Arbeitsfassung

Gemeinde Gauting

Quartiersentwicklung Patchway-Anger

Ansätze eines Mobilitätskonzeptes im Wohnungsbau

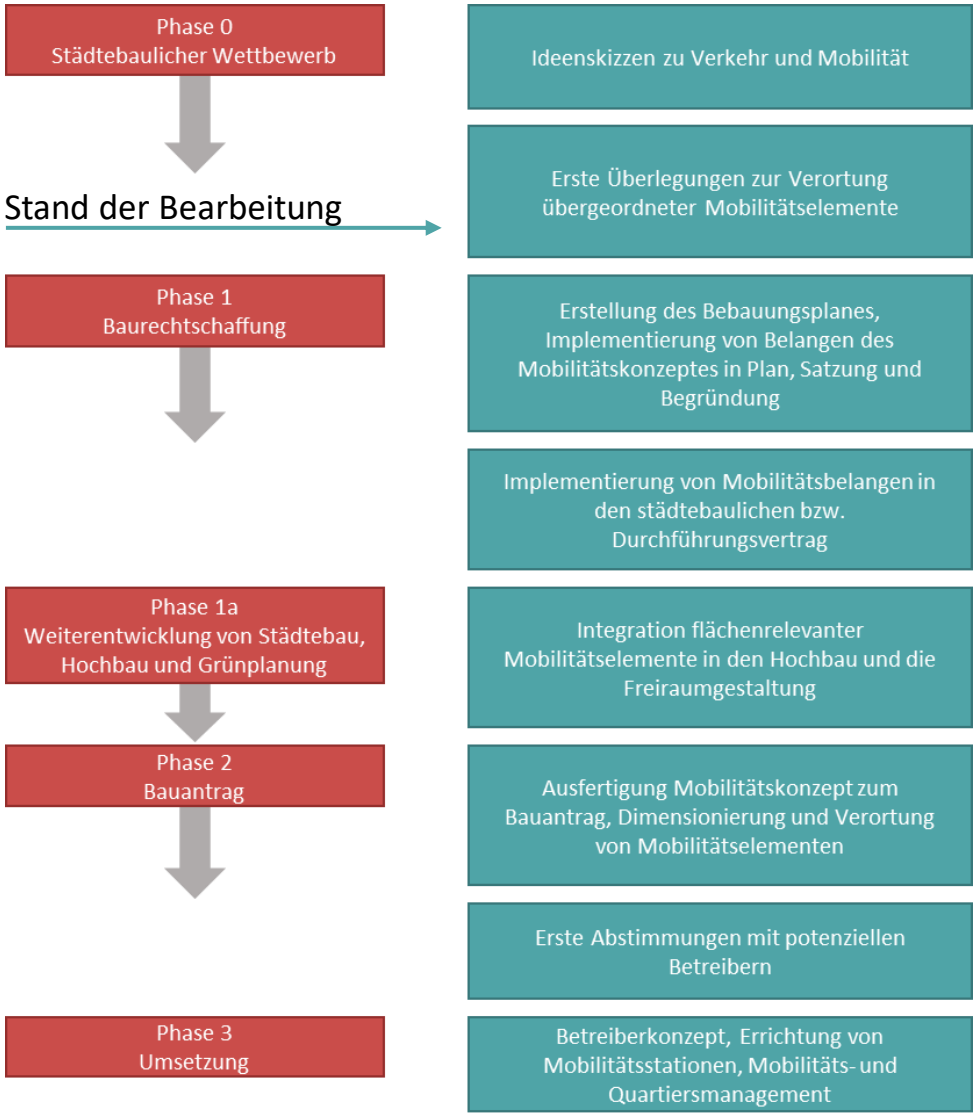
04.05.2021

stattbau münchen GmbH · Schwindstraße 1 · 80798 München · Telefon 089-2877807-0 · info@stattbau-muenchen.de

Inhalt

1. Allgemeine Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität
2. Analyse
3. Grundlegendes
4. Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts
5. Mobilitätselemente
6. Flexibilität und Evaluation
7. ……..

Phasen eines Mobilitätskonzeptes



Grundlegendes

PKW-Besitz in Bayern 2018

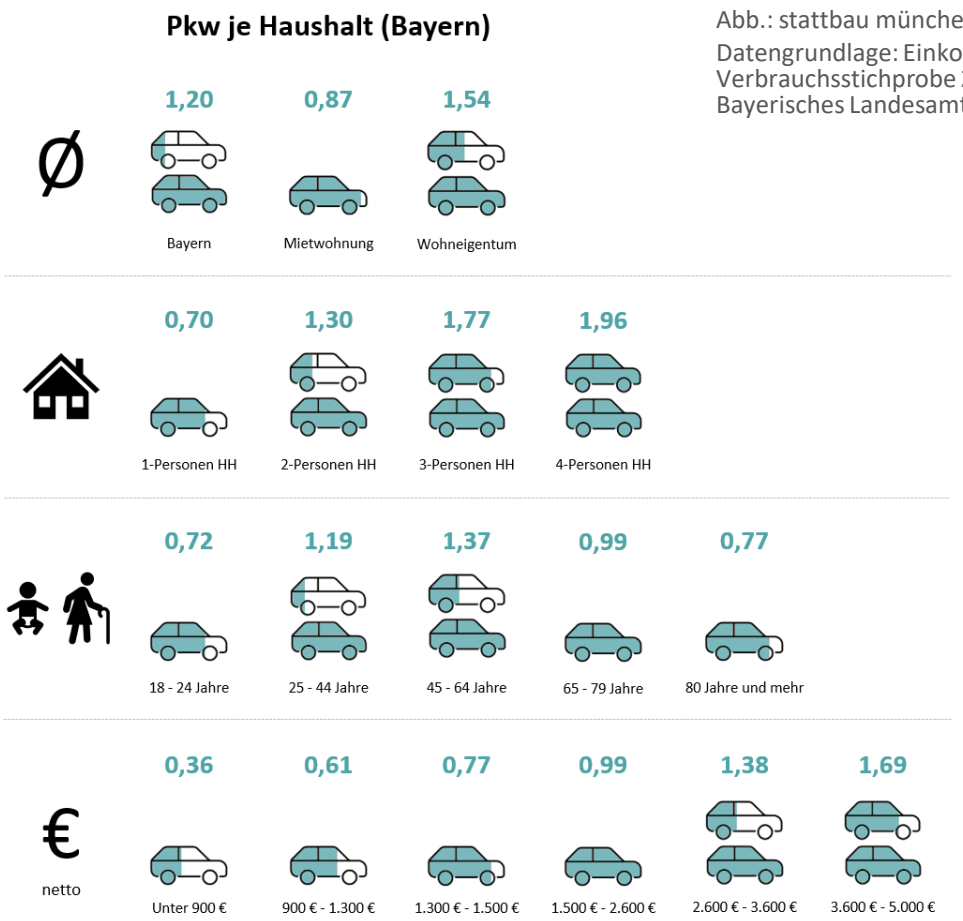


Abb.: stattbau münchen

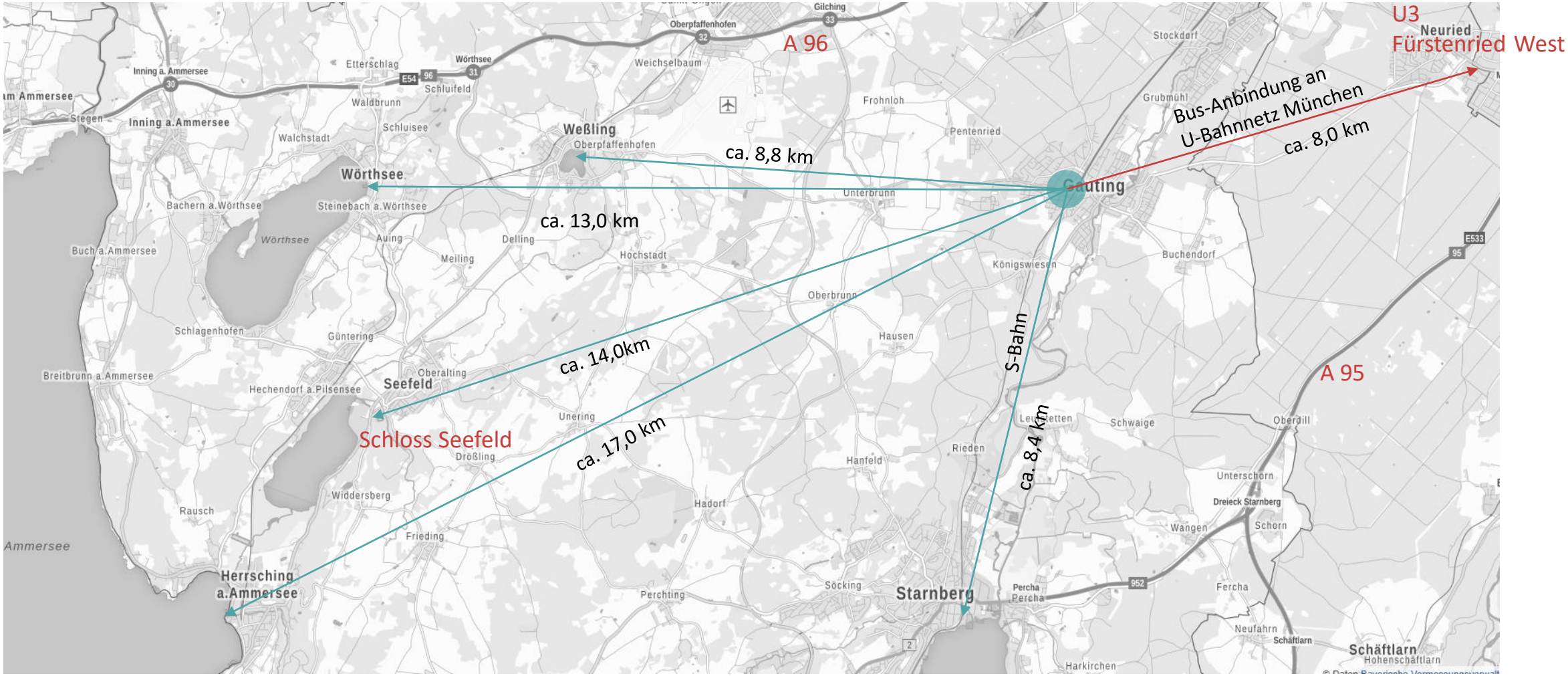
Datengrundlage: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2018, Bayerisches Landesamt für Statistik

Lage im Gemeindegebiet

Lage im Stadtgebiet, Entfernung Luftlinie

Kartengrundlage: BayernAtlas

01 Lage in der Region– Hoher Freizeitwert



Bevorzugte Lage im 5-Seen-Land

Kartengrundlage: BayernAtlas

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung durch MIV

Paul-Hey-Straße

Foto: stattbau münchen

Ammerseestraße

Foto: stattbau münchen

02 Analyse – Verkehrliche Anbindung durch MIV

Pötschnerstraße

Foto: stattbau münchen

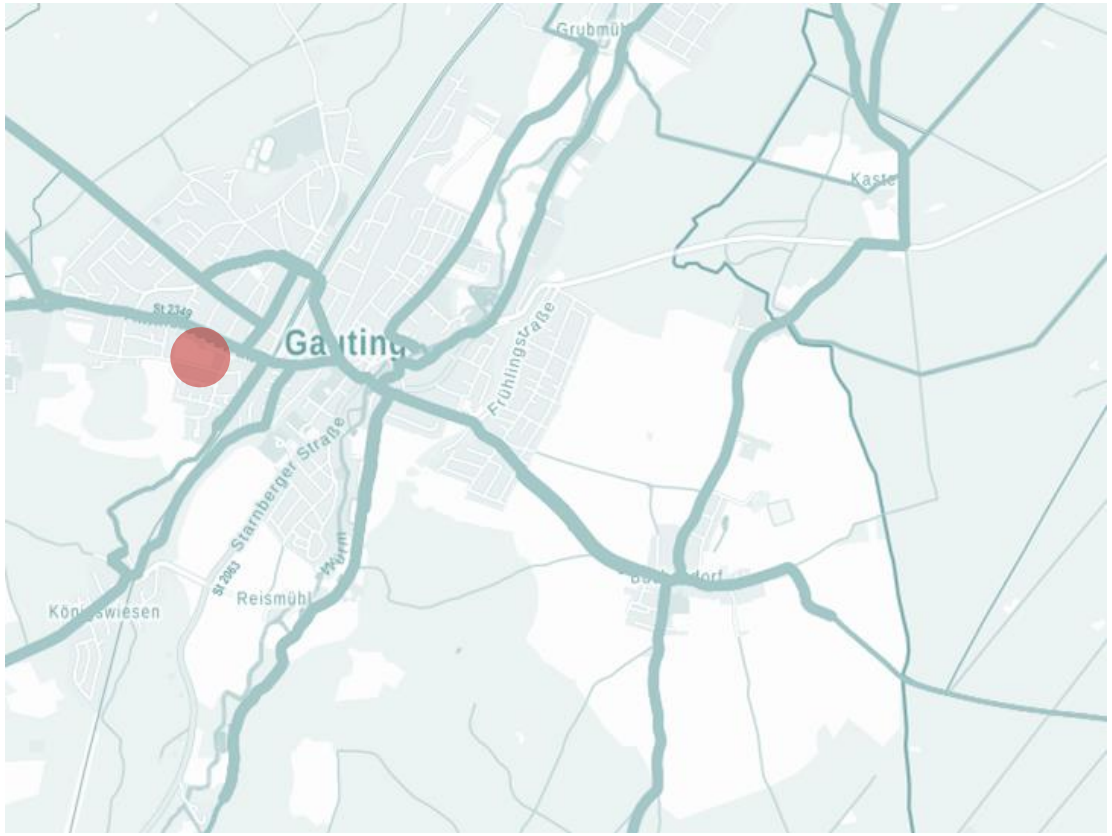
Vortrag BA 6.10.2020

Quelle: H2R Architekten

02 Analyse – Radverkehrswege

Mögliche Radverkehrswege

Quelle: Planungsbüro Skorka



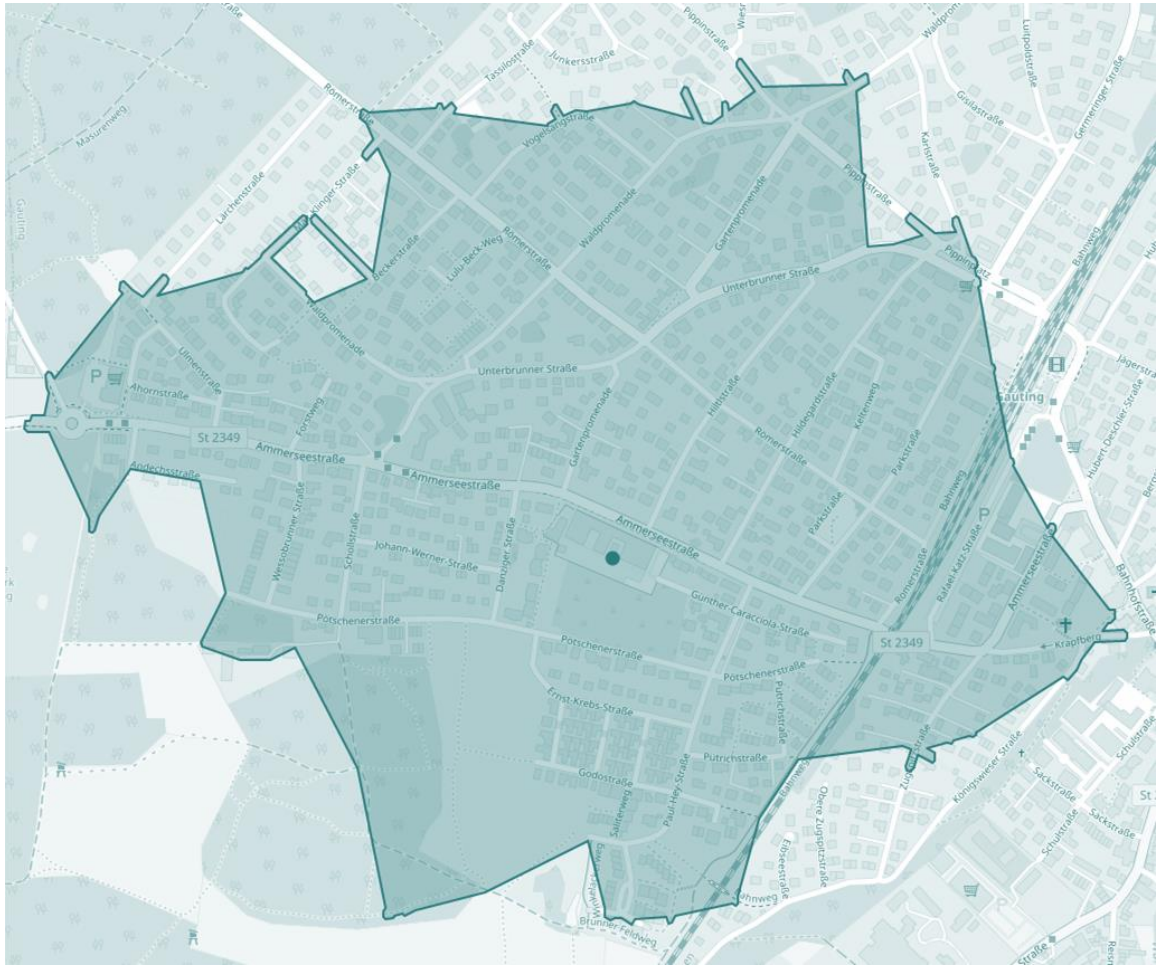
Radwegeverbindungen nach Bayernatlas

Quelle: Bayernatlas

02 Analyse – Isochronen Fahrrad und zu Fuß

10-Min.-Isochrone Fahrrad

Kartengrundlage: Open Streetmap
Quelle: http://iso4app.net/

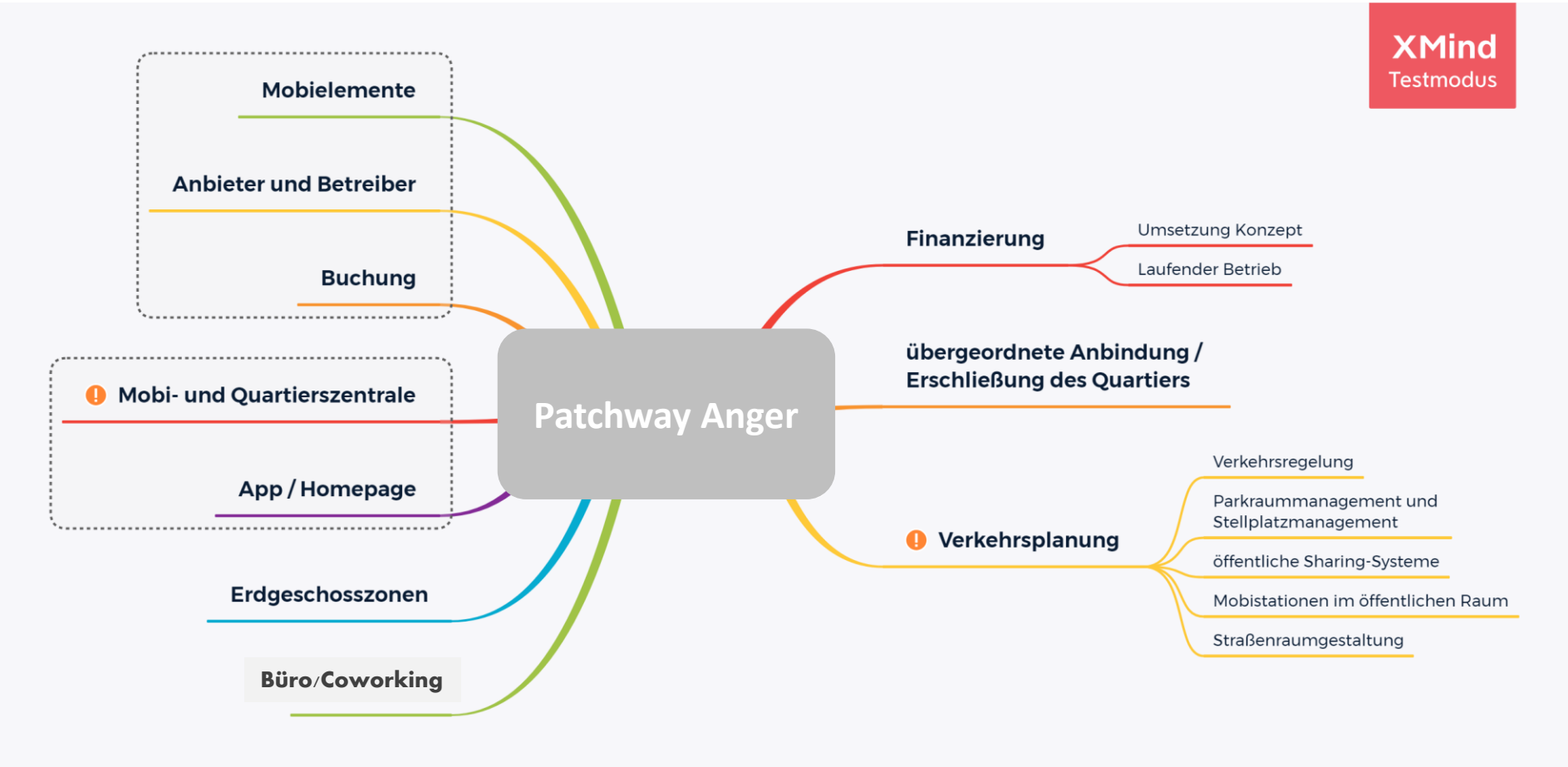


10-Min.-Isochrone zu Fuß

Kartengrundlage: Open Streetmap
Quelle: http://iso4app.net/

03 Themenfelder Mobilität

Grundlage für die anschließenden Überlegungen zum Mobilitätskonzept und einzelnen Mobilitäts-Elementen sind folgende untereinander zusammenhängende Themenfelder:



MindMap „Themenfelder“

Quelle: eigene Darstellung

02 Analyse – Stellplatzbilanzen

Modellart des Wohnungsbaus	Wohnen GF (m²)	Wohnen WF (m²)	Anzahl WE (GF:91 m², außer Gemeinde)	Durchschn. Richtwert StplS Gauting	Anzahl notwendiger StPl (N), Richtwert Gauting	Flächenäquivalent (15,4 m²) m²	Richtwert Pkw-StPl reduziert	Anzahl notwendiger StPl (N), reduziert	Flächenäquivalent (15,4 m²) in m²
AOA, freifinanziert	6.173	4.629	68	1,50	102	1.567	1	68	1.045
AOA, Sobon	1.816	1.362	20	1,25	25	384	0,8	16	246
Summe AOA	**7.989**	**5.992**	**88**		**127**	**1.951**		**84**	**1.291**
VWS	**7.200**	**5.400**	**79**	**1,50**	**119**	**1.828**	**0,8**	**63**	**975**
KSWM	**7.200**	**5.400**	**79**	**1,50**	**119**	**1.828**	**0,8**	**63**	**975**
Gemeinde	**4.000**	**3.000**	**30**	**1,75**	**53**	**809**	**1**	**30**	**462**
gesamt		**19.792**	**276**		**417**	**6.415**		**240**	**3.702**

Stellplatzreduzierung

Marginale Ungereimtheiten in den Summen entstehen durch Rundungsfehler

04 Bausteine für das Mobilitätskonzept - Flächen für Mobilitätsbausteine

	Berechnung Flächen für Mobilitätskonzept					Fahrräder	
Modellart des Wohnungsbaus	Eingesparte Fläche in m²	davon 20% für Mobilitätskonzept in m²	10% für Car-Sharing	Anzahl Stellplätze Car-Sharing	5% für fahrradbasierte Lastentransporte und weitere Sharingangebote	Durchschn. Richtwert Fahrrad StplS Gauting	Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze
AOA, freifinanziert	522	104	52	3	26	4	271
AOA, Sobon	138	28	14	1	7	3	60
Summe AOA	**661**	**132**	**66**	**4**	**33**		**331**
VWS	**853**	**171**	**85**	**6**	**43**	**4**	**316**
KSWM	**853**	**171**	**85**	**6**	**43**	**4**	**316**
Gemeinde	**347**	**69**	**35**	**2**	**17**	**4**	**120**
gesamt	**2.713**	**543**	**271**	**18**	**136**		**1.084**

Fläche für alle Mobilitätsbausteine

Theoretischer Wert! Start mit ca. 5 – 6 besetzten Stellplätzen für das Gesamtquartier

Fläche für alle Mobilitäts- und Sharing-stationen

Anzahl Fahrradstellplätze gegenüber Satzung nicht erhöht. Berücksichtigung zusätzlicher Stellplätze für private Lastenräder notwendig und hohe Qualität der Fahrradständer

Marginale Ungereimtheiten in den Summen entstehen durch Rundungsfehler

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Öffentliche und geschlossene Sharingsysteme, private Flächen

Offener Nutzerkreis

Geschlossener, in der Reichweite zu definierender Nutzerkreis (Einbindung der Nachbarschaft)

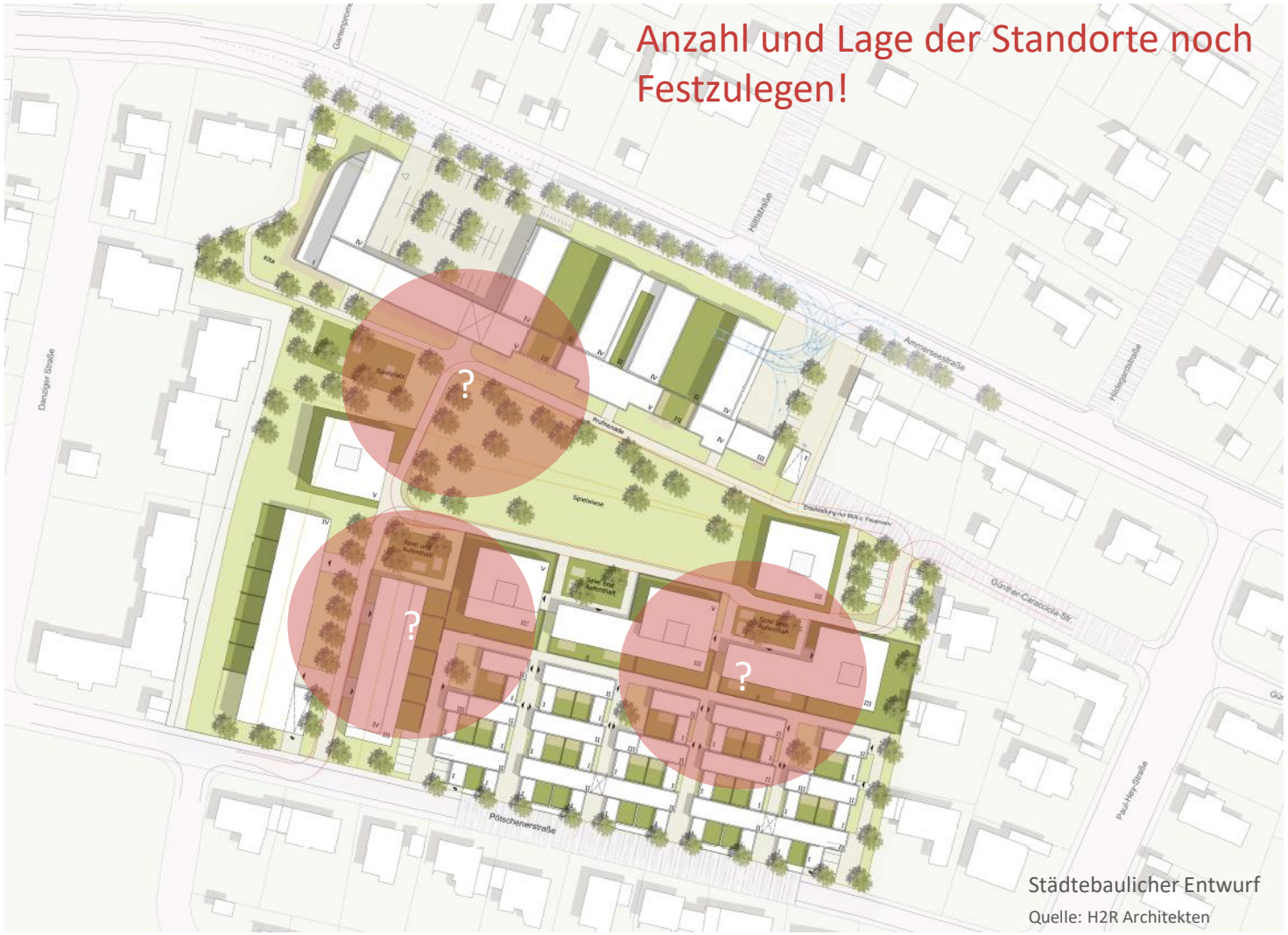
Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts (Mobilitätsstationen)

Mobilitätsstation GWG, Bad Schachener Straße, System Fa. Bergfreund

Quelle: GWG, Foto stattbau münchen

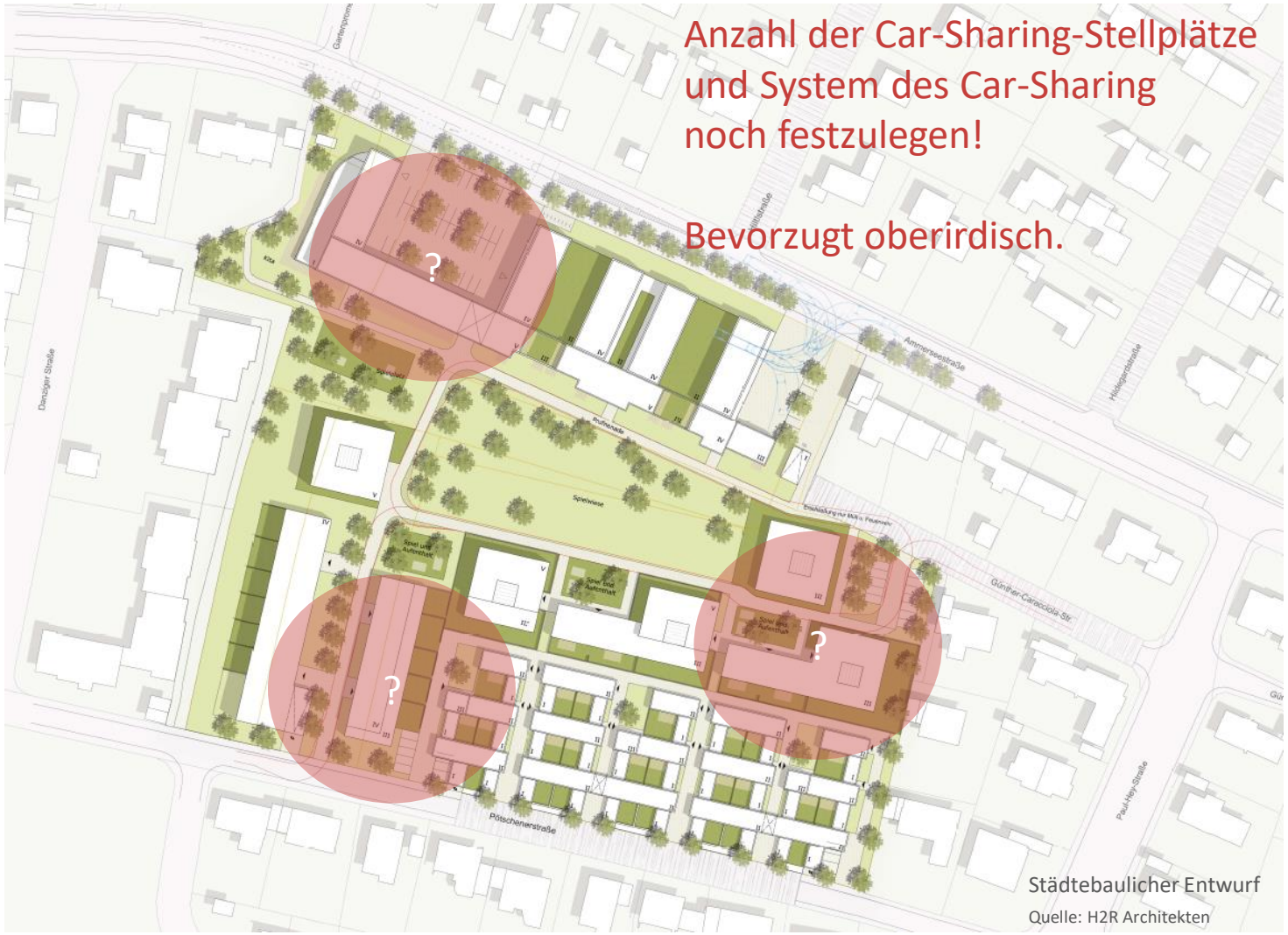


Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – stationäres CarSharing

Beispiel: Stationäres Car-Sharing mit stattauto



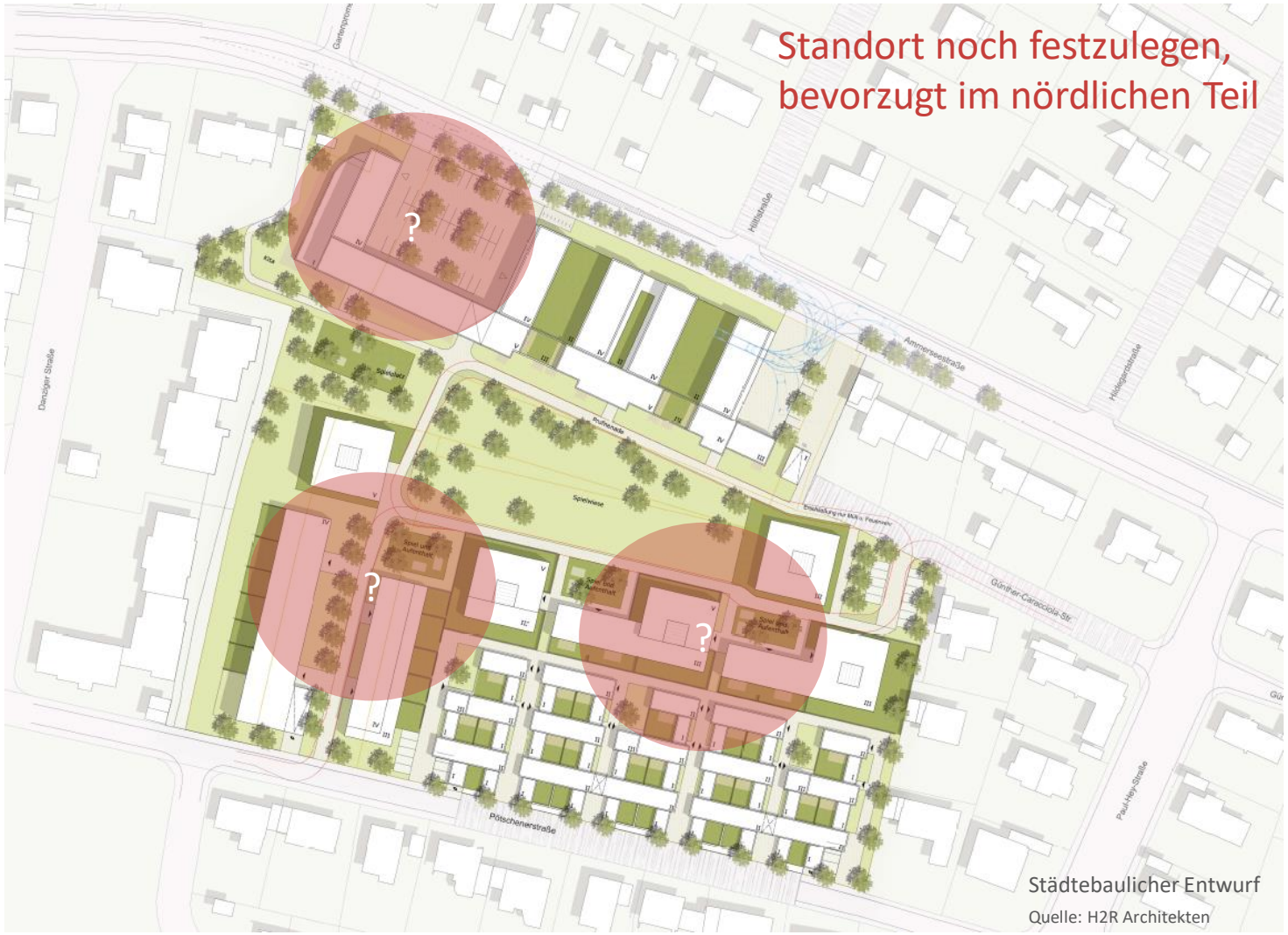
Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Öffentliches Fahrradvermietsystem

Beispiel MVG-Radstation, auch auf privater Fläche

Beispiel Lastenradsharing der Fa. Sigo



Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

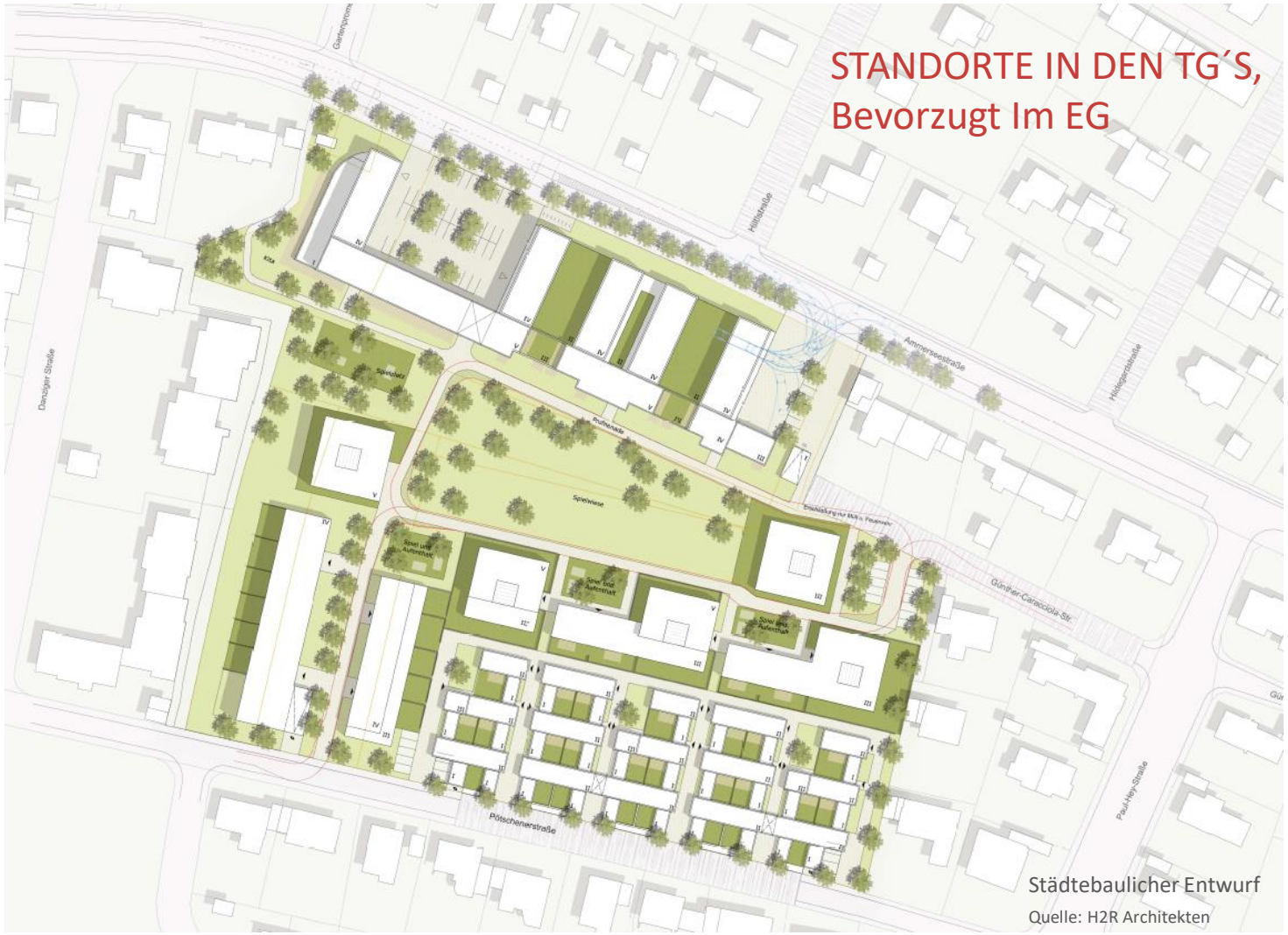
04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Stellfläche für **private Lastenräder – und anhänger**, bequeme Zuwegung

Fahrrad- und Lastenradstellplätze

Aktuelle Stellplatzsatzung der Gemeinde Gauting fordert ausreichend viele Fahrradstellplätze je Wohneinheit.

Mindestens 10% der baurechtlich notwendigen Stellplätze sollten für die Unterbringung von Lastenrädern geeignet sein.

Eine befahrbare Fahrradrampe sollte im Idealfall eine Neigung von ca. 7 – 8 % haben. Eine Treppenrampe sollte eine maximale Neigung von 15% haben.



Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Mobilitäts- und Quartierszentrale

Mobilitäts- und Quartierszentrale

Um ein Mobilitätskonzept nachhaltig funktionsfähig zu halten, ist ein Mobilitätsmanagement notwendig. Dieses bietet auf der einen Seite eine persönliche Beratung für die BewohnerInnen und kümmert sich auf der anderen Seite um die einzelnen Elemente. Es bildet somit die Schnittstelle zu und zwischen allen relevanten Akteuren.

In einer Quartierszentrale werden **idealerweise** zusätzlich zum Management der Mobilitätselemente verschiedene quartiersbezogene Angebote gebündelt.

?

Hierzu gehören idealtypisch:

- Büro des Mobilitäts- und Quartiersmanagement
- Café
- Mobilitätselemente (bei zentraler Vermietung)
- Fahrradreparatur (-raum)
- ggf. Paketannahme (Paketbox…)
- ggf. Lebensmittelannahme (z.B. „Gemüsekiste“, Lebensmittelboxen am Vollsortimenter)

Städtebaulicher Entwurf
Quelle: H2R Architekten

05 Mobilitätselemente

Kommunikation

Das A und O für den Erfolg des Mobilitätskonzepts ist eine gute Kommunikationsstrategie. Die zukünftigen BewohnerInnen müssen frühzeitig eingebunden, 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 Bezug klar, welche Elemente zur Verfügung stehen und konnten diese bereits getestet werden, dann ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass der private (Zweit-)Pkw zum Umzug abgeschafft wird. Dabei lohnt es sich, die Vorteile des Verzichts auf den eigenen Pkw konkret darzustellen, auch anhand von Beispielrechnungen.

Aufgrund von Mieter-/Eigentümerwechsel und Veränderungen der Lebenssituationen und Einstellungen der BewohnerInnen muss die Kommunikationsstrategie zusätzlich kontinuierlich und langfristig umgesetzt werden.

Homepage, Infoboards und Events

Ergänzend zu Broschüre/Informationsmaterial und Infoabend/Workshop bieten sich unterschiedliche weitere Elemente an, um die Kommunikationsstrategie umzusetzen.

Die Homepage stellt die Verknüpfung aller Angebote im Quartier dar. Über sie können u.a. Informationen zum ÖPNV, zu den Mobilitätselemente und Buchungstools eingebunden werden.

Infoboards informieren an prominenten Stellen, wie bspw. den Eingängen zu den Häusern und gut einsehbare Orte im Quartier, über Abfahrtszeiten, Verfügbarkeiten und können zusätzlich mit Informationen der Hausverwaltung bespielt werden.

Events/Aktionstage begleiten die sonstigen Maßnahmen in regelmäßigen Abständen und können unterschiedliche Angebote umfassen. Von Informationsständen der Mobilitätsanbieter über Lastenrad-Pacours zu Fahrrad-Reparatur ist vieles denkbar.

06 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. Eine entsprechende Verpflichtung zur Evaluations des Mobilitätskonzepts ist ebenfalls im Zusammenhang mit dem Bauantrag sinnvoll.

Im zeitlichen Abstand von ein, vier, sieben und zehn Jahren nach Anzeige der Nutzungsaufnahme sollte z.B. ein Erfahrungsbericht mit in einer Verpflichtungserklärung aufgeführten Daten vorgelegt werden.

Um diese Daten verwenden zu können ist es notwendig, bereits frühzeitig entsprechende Absprachen mit den beteiligten Akteuren (z.B. Carsharing-Betreiber) über den Datenaustausch zu treffen.

stattbau münchen

Projektleitung: Dipl.-Ing. Christian Bitter
Projektmitarbeit: M.Sc. Luise Schnell

Schwindstraße 1
80798 München
T: 089/2877807-0

christian.bitter@stattbau-muenchen.de
luise.schnell@stattbau-muenchen.de