebot geschaffen, welches hilft Lieferverkehre zu vermeiden.

Es können auch gekühlte Fächer integriert werden, um Kühlwaren zwischenzulagern. Darüber hinaus ist es möglich, derartige Boxen auch so zu gestalten, dass sie für den Austausch von Gegenständen (z.B. Werkzeug) zwischen den Bewohner:innen genutzt werden können.

Unterbringung der Paketboxen erfolgt im Erdgeschoss in den Freiflächen an einer zentralen Stelle am Vorhabenstandort, als Anlaufstelle für die Bewohner:innen.



Beispiel anbieterübergreifender Paketboxanbieter MYFLEXBOX

Quelle: Myflexbox

04 Maßnahmen Bauherr – Kommunikation Angebote alternativer Mobilität (digitale Infoboards)

Infoboards informieren bspw. in den Eingängen über Abfahrtszeiten des ÖPNV, Verfügbarkeiten der Sharing-Angebote und können zusätzlich mit Informationen der Hausverwaltung bespielt werden.

Infoboards sind im Erdgeschoss, in Eingangsnähe als Informationsquelle für die Bewohner:innen installiert.

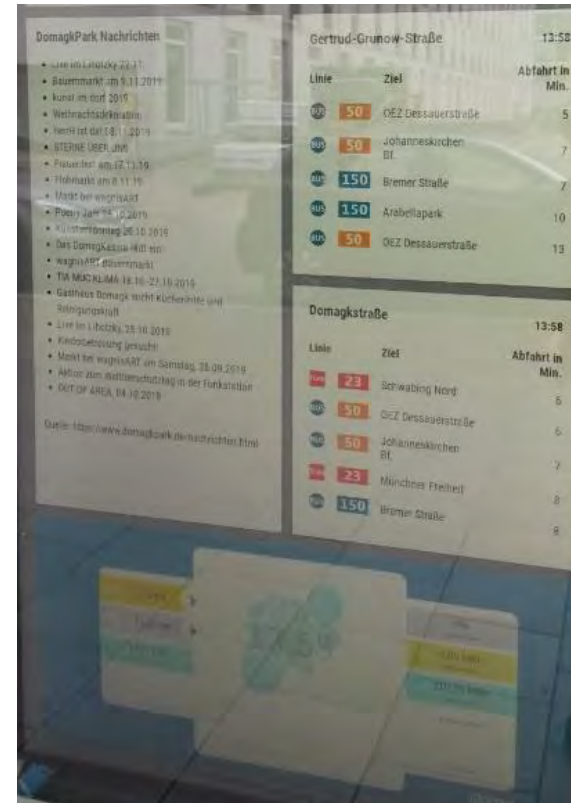
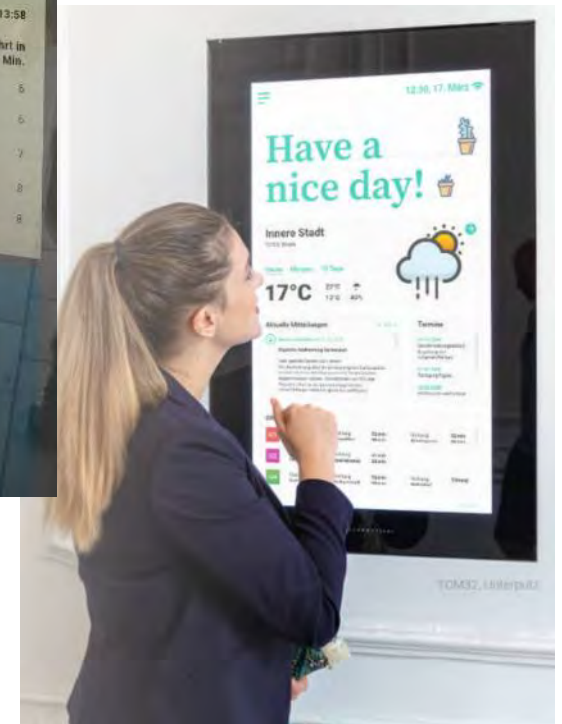


Foto: stattbau



Quelle: dasblackboard.net/

04 Maßnahmen Bauherr – ÖPNV-Ticket

Rückgrat eines Mobilitätskonzeptes ist ein guter ÖPNV. Vergünstigte Tickets geben einen interessanten Anreiz für Bewohner:innen den ÖPNV zu nutzen und auf den privaten Pkw zu verzichten.

Der Bauherr wird übertragbare ÖPNV-Monatskarten in ein Buchungssystem einspeisen und kostenlos zur Verfügung stellen.



04 Maßnahmen Bauherr – übergeordnete Kommunikationsstrategie (Information und Test-Angebote)

Das A und O für den Erfolg des Mobilitätskonzepts ist eine gute Kommunikationsstrategie. Die zukünftigen Bewohner:innen müssen informiert und aktiviert werden, sodass sie die Chance erhalten, die verschiedenen Mobilitätsangebote von Anfang an in ihren Alltag integrieren zu können.

Neben Broschüren und Informationsmaterial bieten sich insbesondere Informationsabende und Workshops zum Testen und Ausprobieren der Fahrzeuge an, um Hemmschwellen abzubauen und auf Fragen eingehen zu können.

Ist bereits vor dem Einzug klar, welche Elemente zur Verfügung stehen und konnten diese bereits getestet werden, dann ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass der private Pkw zum Umzug abgeschafft oder langfristig kein neuer angeschafft wird. Dabei lohnt es sich, die Vorteile des Verzichts auf den eigenen Pkw konkret darzustellen, auch anhand von Beispielrechnungen.

Aufgrund von Mieterwechsel und Veränderungen der Lebenssituationen und Einstellungen der Bewohner:innen muss die Kommunikationsstrategie zusätzlich kontinuierlich und langfristig durch die WEG-Verwaltung umgesetzt werden.



04 Maßnahmen Bauherr – übergeordnete Organisation

Buchung, Wartung & Ansprechpartner:in

Es muss sichergestellt werden, dass die hausbezogenen Elemente komfortabel und einfach gebucht und genutzt werden können. Dafür bedarf es einer Buchungsstruktur. Wird ein externer Betreiber für die Mobilitätselemente in Anspruch genommen, wird die Buchung über diesen abgewickelt, teilweise wird eine Einbindung anderer Angebote in das Buchungssysteme eines Anbieters ermöglicht. Auch Wartung und Service sind häufig inbegriffen.

Ein/e Ansprechpartner:in vor Ort ist erforderlich, um eine reibungslose Organisation zu gewährleisten und für Fragen zur Verfügung zu stehen. Er / Sie kontrolliert in regelmäßigen Abständen die Funktionstüchtigkeit der Mobilitätselemente, bei manchen Elementen ist gegebenenfalls eine Einweisung vor der ersten Nutzung notwendig.

Am Vorhabenstandort wird diese Aufgabe durch die WEG-Verwaltung übernommen.

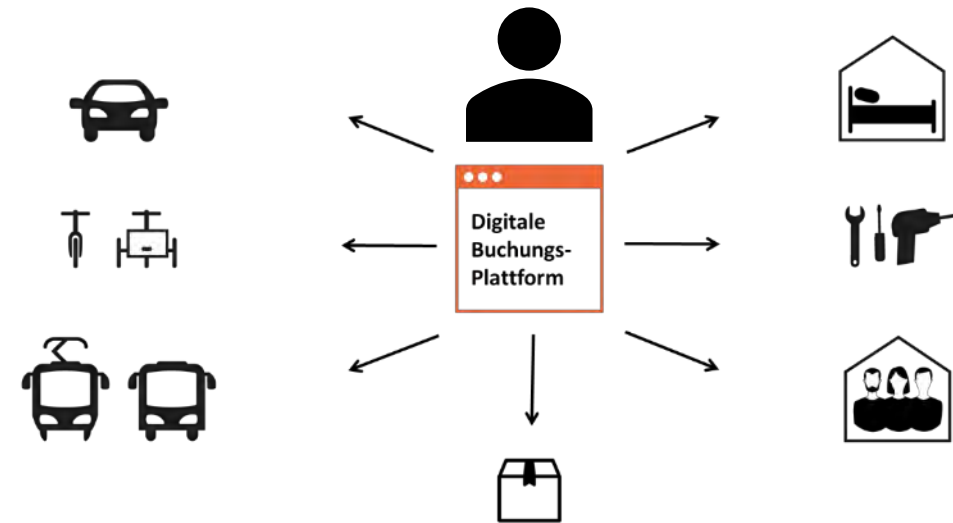


Abb. eigene Darstellung stattbau

05 Hinweise zu Flexibilität und Evaluation

Die immense Dynamik im Fortschritt technischer Mobilitätslösungen und der Wandel von Alltag und Lebensumständen bedeutet für das Mobilitätskonzept, dass es flexibel und anpassbar bleiben muss. Neue Verkehrsmittel werden interessant, andere verlieren möglicherweise an Bedeutung. Arbeitsplatzwechsel, die Beendung der Ausbildung oder des Berufslebens ändern auch die zurückgelegten Wege.

Das bedeutet über die Dauer der Nutzung der Gebäude müssen Mobilitätsbausteine u.U. angepasst und/oder modernisiert werden: wenn ein Element nicht angenommen wird, sich im Hinblick auf das Mobilitätskonzept als wirkungslos erweist oder nicht mehr den technischen Standards entspricht.

Um die Wirkung des Mobilitätskonzepts und zuvor skizzierte Veränderungen feststellen und darauf reagieren zu können, ist es notwendig in regelmäßigen Abständen eine Evaluation durchzuführen.

Um entsprechende Daten der Anbieter der Mobilitätselemente verwenden zu können (z.B. Auslastung der Elemente, Ausleih-Häufigkeit, -Dauer, etc.) ist es u.U. notwendig, bereits frühzeitig entsprechende Absprachen mit den beteiligten Akteuren (z.B. Carsharing-Betreiber) über den Datenaustausch zu treffen.

Am Vorhabenstandort wird entsprechende Evaluation nach Vorgaben der Stadt Garching vorgenommen und übermittelt.



06 PKW-Stellplatznachweis inkl. Reduzierung mittels Mobilitätskonzept nach Satzung

Nutzung	Richtwert	Planungswert WE	Stpl. nach Satzung PKW	Reduzierung nach Satzung mittels Mobilitätskonzept
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 1 Aufenthaltsraum	1 Stpl.	17	17	13
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 2 Aufenthaltsräumen	1 Stpl.	47	47	35
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 3 Aufenthaltsräumen	2 Stpl.	31	62	47
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 4 Aufenthaltsräumen	2 Stpl.	20	40	30
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 5 Aufenthaltsräumen	2 Stpl.	3	6	5
Summe		118	172	129

Hinweis: Als Berechnungsgrundlage wurde Anzahl der Wohnräume angesetzt laut Satzung Stadt Garching

06 Nachweis Fahrradabstellplätze nach Satzung

Nutzung	Richtwert	Planungswert WE	Stpl. nach Satzung FStpl.
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 1 Aufenthaltsraum	1 FStpl.	17	17
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 2 Aufenthaltsräumen	2 FStpl.	47	94
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 3 Aufenthaltsräumen	3 FStpl.	31	93
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 4 Aufenthaltsräumen	4 FStpl.	20	80
Mehrfamilienhäuser Wohnungen mit 5 Aufenthaltsräumen	4 FStpl.	3	12
Summe		118	296

Hinweis: Als Berechnungsgrundlage wurde Anzahl der Wohnräume angesetzt laut Satzung Stadt Garching

=> laut Satzung sind rund 30 der Fahrradstpl. als Lastenradstellplätze vorzusehen

07 Verortung Mobi-Elemente – Paketbox in den Freianlagen

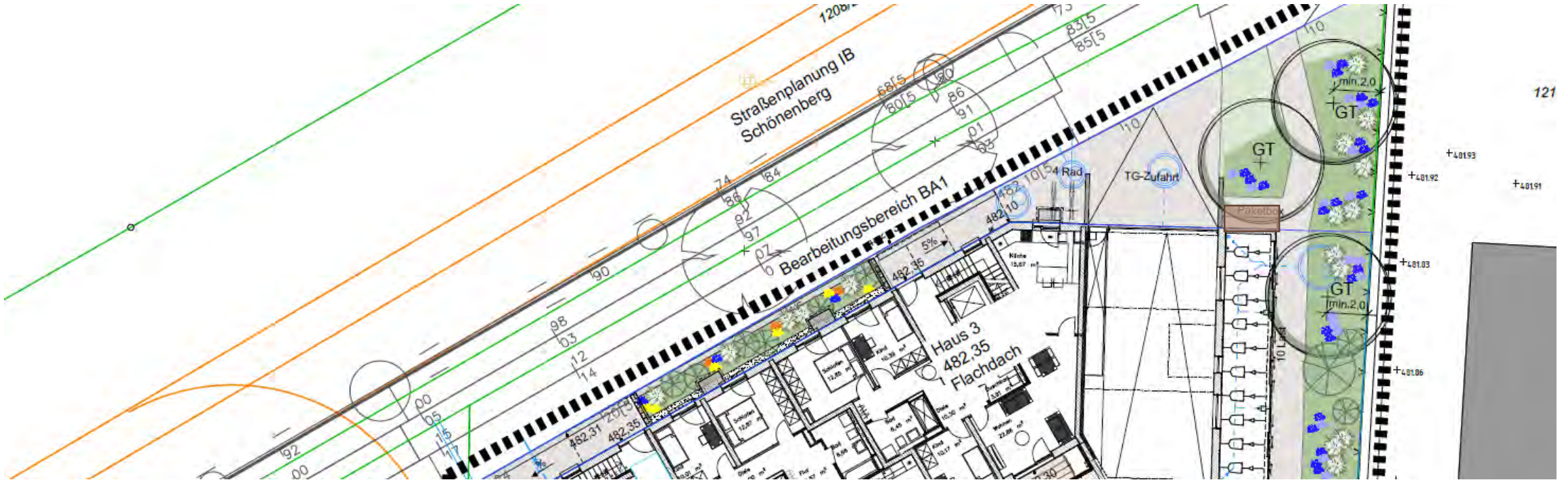


Abb. Ausschnitt Freiflächengestaltungsplan Landschaftsarchitekten Brandhoff Voß PartmbB | Stand 07.10.2022

 Paketbox



07 Verortung Mobi-Elemente – stationsbasiertes Lastenrad- &Pedelecsharing in den Freianlagen

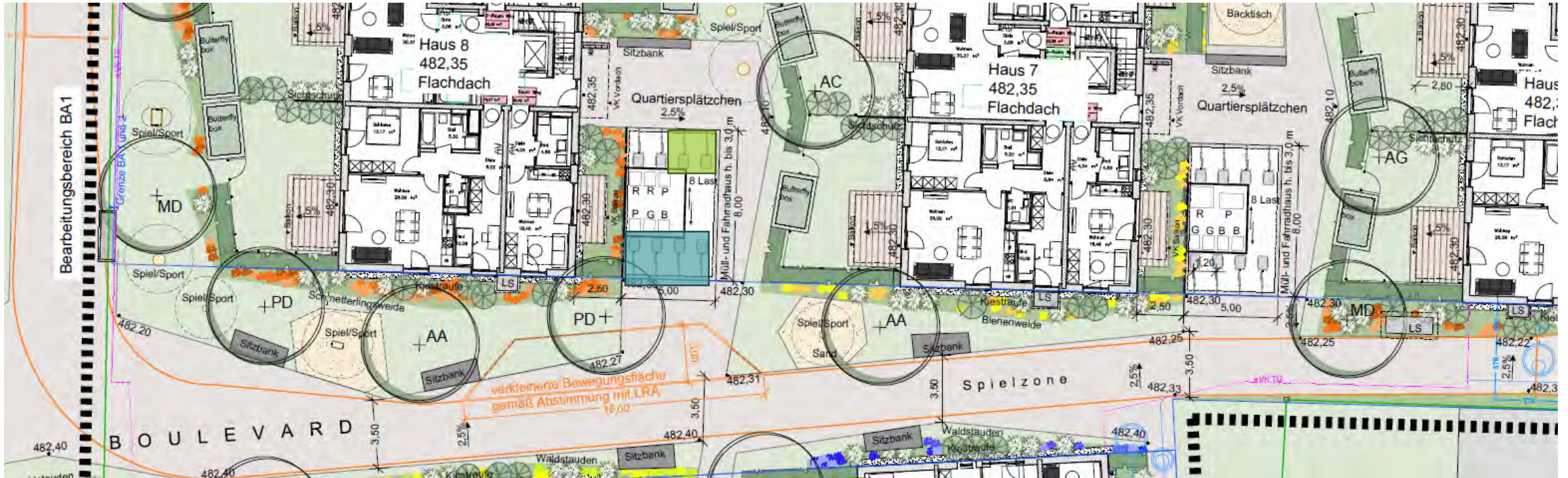


Abb. Ausschnitt Freiflächengestaltungsplan Landschaftsarchitekten Brandhoff Voß PartmbB | Stand 07.10.2022

- 4 Sharing-Lastenräder
- 2 Sharing-Pedelects



07 Verortung Mobi-Elemente – stationsbasiertes Carsharing im UG

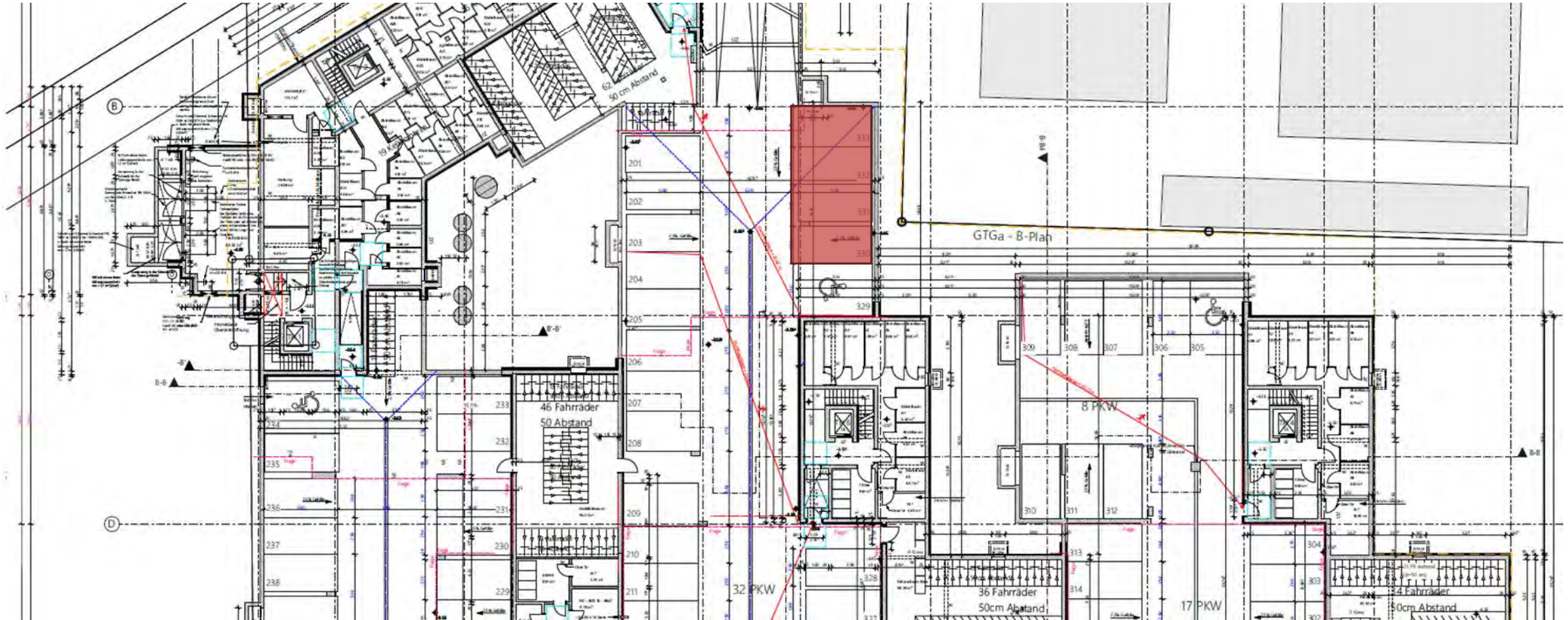


Abb. Ausschnitt Planung UG | BHB Stand 23.02.24

■ 4 Carsharing-Stellplätze



07 Verortung Mobi-Elemente – Fahrradreparaturmöglichkeiten im UG

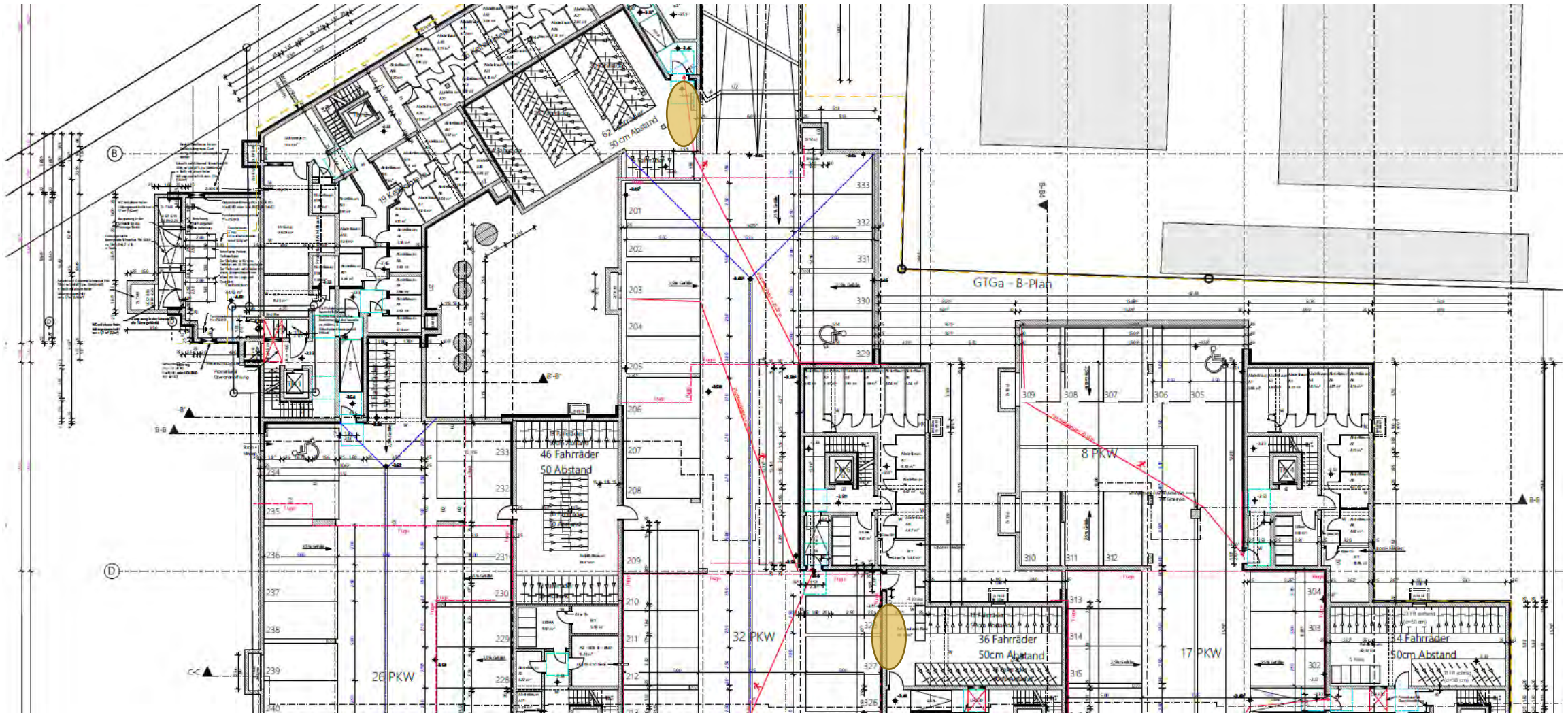


Abb. Ausschnitt Planung UG | BHB Stand 23.02.2024

2 Fahrradreparaturmöglichkeiten



08 Zusammenfassung Grundlagen und Planungen zur Mobilität am Standort

Grundlagen am Standort –

- Sehr gute ÖPNV-Anbindung (U-Bahn 5 min. fußläufige Erreichbarkeit)
- Gute Erreichbarkeit Nahversorgung (10 min. fußläufige Erreichbarkeit)

Maßnahmen Mobilitätskonzept –

- 4 Sharing-Lastenräder
- 2 Sharing-Pedelecs
- anfänglich 2-4 Carsharingfahrzeuge zur Nutzungsaufnahme (Vorhaltung von 4 Stpl. zum möglichen Ausbau)
- Infoboards in den Hauseingängen
- Lademöglichkeiten für Pedelecs in den Fahrradräumen im UG
- 2 Fahrradreparaturmöglichkeiten im UG (Beschilderung in den Fahrradräumen zu den Reparaturmöglichkeiten)
- Paketboxen in den Freianlagen
- 4 ÖPNV-Monatskarten
- WEG-Verwaltung als Kümmerer

LOI zum Umsetzungsprozess – Abgabe mit Mobilitätskonzept als Teil der Baugenehmigung

- Absichtserklärung (LOI) des Anbieters sigo zum (Lasten-)Radsharing
- Absichtserklärung (LOI) des Anbieters stattauto zum Carsharing



➤ Entwicklung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Quartiers

➤ Beitrag zu den Prinzipien der Verkehrsvermeidung, -verlagerung & -verbesserung



Schwindstraße 1
80798 München
T: 089/2877807-0

Anlage 3

06 Übersicht Mobilitätselemente inkl. Richtwerte für Anzahl der Elemente*

Mobilitäts-angebote	Carsharing	E-Lastenrad-Sharing	(E)-Bike-Sharing	Trolleys / Fahrrad-anhänger-Sharing	ÖPNV-Ticket-Sharing	Digitale Infoboard	Fahrrad-reparatur-möglichkeit	Ladestation für Pedelects
Anzahl Elemente pro Einheit	15 Pkw-Stellplätze	1 E-Lastenrad pro 60 WE	1 Fahrrad pro 60 WE	1 Anhänger pro 130 WE	1 Ticket pro 50 WE	1 Board pro Gebäude & 1 Board am Mobi-Hub (ohne Einfamilien-, Doppel- & Reihenhäuser)	1 Reparatur-baum pro Gebäude & 1 größere Reparatur-möglichkeit am Mobi-Hub (ohne Einfamilien-, Doppel- & Reihenhäuser)	1 Spind jeweils in Verbindung mit Fahrrad-abstellplätzen (ohne Einfamilien-, Doppel- & Reihenhäuser)
Hinweis	Dieser Wert bezieht sich auf die aktuell angestrebte Reduzierung der Stellplätze. Bei Anpassungen muss der Wert neu ermittelt werden.	Wohnortnah (dezentral) verteilt im gesamten Quartier.	Ausgehend von der Prämisse MVG-Radsystem nahe des Mobility Hubs untergebracht.	Wohnortnah (dezentral) verteilt im gesamten Quartier.		Am Mobility Hub und wohnortnah (dezentral) verteilt im gesamten Quartier. Dies sind in Eingangsnahe zu verorten.	Am Mobility Hub und wohnortnah (dezentral) verteilt im gesamten Quartier.	Ein weiterer öffentlich zugänglicher Spind könnte vor dem Nahversorger für Besucher:innen vorgesehen werden.

* Die angegebenen Richtwerte für die Anzahl der Elemente gelten insbesondere für den Zeitpunkt Nutzungsaufnahme des Quartiers. Die Anzahl der Elemente ist mittels Monitoringbericht zu überprüfen und ggf. anzupassen.