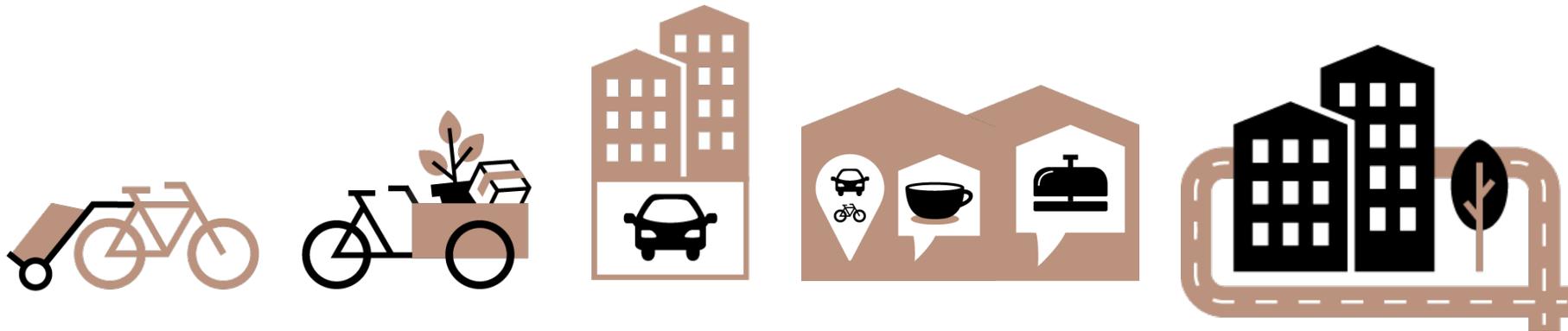


## Mobilitätskonzepte als Hebel der Nachverdichtung im Bestandsquartier

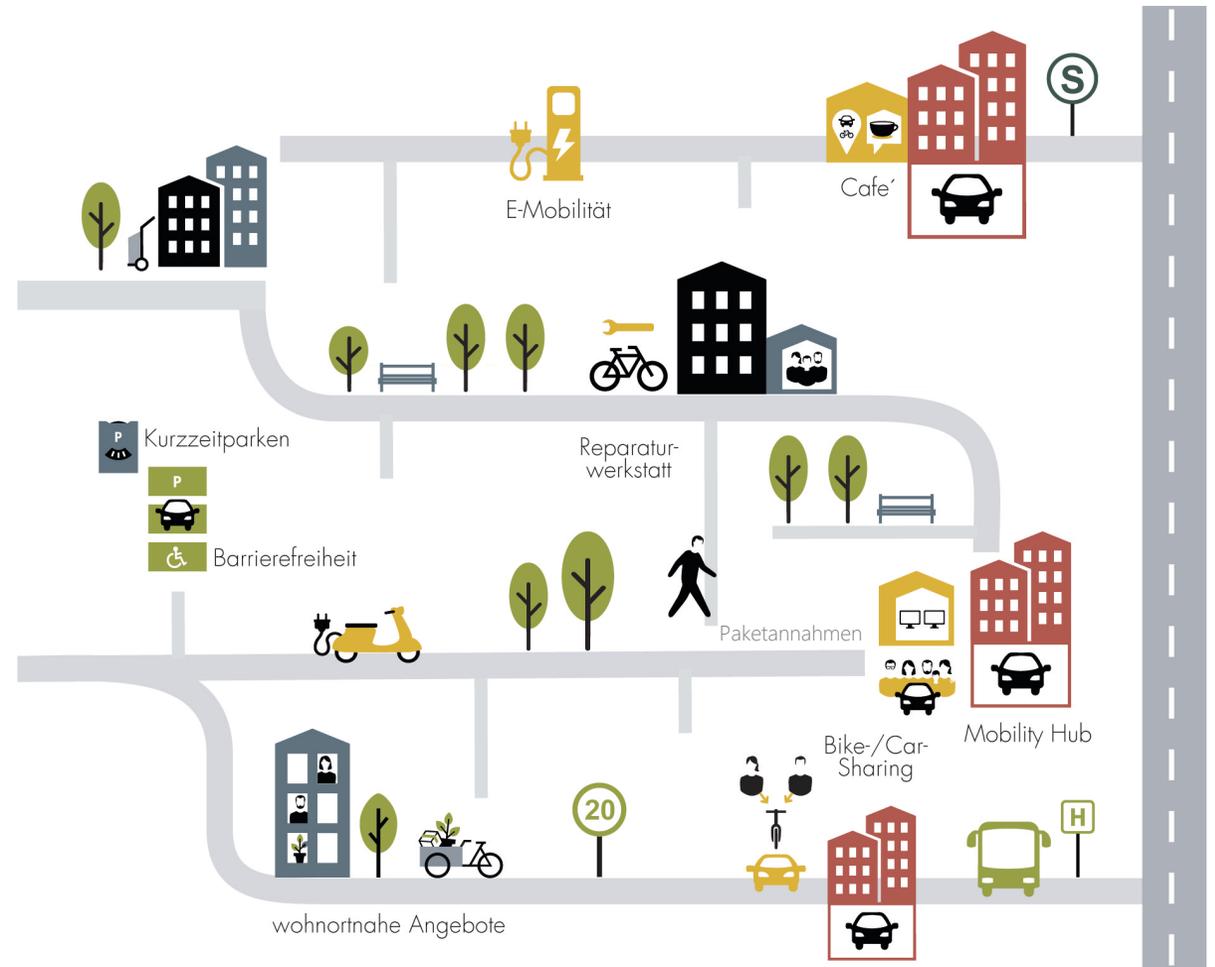


# Agenda

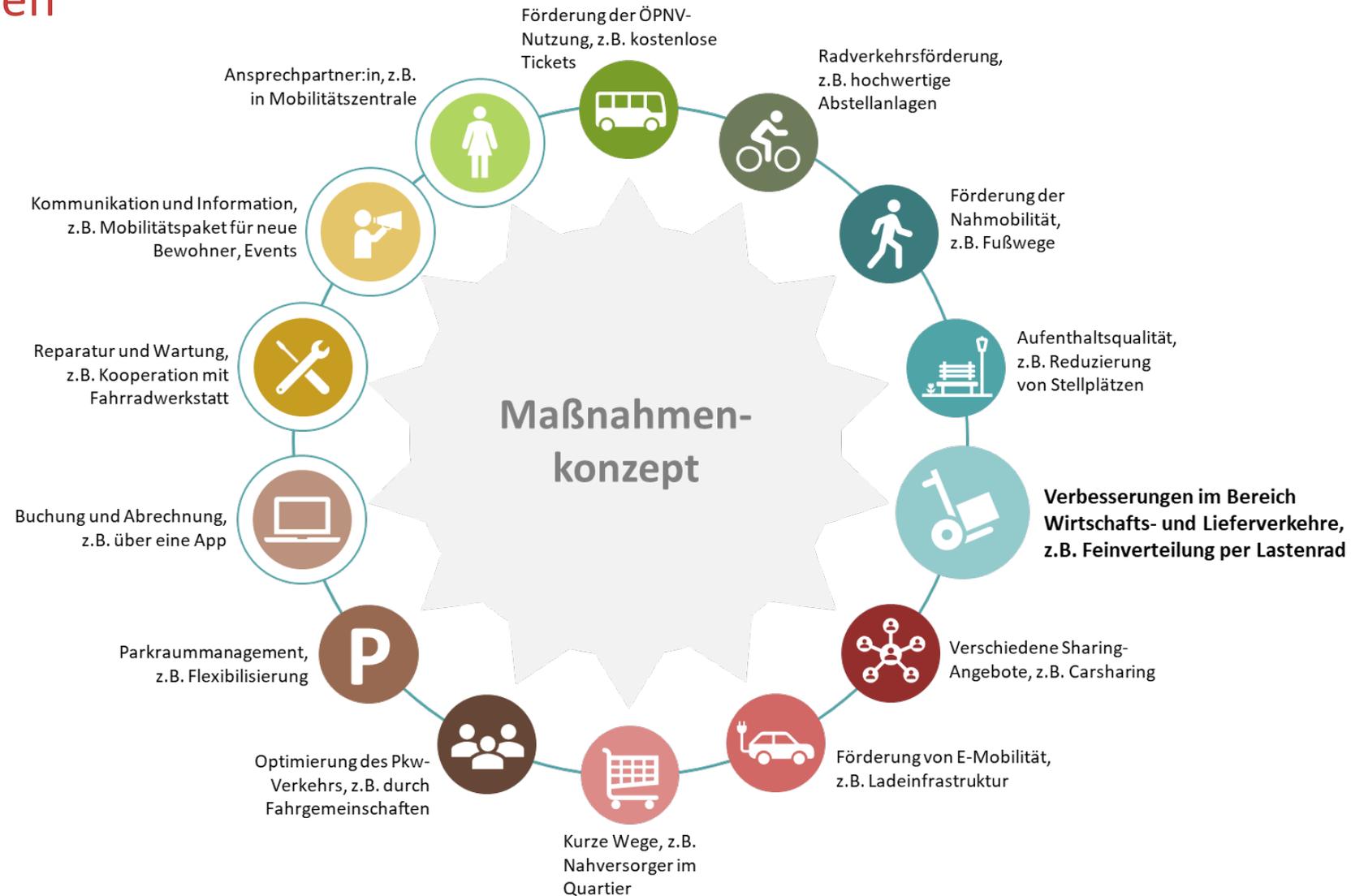
- 01 Leitlinien einer integrierten Quartiersmobilität
- 02 Das Quartier Fürstenried West
- 03 Bestand und Neubau
- 04 Verteilung der Mobilitätselemente
- 05 Ausschnitt aus dem Bebauungsplan/aus dem städtebaulichen Vertrag
- 06 Mobilitätskonzept klassisch
- 07 Mobilitätskonzept – Ergänzung und Zusammenführung im Bestand
- 08 Beispiel – stationäre und temporäre Mobilitätsstation
- 09 Zertifizierung

# 01: Leitlinien einer integrierten Quartiersmobilität

- Reduzierung der Privat-PKW
- Veränderung des Modal Splits
- Kurze Wege und weniger Wege im Quartier
- Öffentlicher Nahverkehr als Rückgrat
- Parkraum effizient nutzen
- Vorfahrt für Fußgänger und Zweirad
- Mobilitätsmittel teilen
- Mobilitätsangebote aus einer Hand
- Verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Persönlicher Gewinn statt Verzicht
- Prima Klima für alle



# 01: Leitlinien einer integrierten Quartiersmobilität Maßnahmen



# 01: Leitlinien einer integrierten Quartiersmobilität

## Quartierstypologien und Unterbringung

	Anlehnbügel mit Überdachung	Anlehnbügel ohne Überdachung	Fahrradbox	Fahrradkleingarage	Fahrradsammelgarage	Fahrradgroßgarage	Fahrradraum im Erdgeschoss	Fahrradraum auf der Etage	Fahrradraum im Untergeschoss	Fahrradabteil in der Tiefgarage/Parkpalette
Neubauquartiere	●		⊙	●	●		●	●	●	⊙
Gründerzeitquartiere		●		●	●	⊙			⊙	
1920er-Jahre-Quartiere		●	⊙	●			⊙		⊙	
1950er-/1960er-Jahre-Quartiere	⊙	●	●	●	●				⊙	
1970er-Jahre-Quartiere	●	●	●		●				⊙	⊙
Quartiere mit gemischten Nutzungen	⊙	●	⊙		⊙	●	⊙		⊙	⊙

<https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>

**Baujahr 1986 – 1972**

**ca. 1500 Wohneinheiten im Bestand**

**ca. 660 neue Wohneinheiten**

**Stellplatzschlüssel Bestand: 0,66**

**Stellplatzschlüssel nach B-Plan: 0,53**

<https://fuerstenriedwest.de/entwicklung/>

## 03: Bestand und Neubau

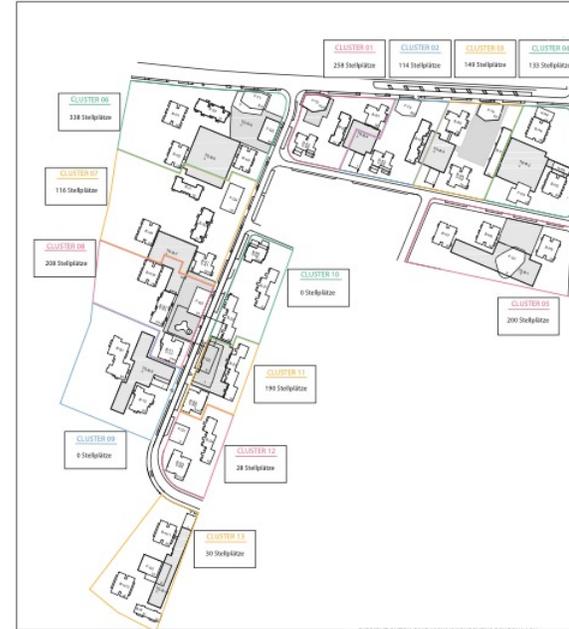
<https://fuerstenriedwest.de/entwicklung/>

# 04: Verteilung der Mobilitätselemente



## STELLPLÄTZE

Bedarf Bestand Wohnen	0.53 x 1.470 WE	779 Stpl.
Bedarf Neubau Wohnen	0.53 x 651 WE	345 Stpl.
<b>Gesamtbedarf Wohnen</b>	<b>0.53 x 2.121 WE</b>	<b>1.124 Stpl.</b>



## FAHRRÄDER

Ist Bestand Wohnen		1.897 F-Stpl.
(Erhöhung Anzahl Bestand 10%)		190 F-Stpl.)
Bedarf Neubau Wohnen	1/27.5m <sup>2</sup> Wofl	1.715 F-Stpl.
<b>Gesamtbedarf Wohnen</b>		<b>3.612 F-Stpl.</b>
		<b>(3.802 F-Stpl.)</b>



## MOBILITÄTSELEMENTE

Eingesparte Stpl. Wohnen		454 Stpl.
Flächengewinn (12.5m <sup>2</sup> /Stpl.)		5.675 m <sup>2</sup>
<b>Gesamtbedarf Mobiangebote</b>		<b>1.135 m<sup>2</sup></b>
20% Flächengewinn		
10% CarSharing	(45 Stpl.)	568 m <sup>2</sup>
5% fahrradb. Lastentransporte		284 m <sup>2</sup>
5% Flächen für Mobiangebote		284 m <sup>2</sup>

# 05: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan



## § 12 Mobilitätskonzept

- (1) Die Stadt und die Planungsbegünstigte verfolgen das Ziel der Verbesserung der Mobilität im Planungsumgriff (nachfolgend auch „Quartier“ genannt) bei gleichzeitiger Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes. Damit einher geht die Absenkung des Stellplatzschlüssels im Bebauungsplan auf 0,53 Stellplätze pro Wohneinheit. Im Bestand sind heute bereits nur 0,66 Stellplätze pro Wohneinheit vorhanden. Maßzahlen, soweit nicht ausdrücklich anders benannt, beziehen sich grundsätzlich auf das gesamte Quartier bzw. eine Gesamtbetrachtung des Quartiers.

Das Mobilitätskonzept (**Anlage BU 3**) enthält neben Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, welche durch die Stadt bzw. ihre Tochtergesellschaften Stadtwerke München GmbH/MVG umgesetzt werden, vor allem Elemente, die von der Planungsbegünstigten umzusetzen sind. Darüber hinaus gehen die Parteien davon aus, dass durch das zusätzliche Angebot eines Nahversorgers im Quartier weiterer motorisierter Individualverkehr vermieden werden kann.

## 06: Mobilitätskonzept - klassisch

Die Flächen für die Mobilitätselemente wurde in Anlehnung an das Formblatt „Mobilitätskonzept“ der LH München im **Dezember 2019** gültigen Fassung erstellt.

Die Bilanzierung ergab:

- Eingesparte Fläche: 5.673 m<sup>2</sup>
- 10% für Car-Sharing: 567 m<sup>2</sup>
- 10% für Elemente des Mobilitätskonzeptes: 567 m<sup>2</sup>
- davon 5% für fahrradbasierte Lastentransporte: 284m<sup>2</sup>

Flächenbedarf für Mobilitätselemente (Kompensation Flächensparnis durch Reduktion Stellplatzschlüssel)							
Bedarf PKW Stpl. ohne Mobilitätskonzept	Bedarf PKW Stpl. mit Mobilitätskonzept (0.53/WE)	Bedarf PKW Stpl. für soziale Infrastruktur	Eingesparte Stellplätze	Fläche pro Stellplatz	Eingesparte Fläche	davon 10% Bedarf für Sharingelemente	davon 10% Bedarf für CarSharing (in TG)
Bestand	983	779	204	12,5 m <sup>2</sup>	2.549 m <sup>2</sup>	255 m <sup>2</sup>	255 m <sup>2</sup>
Neubau	595	345	250	12,5 m <sup>2</sup>	3.125 m <sup>2</sup>	312 m <sup>2</sup>	312 m <sup>2</sup>
<b>GESAMT</b>	<b>1578</b>	<b>1124</b>	<b>454</b>	<b>25,0 m<sup>2</sup></b>	<b>5.673 m<sup>2</sup></b>	<b>567 m<sup>2</sup></b>	<b>567 m<sup>2</sup></b>

# 06: Mobilitätskonzept - klassisch

Mit Stand **6. Dezember 2019** basierte das Mobilitätskonzept auf zentralen Angeboten am Quartiersplatz und dezentralen in den Tiefgaragen und oberirdisch sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum. Mobilitätselemente wurden idealtypisch über das Quartier verteilt.

Idealtypische Verteilung von Mobilitätselementen auf privaten Flächen in Tiefgaragen und oberirdisch nach Abschluss der Baumaßnahme, weitere Anpassungen nach Bedarf

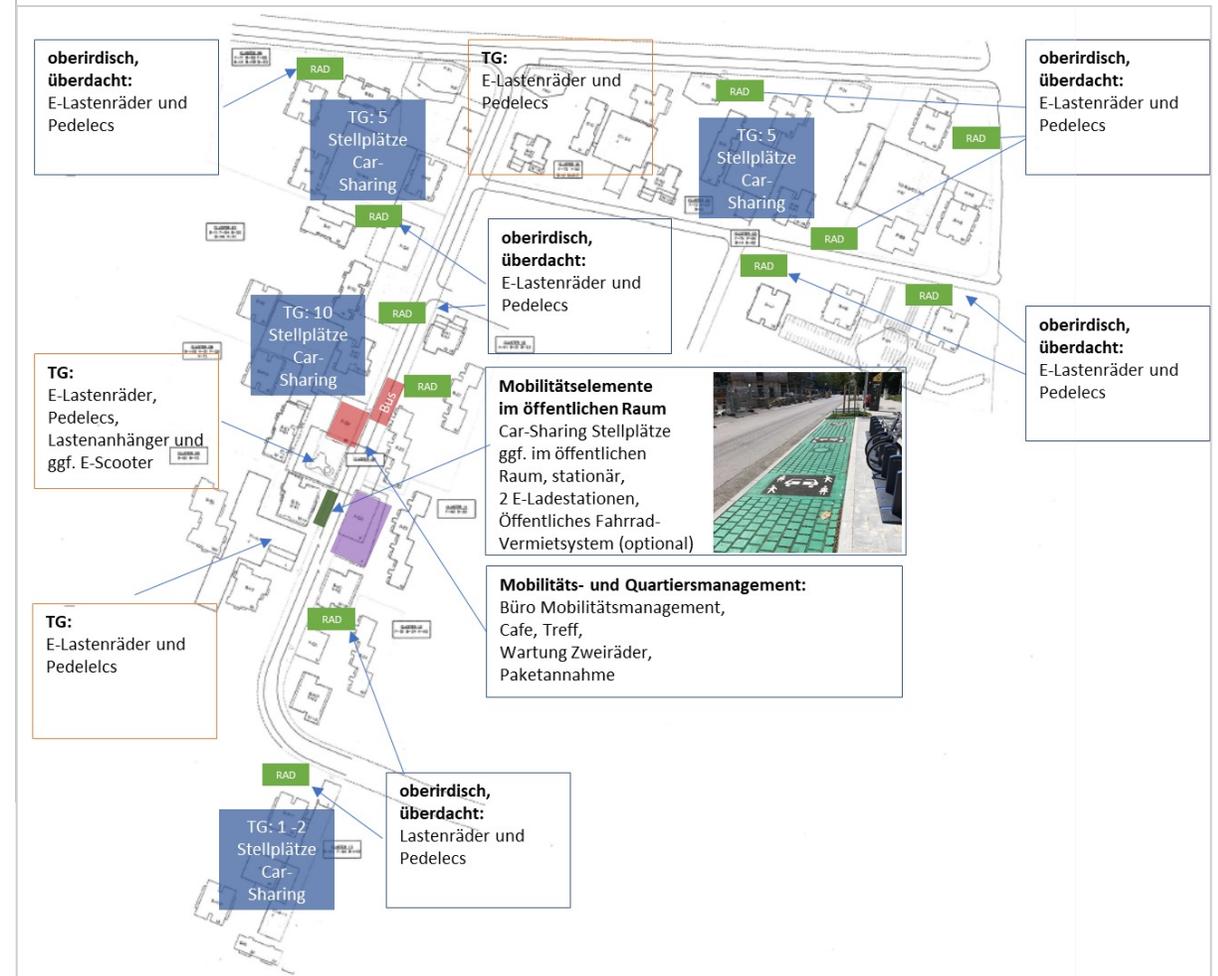
Bereich	E-Scooter	Pedelecs	E-Lastenräder	Lastenanhänger	Wall-Boxen	Car-Sharing-Pkw
TG 1		2 oberird.	2 oberird.	2 tief	3 tief	
TG 2, 3, 4		4 oberird.	3 oberird. 3 tief	6 tief	7 tief	5 tief
TG 6		4 oberird.	3 oberird.	4 tief	4 tief	6 tief
TG 7 Quartier	2 oberird. 2 tief	4 oberird. 2 tief	2 oberird. 4 tief	6 tief	8 tief	10 tief
TG 8/10		2 oberird.	2 oberird.	4 oberird.		
TG 9		1 tief	2 tief	2 tief	3 tief	
TG 11		1 oberird.	1 oberird.	1 oberird.	1 tief	1 tief
<b>Summe</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>22</b>

Car-Sharing und Ladeinfrastruktur auf Privatgrund oder im öffentlichen Raum (markierte Stellplätze)

Bereich	E-Scooter	Pedelecs	Lastenräder	Lastenanhänger	Wall-Boxen	Car-Sharing-Pkw
TG 7 Quartier					2 für 4 Stellplätze	4

Optional: Öffentliches Fahrradverleihsystem (auf Privatgrund oder im öffentlichen Raum) (siehe Exkurs S.37)

Bereich	Fahrräder	Pedelecs
TG 7 Quartier	10 – 15	4



## 07: Mobilitätskonzept – Ergänzung im Bestand

Im Zuge des Neubaus/Sanierung des Quartiers wird der Müll aus den Zufahrtsbauwerken der Tiefgarage in Unterflurcontainer verlagert. Der bislang für Mülltonnen genutzte Raum wird frei und kann nach einem Umbau für die Unterbringung von Mobilitätselementen dienen.

Die Verteilung der Bauwerke ist ideal für den Aufbau von dezentralen Mobilitätsstationen, die ergänzend zum Quartiersplatz als Mobilitätszentrale die Akzeptanz der Mobilitätselemente erhöht.

Hierzu zählen auch Haushaltsgegenstände zur gemeinschaftlichen Nutzung wie Leitern, Sackkarren, Einkaufstrolleys etc.



## 07: Mobilitätskonzept – Ergänzung im Bestand



Foto: meyer neuberger architekten



Foto: meyer neuberger architekten

## 07: Mobilitätskonzept – Ergänzung im Bestand

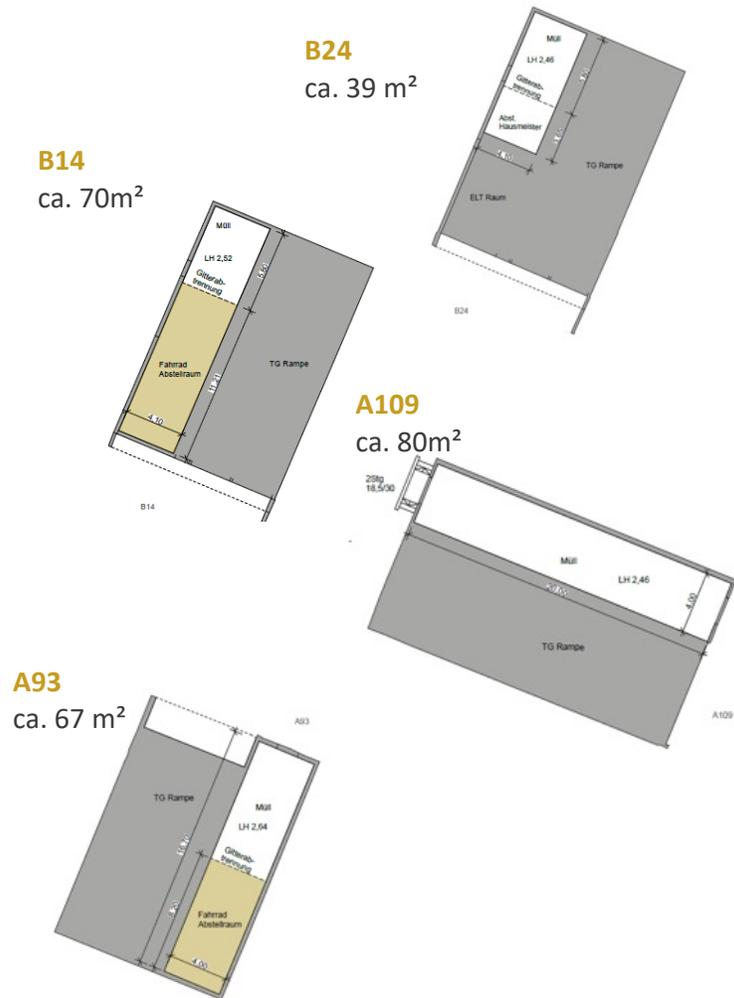


Foto: meyer neuberger architekten



Foto: meyer neuberger architekten

# 07: Mobilitätskonzept – Ergänzung im Bestand





## 07: Mobilitätskonzept – mögliche Ausführung im Bestand



Foto: stattbau münchen GmbH

# 07: Mobilitätskonzept – Zusammenführung der Elemente

## B24

- 3 Pedelects
- 6 Lastenpedelecs
- 3 Einkaufsanhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- 3 flexible Anhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- Haushaltsgegenstände zur gemeinschaftlichen Nutzung (Leiter, Sackkarre etc).

## B14

- 3 Pedelects
- 6 Lastenpedelecs
- 3 Einkaufsanhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- 3 flexible Anhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- Haushaltsgegenstände zur gemeinschaftlichen Nutzung (Leiter, Sackkarre etc).

## A109

- 2 Pedelects
- 2 Lastenpedelecs
- 2 Einkaufsanhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- 1 flexible Anhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- Haushaltsgegenstände zur gemeinschaftlichen Nutzung (Leiter, Sackkarre etc).

## A 93

- 2 Pedelects
- 2 Lastenpedelecs
- 2 Einkaufsanhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- 1 flexible Anhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- Haushaltsgegenstände zur gemeinschaftlichen Nutzung (Leiter, Sackkarre etc).

Bellinzonastraße 24

Bellinzonastraße 14

### Quartierszentrale (Verlagerung TGB8)

- 3 Pedelects
- 6 Lastenpedelecs
- 3 Einkaufsanhänger (mit Adapter für das Privatrad)
- 3 flexible Anhänger (mit Adapter für das Privatrad)

**M** Mobilitätsmanagement (bleibt am Quartiersplatz)  
 MVG-Station (Fläche auf Privatgrund wird zur Verfügung gestellt, oberirdisch)

Appenzeller Straße 109

Appenzeller Straße 93

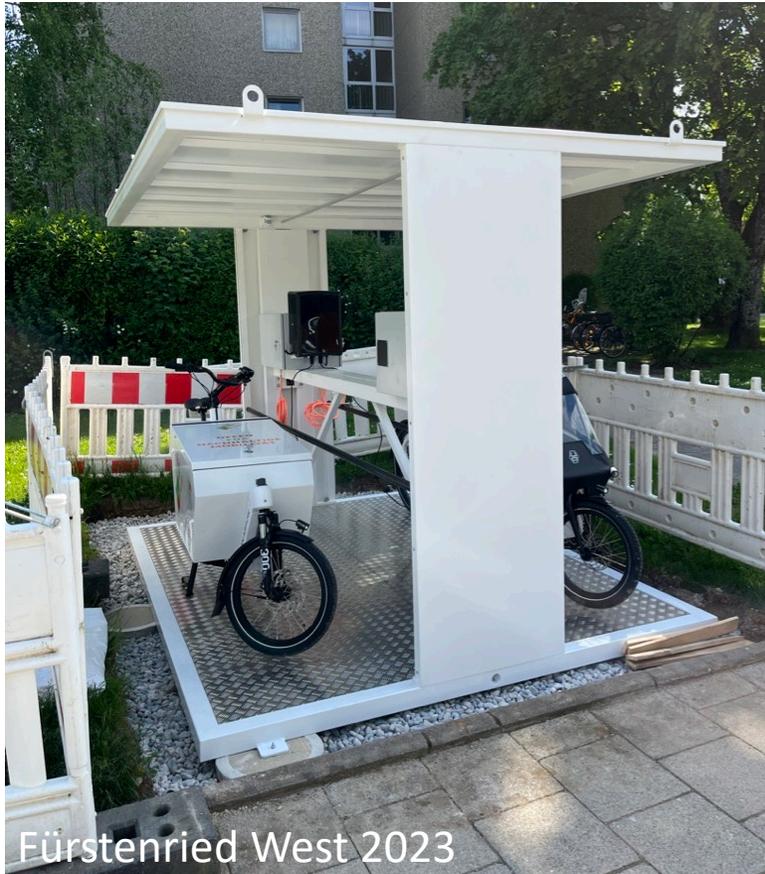


## 08: Beispiel – stationäre und temporäre Sharingstation



Fotos: stattbau münchen GmbH

## 08: Beispiel – stationäre und temporäre Sharingstation



Fotos: stattbau münchen GmbH

# Certified Good Mobility ist das Green-Building Zertifikat für die Verkehrswende.

Der Good Mobility Council zeichnet die Qualität von Mobilität in Quartieren, Neubauten und Bestandsgebäuden aus. Er vereint dazu langjährige Erfahrungen in Verkehrsplanung, Design und Architektur.



Dipl.-Ing. Christian Bitter

Schwindstraße 1  
80798 München  
T: 089/2877807-0

[christian.bitter@stattbau-muenchen.de](mailto:christian.bitter@stattbau-muenchen.de)