

Gemeinde Gauting



Quartiersentwicklung Patchway-Anger Mobilitätskonzept im Wohnungsbau

19.07.2022, an die aktuelle Planung angepasst 2.5.2025



Inhalt

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

Anpassung am 29.7.2022

- S.22:** Satz ergänzt (rot markiert)
- S.24:** Möglichen Standort für eine Paketbox als ergänzendes Element verschoben
- Markierung eines möglichen Standortes für das Quartiersmanagement angepasst

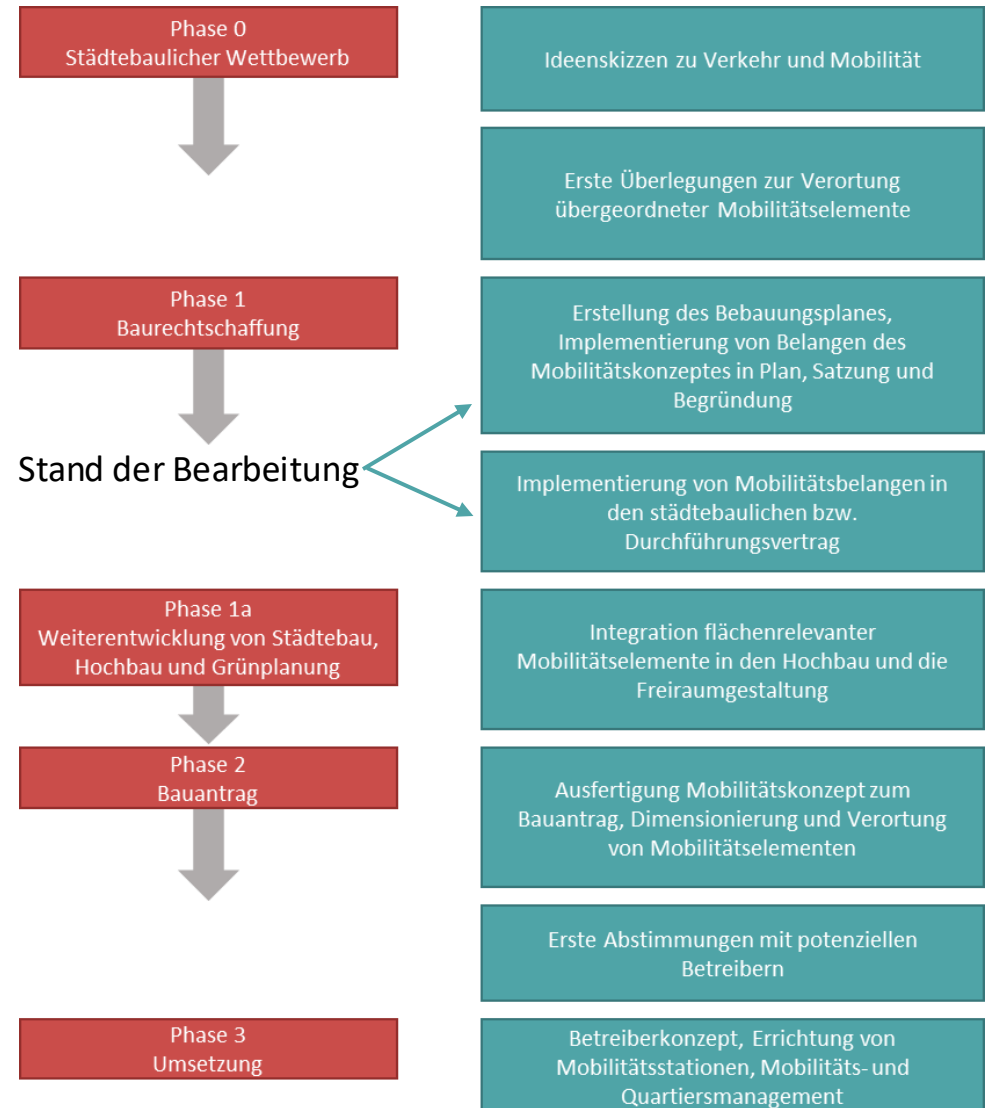
Anpassung am 2.5.2025

- S.24** Aktuelle Planung eingepflegt
- Markierung der Standorte für die Mobilitätselemente angepasst



01 Grundlegendes

Phasen eines Mobilitätskonzeptes



01 Grundlegendes

Situation in Gauting

Anzahl der Wohnungen in 2017

9.666 WE

Kraftfahrzeugbestand 2017 (nur PKW)

12.091 PKW

PKW je Wohnung

1,25 PKW

Quelle: statistik kommunal,
Bayerisches Landesamt für Statistik

deutschlandweit



Abhängigkeiten Pkw-Besitz

Quelle: MID 2017

bayernweit

Pkw je Haushalt (Bayern)

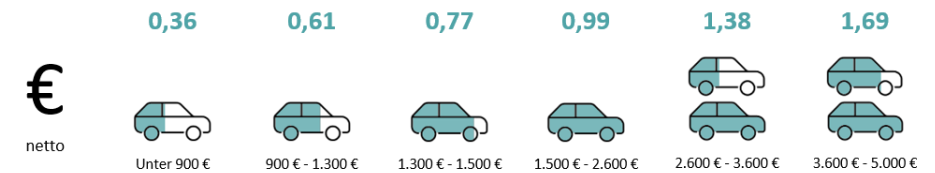
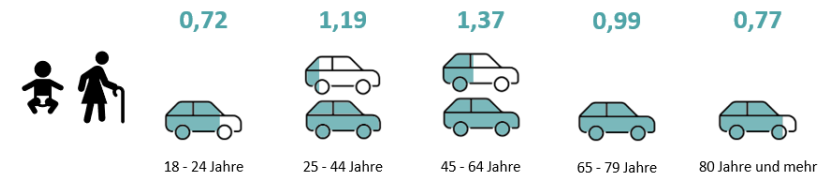
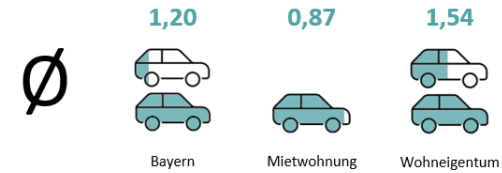


Abb.: stattbau münchen
Datengrundlage: Einkommens- und
Verbrauchsstichprobe 2018,
Bayerisches Landesamt für Statistik



02 Allgemeine Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität

Mobilität aus einer Hand

Die zukünftigen BewohnerInnen und Beschäftigten werden unterstützt, einen schon länger in Gang befindlichen Trend zu verstärken: die Wahl des jeweiligen Fortbewegungsmittels wird von Fall zu Fall entschieden, nach Zweckmäßigkeit, Kosten und Zeitaufwand.

Nutzen statt besitzen/Parkraummanagement

Der individuelle Besitz aller temporär benötigten Fortbewegungsmittel ist teuer und aufwendig. Daher werden in ausreichender Zahl wohnungs- und arbeitsstättennahe Angebote an gemeinsam nutzbaren Fortbewegungsmitteln geschaffen.

Wo es möglich und sinnvoll ist, wird die flexible Nutzung von Stellplätzen in Tiefgaragen eingeführt. Dort, wo unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Wohnen, Büro, Einzelhandel etc.) eine Tiefgarage nutzen, wird ein Parkraummanagement eingeführt. Die Flächen, die durch diese effiziente Nutzung nicht für Parkplätze benötigt werden, stehen anderen Nutzungen zur Verfügung.

Fußläufige Erreichbarkeit

Der Alltagsbedarf der BewohnerInnen und Beschäftigten soll im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld gedeckt werden können. Auch soziale, kulturelle Bedürfnisse sowie der Bedarf an Kinderbetreuung und Schulbildung sollen überwiegend in der Nachbarschaft befriedigt werden.

Minderung der Verkehrsbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum

Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Modal Split im Sinne der Erhöhung der Anteile von Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu verändern.

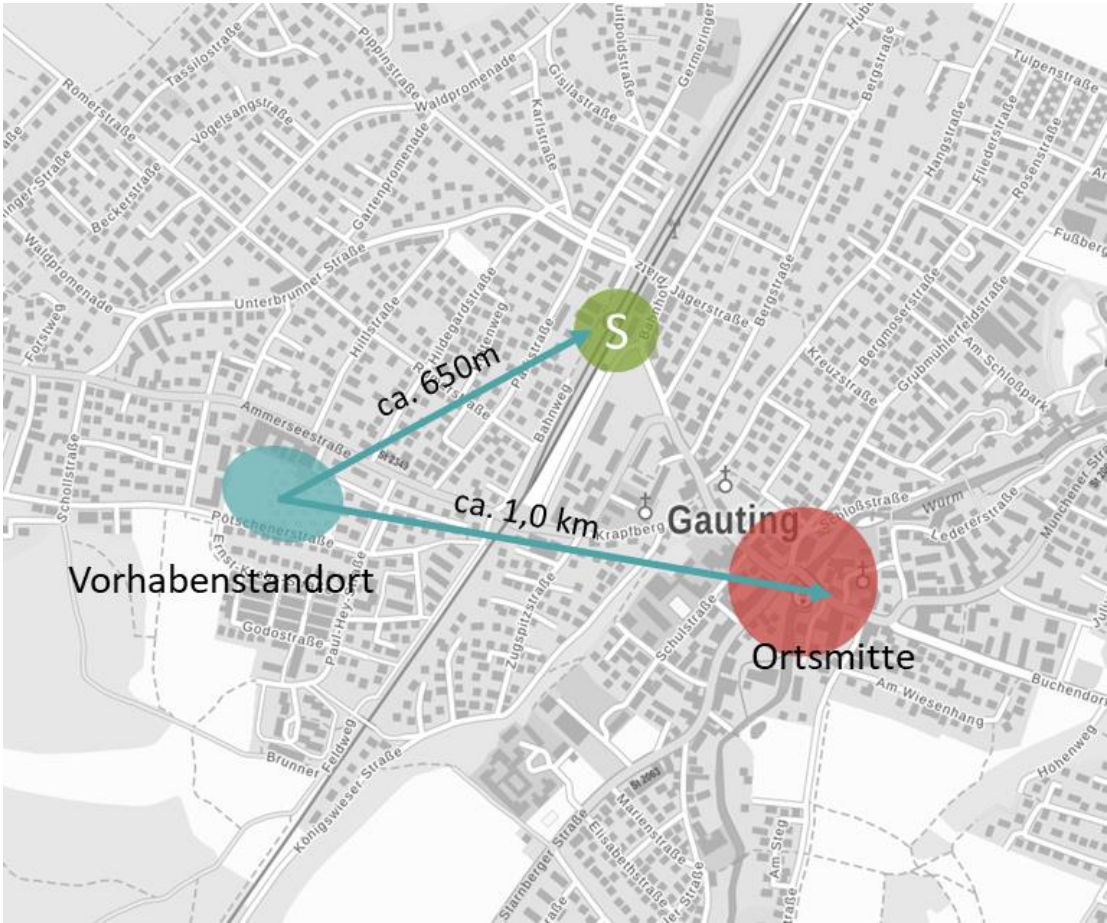
Senkung der Mobilitätskosten

Sie sind ein bedeutender Faktor der Lebenshaltungskosten der Privathaushalte aber auch der Betriebskosten von Unternehmen. Durch einen intelligenten Mobilitätsmix im Alltag sind erhebliche Einsparungen möglich, insbesondere durch Reduzierung der individuellen Pkw-Nutzung bzw. durch den Verzicht auf einen eigenen Pkw.

Steigerung der Qualität am Wohn- und Arbeitsort

Die einzelnen Mobilitätskomponenten werden in einer Mobilitäts- und Quartierszentrale verknüpft und um weitere Dienstleistungen (Treffpunkt/Café, Reinigungs- oder Paketannahme, Servicestation für Fahrräder etc.) ergänzt. Dadurch entsteht zentral im Quartier eine Anlaufstelle, wo BewohnerInnen und Beschäftigte auf ein Mobilitätsmanagement zugreifen können.

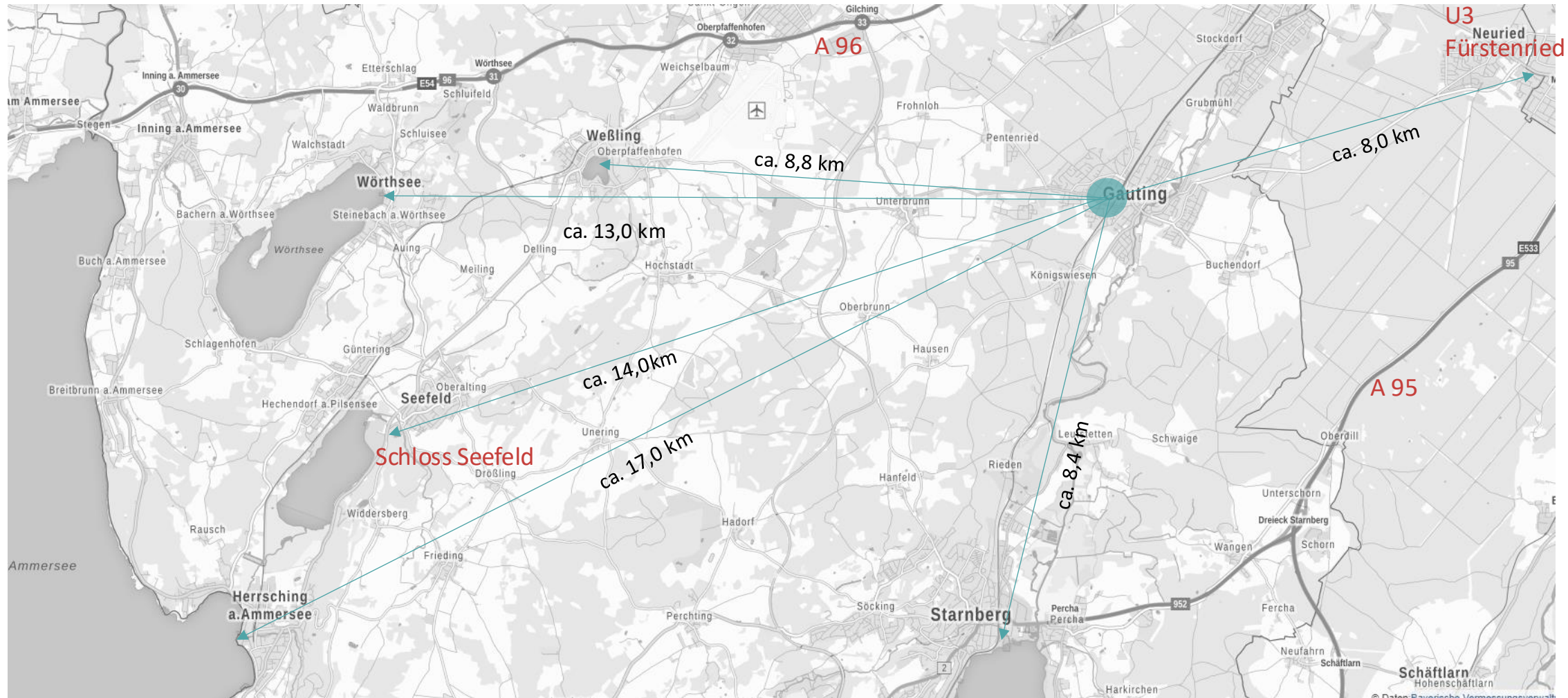
03 Lage im Gemeindegebiet



Lage im Stadtgebiet, Entfernung Luftlinie
Kartengrundlage: BayernAtlas



03 Lage in der Region– Hoher Freizeitwert



Bevorzugte Lage im 5-Seen-Land
Kartengrundlage: BayernAtlas



03 Analyse – Vorhabenbeschreibung



Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

Dem Mobilitätskonzept zugrunde gelegte Flächenkennziffern:

Modellart des Wohnungsbaus	Wohnen GF (m ²)	Wohnen WF (m ²)	Anzahl WE (GF:91 m ² /WE)
AOA, freifinanziert	6.173	4.629	68
AOA, Sobon	1.816	1.362	20
Summe AOA	7.989	5.992	88
VWS	7.200	5.400	79
KSWM	7.200	5.400	79
Gemeinde	4.600	3.450	51
gesamt		20.242	297

03 Analyse – Verkehrliche Anbindung durch MIV



Paul-Hey-Strasse
Foto: stattbau münchen



Ammerseestrasse
Foto: stattbau münchen

03 Analyse – Verkehrliche Anbindung durch MIV



Pötschnerstraße
Foto: stattbau münchen



Vortrag BA 6.10.2020
Quelle: H2R Architekten



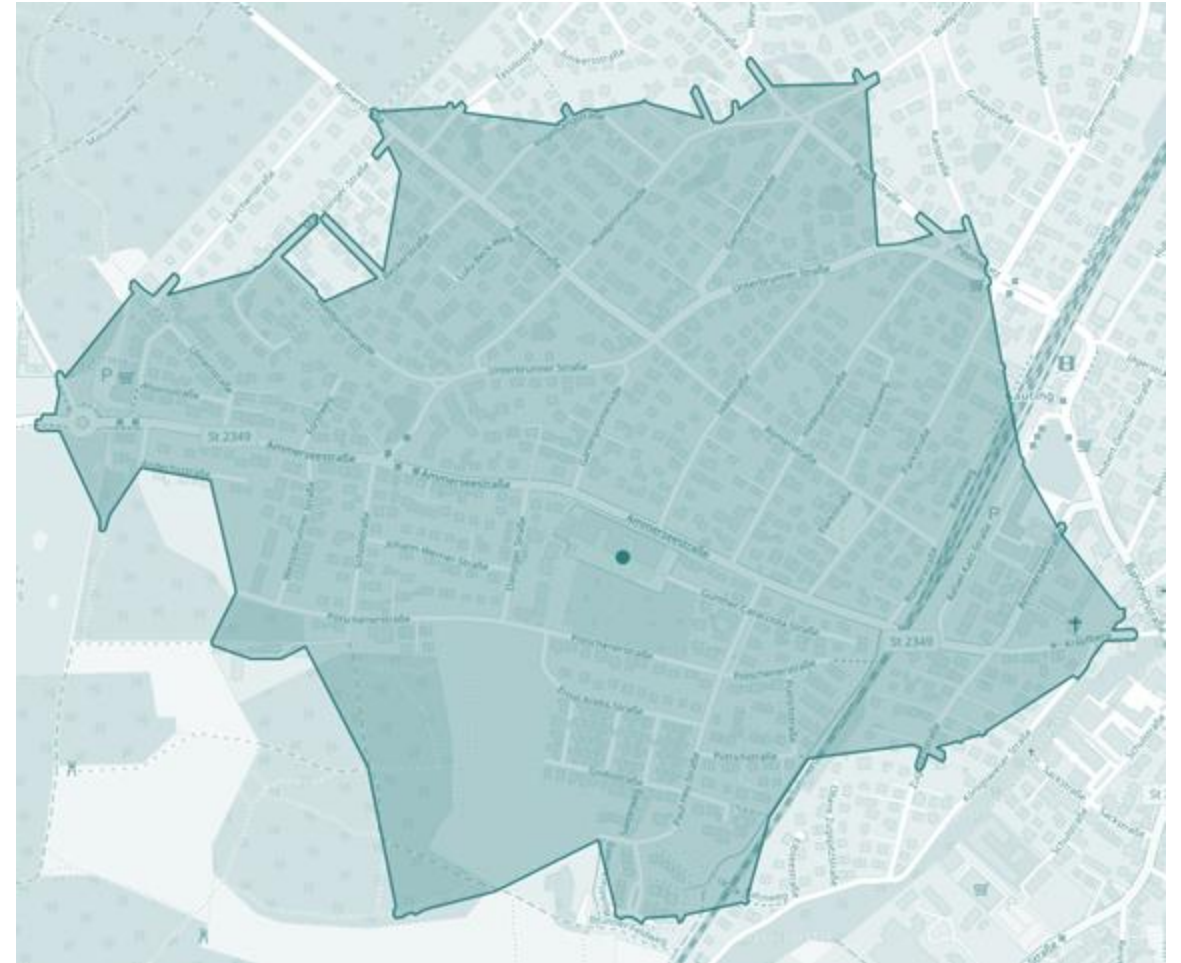
03 Analyse – Isochronen Fahrrad und zu Fuß



10-Min.-Isochrone Fahrrad

Kartengrundlage: Open Streetmap

Quelle: <http://iso4app.net/>



10-Min.-Isochrone zu Fuß

Kartengrundlage: Open Streetmap

Quelle: <http://iso4app.net/>



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

System der Mobilität im Quartier

Im Quartier werden unterschiedliche Nutzungen mit unterschiedlichen Ansprüchen an die Mobilität entstehen. Aus diesem Grunde basiert das Konzept auf 3 Säulen:

- Öffentliche Sharingangebote im nördlichen Teil
- Ein Sharingsystem mit einem eingeschränkten Nutzerkreis (Bewohner und Nachbarn) in südlichen Teil
- Eine auf eine bequeme Nutzung ausgelegte Infrastruktur (mehr Fahrradstellplätze, Stellplätze für Lastenräder etc.) zur Fahrradförderung



Städtebaulicher Entwurf

Quelle: H2R Architekten

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts

Mobilitätsstation

Die Mobilitätselemente für eine definierten Nutzerkreis (Bewohner und Nachbarn) werden in sogenannten Mobilitätsstationen untergebracht. Sie umfassen E-Lastenräder, Fahrradanhänger, Einkaufstrolleys und Haushaltsgegenstände wie eine Sackkarre oder eine Leiter.

Ihre Fläche beträgt etwas 60 – 80 qm für ca. 80 WE.

Ein gutes Beispiel ist an der Bad Schachener Straße 50 in München in einem Vorhaben der GWG zu besichtigen.



Mobilitätsstation GWG, Bad Schachener Straße, System Fa. Bergfreund
Quelle: GWG

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts

Stationäres Car-Sharing

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes zur Kompensierung des reduzierten Stellplatzschlüssels ist das stationäre Car-Sharing, das auf den Ersatz des privaten PKW ausgelegt ist.

Die Car-Sharingstellplätze können oberirdisch oder aber auch in Tiefgaragen untergebracht werden. Im Sinne der besseren Wahrnehmung wird vorgeschlagen, die Stellplätze sehr präsent zu verorten.



04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts

Fahrradvermietsystem mit offenem Nutzerkreis

Öffentliche Fahrradvermietsysteme sind für den nördlichen Teil vorgesehen. Hierbei kann es sich um das bereits bekannte MVG-Rad oder alternative Anbieter wie sigo, die vermietbare E-Lastenräder zur Verfügung stellen.



04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts

Infrastruktur für Zweiräder

Bei einer zweiradbasierten Infrastruktur ist insbesondere auf die bequeme Nutzung und auf die gute Erreichbarkeit zu achten. Rampenneigungen für befahrbare Fahrradrampen sollten zum Beispiel 6% nicht überschreiten, bei Treppenrampen liegt der Wert bei 15 – 18%.

Aufstellflächen für Lastenräder und Anhänger sind zu berücksichtigen.



04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Mobilitäts- und Quartierszentrale

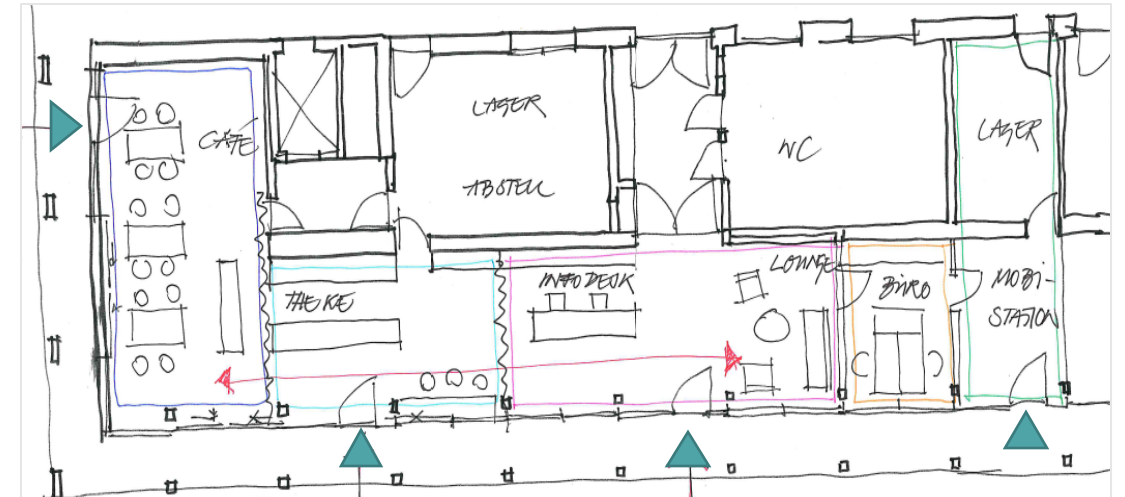
Mobilitäts- und Quartierszentrale

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 Mobilitäts Elemente verschiedene quartiersbezogene Angebote gebündelt.

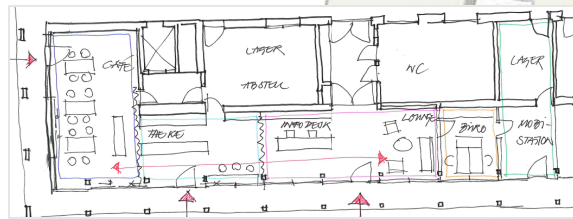
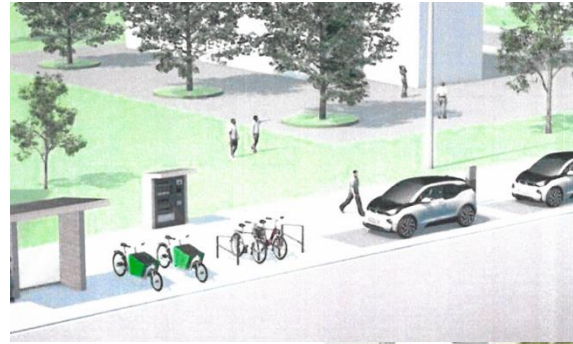
Hierzu gehören idealtypisch:

- Büro des Mobilitäts- und Quartiersmanagement
- Nachbarschaftstreff
- Co-Working
- ergänzende Mobilitäts Elemente etc.



Beispielgrundriss ca. 300 qm für ein sehr großes Quartier

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts



04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – E-Mobilität

E-Mobilität

Die Tiefgaragen sollten so ausgerüstet werden, dass die Pkw-Stellplätze bedarfsgerecht und kurzfristig mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden können (Vorrüstung). Ein gewisser Prozentsatz der Pkw-Stellplätze (ca. 10-20%) sollte von vornherein eine Lademöglichkeit vorhalten.

Elektromobilität umfasst neben E-Pkw auch Pedelecs, E-Roller, E-Scooter und Lasten-Pedelecs. Auch für diese Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb ist eine entsprechende Infrastruktur notwendig.

Insbesondere für die Sharing-Fahrzeuge muss eine adäquate Infrastruktur am Abstellort zur Verfügung stehen.

Für private Fahrzeuge besteht neben dem Laden in der Wohnung eine weitere Möglichkeit für Pedelec-NutzerInnen in Ladestationen für Akkus in Form von abschließbaren Fächern. Hierbei ist zu beachten, dass Fahrradabstellplätze und die Ladestationen nicht zu weit voneinander entfernt sind. Ein wichtiger Aspekt der Nutzerfreundlichkeit ist zudem, dass nicht das persönliche Ladegerät mitgeführt werden muss und die Kompatibilitäten gegeben sind.

04 Bausteine eines umfassenden Mobilitätskonzepts – Kommunikation und Information

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.

05 Stellplatzbilanz

Berechnung der Stellplatzanzahl

Der Rat der Gemeinde Gauting hat abweichend von der Stellplatzsatzung folgende Stellplatzschlüssel für das Patchway-Areal beschlossen:

Freifinanzierte Wohnungen Nordteil:	1,0 Stpl. je WE
SOBON-Wohnungen Nordteil:	0,8 Stpl. je WE
Verband Wohnen und KSWM:	0.8 Stpl. je WE
Gemeinde Gauting:	1,0 Stpl. je WE

Auf der Basis eines durchschnittlichen Richtwertes gemäß der Stellplatzsatzung der Gemeinde Gauting ergibt sich eine baurechtlich notwendige Anzahl von 453 Stellplätzen. Dem gegenüber stehen 261 errechnete Stellplätze gemäß den reduzierten Stellplatzschlüsseln.

Es ergibt sich eine Reduzierung von 192 Stellplätzen für PKW.

Berechnung Stellplätze								
Modellart des Wohnungsbaus	Wohnen GF (m²)	Wohnen WF (m²)	Anzahl WE (GF:91 m²/WE)	Durchschn. Richtwert StplS Gauting	Anzahl notwendiger StPl (N), Richtwert Gauting	Flächenäquivalent in m²	Richtwert Pkw-StPl reduziert	Anzahl notwendiger StPl (N), reduziert
AOA, freifinanziert	6.173	4.629	68	1,50	102	1.272	1	68
AOA, Sobon	1.816	1.362	20	1,25	25	312	0,8	16
Summe AOA	7.989	5.992	88		127	1.584		84
VWS	7.200	5.400	79	1,50	119	1.484	0,8	63
KSWM	7.200	5.400	79	1,50	119	1.484	0,8	63
Gemeinde	4.600	3.450	51	1,75	88	1.106	1	51
gesamt		20.242	297		453	5.657		261

06 Flächen für Mobilität

Berechnung der Flächen für Mobilität

Die Berechnung der Mobilitätselemente basiert auf der durch die Stellplatzreduzierung entstehenden eingesparten Fläche. 20% dieser Fläche werden für Angebot des Mobilitätskonzeptes bereitgestellt, das sind **479 qm** für das gesamte Patchway-Areal.

Die Hälfte davon kommt dem Car-Sharing zugute. Rein rechnerisch sind dies 19 Stellplätze für das Car-Sharing. Diese Anzahl widerspricht allerdings heute den wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für Car-Sharing. **Empfohlen werden 6 Car-Sharing-Fahrzeuge, die sich im Gebiet verteilen.** Bei einer Änderung des Mobilitätsverhaltens in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ist allerdings von einer verstärkten Nutzung des Car-Sharing auszugehen. Für den Fall ist die Gesamtzahl von 19 Stellplätzen sicherzustellen. **Die Stellplätze ohne Car-Sharing-Fahrzeug können selbstverständlich vermietet werden, sie sollten allerdings kurzfristig kündbar sein und den Wohnungen nicht direkt zugeordnet werden.**

Für fahrradbasierte Lastentransportmöglichkeiten und weitere Mobilitätsflächen stehen **239 qm** zur Verfügung.

Insgesamt werden **1166 private Fahrradstellplätze** errichtet, was der Stellplatzsatzung der Gemeinde entspricht (durchschnittliche Werte).

Modellart des Wohnungsbaus	Berechnung Flächen für Mobilitätskonzept				Anzahl Stellplätze Car-Sharing	10% für fahrradbasierte Lastentransporte und weitere Sharingangebote	Fahrräder	
	Eingesparte Fläche in m ²	davon 20% für Mobilitätskonzept in m ²	10% für Car-Sharing	Durchschn. Richtwert Fahrrad StpIS Gauting			Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze	
AOA, freifinanziert	424	85	42	3	42	4	271	
AOA, Sobon	112	22	11	1	11	3	60	
Summe AOA	536	107	54	4	54		331	
					-			
VWS	692	138	69	6	69	4	316	
KSWM	692	138	69	6	69	4	316	
Gemeinde	474	95	47	4	47	4	202	
gesamt	2.395	479	239	19	239		1.166	

Rechnerischer Wert! Realistisch sind bis zu 6 mit Fahrzeugen bestückte Car-Sharing-Stellplätze



06 Flächen für Mobilität

Idealtypische Verteilung der Flächen für Mobilität

Die Fläche für Mobilitätsangebote verteilt sich auf die einzelnen Bauherren/Eigentümer wie folgt:

AOA	2 Car-Sharingstellplätze	54qm für Elemente des Mobilitätskonzeptes
VWS	2 Car-Sharingstellplätze	69 qm für Elemente des Mobilitätskonzeptes
KSWM	2 Car-Sharing-Stellplätze	69 qm für Elemente des Mobilitätskonzeptes
Gemeinde		47 qm für Elemente des Mobilitätskonzeptes

Modellart des Wohnungsbaus	Berechnung Flächen für Mobilitätskonzept			Anzahl Stellplätze Car-Sharing	10% für fahrradbasierte Lastentransporte und weitere Sharingangebote
	Eingesparte Fläche in m ²	davon 20% für Mobilitätskonzept in m ²	10% für Car-Sharing		
AOA, freifinanziert	424	85	42	3	42
AOA, Sobon	112	22	11	1	11
Summe AOA	536	107	54	4	54
					-
VWS	692	138	69	6	69
KSWM	692	138	69	6	69
Gemeinde	474	95	47	4	47
gesamt	2.395	479	239	19	239

19

Rechnerischer Wert! Realistisch sind bis zu 6 mit Fahrzeugen bestückte Car-Sharing-Stellplätze



06 Flächen für Mobilität AOA-Gelände

Verknüpfung ÖPNV !



Mobilitätsstation zur Unterbringung von E-Lastenrädern

ergänzende Fläche für Pedelecs und Anhänger

Möglicher Standort für Paketbox

Fläche für Büro Mobilitäts- und Quartiersmanagement.

Offener Nutzerkreis, öffentlicher Charakter

A) Mobilitätsstation:

Unterbringung von

- 4 E-Lastenrädern (Sharing, offener Nutzerkreis)
- 4 Pedelecs (Sharing, offener Nutzerkreis)
- 2 Fahrradanhängern (Sharing, offener Nutzerkreis)

bei permanenter bequemer Zugänglichkeit.

Wichtig ist, dass die Gestaltung sehr transparent und wahrnehmbar ist. Anbieter der Elemente ist z.B. die Firma Bergfreund.

B) Paketbox:

In Ergänzung wäre der Standort ggf. auch für eine quartiersbezogenen Paketbox geeignet (3-4 qm). Anbieter ist z.B. die Fa. Myflexbox.

C) Car-Sharing:

2 Car-Sharingstellplätze gut wahrnehmbar verortet.

D) Ausgerichtet zum Anger und damit zukünftigen Mittelpunkt des Quartiers entsteht eine Bürofläche für das Mobilitäts- und zukünftige Quartiersmanagements des Quartiers.

06 Flächen für Mobilität (Vorschlag)



Verband Wohnen
Wohnstandortbezogener Charakter, definierter Nutzerkreis
Bewohner und Nachbarn

Unterbringung von

- 2 E-Lastenrädern
- 2 Pedelecs
- 2 Einkaufstrolleys oder Fahrradanhänger
- Fahrradreparaturmöglichkeit für die Bewohner

- 2 Car-Sharingstellplätze

KSWM
Wohnstandortbezogener Charakter, definierter Nutzerkreis
Bewohner und Nachbarn

Unterbringung von

- 2 E-Lastenrädern
- 2 Pedelecs
- 2 Einkaufstrolleys oder Fahrradanhänger
- Fahrradreparaturmöglichkeit für die Bewohner

- 2 Car-Sharingstellplätze

Gemeinde
Wohnstandortbezogener Charakter, definierter Nutzerkreis
Bewohner und Nachbarn

Unterbringung von

- 2 E-Lastenrädern
- 2 Einkaufstrolleys oder Fahrradanhänger
- Fahrradreparaturmöglichkeit für die Bewohner
- weitere Haushaltsgegenstände wie Leiter, Sackkarre o.Ä.

07 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 Beendigung 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 Evaluation des Mobilitätskonzepts wird ebenfalls im Zusammenhang mit dem Bauantrag von der Landeshauptstadt München eingefordert.

Im zeitlichen Abstand von ein, vier, sieben und zehn Jahren nach Anzeige der Nutzungsaufnahme sollte 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.



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