



MOBILITÄTSKONZEPT

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145
„Wohnquartier Otto-Hahn-Ring“,
München Neuperlach

- BSC Asset Management GmbH & Co. KG -

Projekt Nr.: 28330
Datum: 15.06.2021
Ort: München
Version: Abgabe

IMPRESSUM

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

© 2021 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Verantwortlich Dipl.-Ing. H. Ammerl

Redaktion Dipl.-Ing. T. Seufert

Stand 15.06.2021

1. ZIELE	4
2. ERREICHBARKEITSANALYSE	5
2.1 ÖPNV	5
2.2 Fuss- und Radverkehr	6
2.3 Strassenanbindung MIV	8
2.4 Parkplatzsituation im Umfeld	8
2.5 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen	8
2.5.1 Car-Sharing	8
2.5.2 . Fahrradverleihsysteme (öffentlich)	9
2.5.3 Sonstige Mobilitätsdienstleistungen	9
3. MOBILITÄTSKONZEPT BEBAUUNGSPLAN MIT GRÜNORDNUNG NR. 2145 WOHNQUARTIER OTTO-HAHN-RING	10
3.1 Stellplatzbedarf MIV	10
3.1.1 Wohnungsnutzung	10
3.1.2 Nichtwohnungsnutzung	11
3.2 Parkraummanagement	12
3.2.1 Vermittlung freier Stellplätze	12
3.2.2 Stellplatzzuordnung	12
3.2.3 Flexibles Parkraummanagement	12
3.2.4 Parken im öffentlichen Strassenraum	13
3.3 Car-Sharing	13
3.3.1 Stationäres Car-Sharing	13
3.3.2 Free-Floating Car-Sharing	13
3.4 Förderung des ÖPNV	13
3.5 Fuss- und Radverkehr	14
3.5.1 Fuß- und Radwege	14
3.5.2 Fahrradabstellanlagen	15
3.5.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme	16
3.5.4 Interne Zweiradverleihsysteme	16
3.6 Mobilitätsstation	16
3.7 Mobilitätsportal	16
4. UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN	17

1. ZIELE

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145 „Wohnquartier Otto-Hahn-Ring“ in München Neuperlach sind neben ca. 750 Wohneinheiten Flächen für gewerbliche Nutzung und soziale Infrastruktur vorgesehen. Ein Schwerpunkt der nicht störenden gewerblichen Nutzungen ist als städtebauliche Akzentuierung im Kreuzungspunkt Ecke Carl-Wery-Straße / Otto-Hahn Ring geplant.

Um ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen beim MIV (Motorisierten Individualverkehr) und eine möglichst hohe Lebensqualität in dem Areal zu erreichen, sollte ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept entwickelt und realisiert werden. Hierzu stehen zahlreiche Angebotsformate von Mobilitätsanbietern aus den Bereichen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Car- und Bike-Sharing, Dienstleister für Mitfahrgelegenheiten zur Verfügung.

Es ist das Ziel die geplante Bebauung optimal in die bestehende Nachbarschaft zu integrieren und die neuen Mobilitätsangebote möglichst öffentlich zugänglich zu machen, um sie auch den benachbarten Anliegern zur Verfügung stellen zu können.

Die Maßnahmen in dem Konzept zielen darauf ab, ein umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen das attraktive Alternativen zum eigenen Pkw-Besitz bzw. zur Pkw-Nutzung bietet. Reglementierungen und Verbote werden weitestgehend vermieden und stattdessen sollten Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gesetzt werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens des angebotsbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2145 für das Wohnquartier Otto-Hahn-Ring können allgemeine Ansätze zu Maßnahmenvorschlägen zu einem Mobilitätskonzept erfolgen. Eine Vertiefung des Mobilitätskonzeptes wird dann nach Durchführung des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen des Bauantrages erfolgen, da dann entsprechend der Detailplanung die konkreten Mobilitätsmaßnahmen bestimmt und vertraglich gesichert werden können.

2. ERREICHBARKEITSANALYSE

Aus der Erreichbarkeitsanalyse lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie attraktiv v.a. die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die zukünftigen Bewohner/Beschäftigten sein werden und durch welche Maßnahmen des Mobilitätskonzepts das Angebot verbessert werden kann. Eine gute Erschließung des Grundstücks durch den ÖPNV und eine gute Nahversorgung sind dabei nach den Anforderungen der Stadt München ein Kriterium für eine Reduzierung des sog. Mobilitätsfaktors und damit des Stellplatzschlüssels.

2.1 ÖPNV

Das Areal ist durch die in einer fußläufigen Entfernung von ca. 300-400 m liegenden S- und U-Bahnstationen Neuperlach Süd und Therese-Giehse-Allee sowie durch die Bushaltestelle Otto-Hahn-Ring sehr gut erschlossen. Die S-Bahnlinie S7 verkehrt im 20 min-Takt, die U-Bahnlinie U5 im 5 min-Takt. Zusätzlich halten am Bahnhof Neuperlach-Süd eine Vielzahl von Buslinien. Wichtige Ziele in der Stadt München, sind direkt ohne Umsteigen erreichbar (z.B. Ostbahnhof 9min, Hauptbahnhof 17min, Marienplatz 17min). Auch Ziele im Umland können über direkte S-Bahn- oder Busverbindungen vom Standort aus direkt erreicht werden.

Die Erreichbarkeit des ÖPNV anhand der Einzugsbereiche ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.

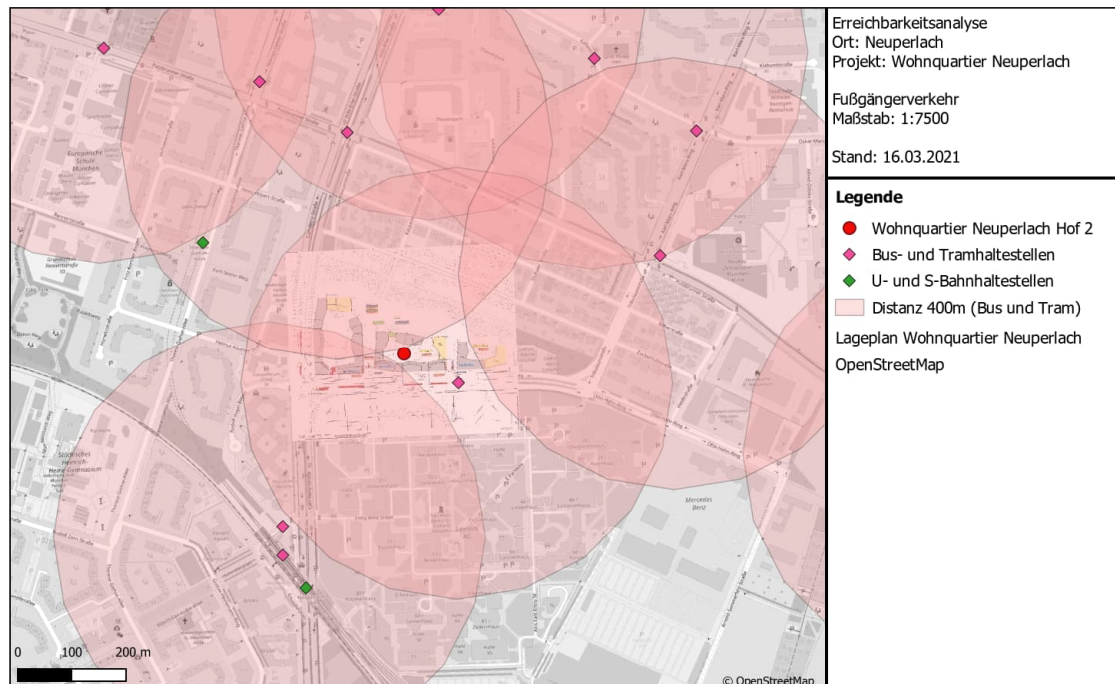


Abbildung 1: Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestellen Bus und Tram Distanz <400m (Quelle: @Open Street Map Mitwirkende)

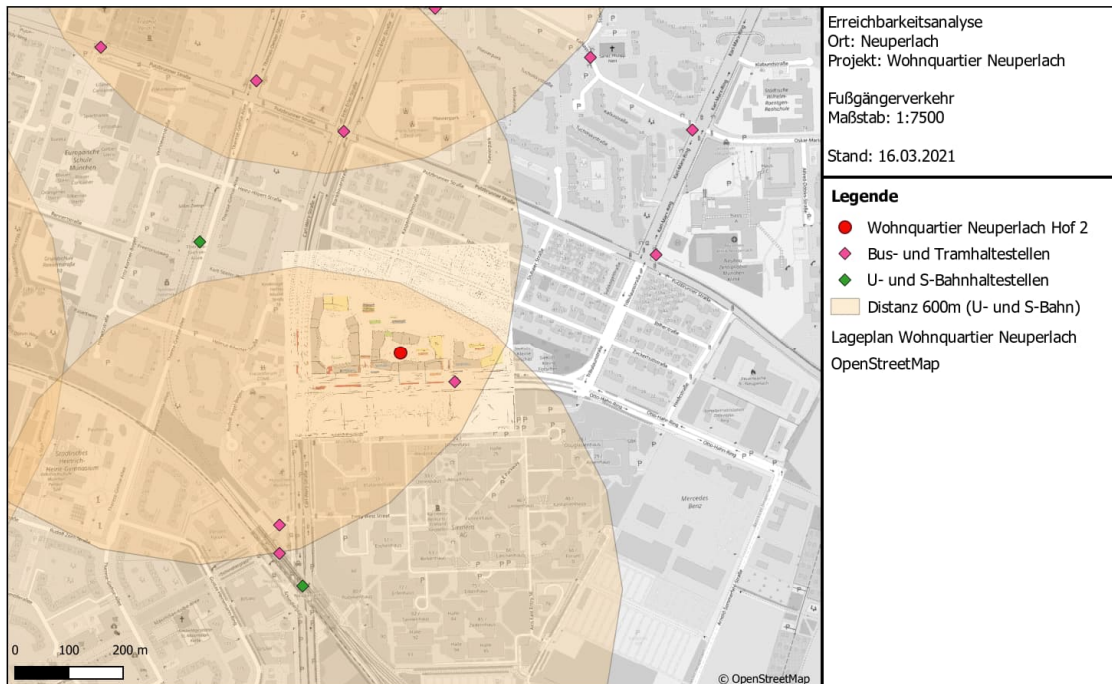


Abbildung 2: Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestellen U-Bahn, S-Bahn <600m (Quelle: @Open Street Map Mitwirkende)

Insgesamt ist das Plangebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2145 sehr gut durch den ÖPNV erschlossen.

2.2 FUSS- UND RADVERKEHR

Das Planungsgebiet ist über den Otto-Hahn-Ring und die Carl-Wery-Straße mit den vorhandenen Geh- und Radwegen direkt in das bestehende Geh- und Radwegenetz der Stadtteils Neuperlach integriert und damit direkt an das Haupttroutennetz für Radfahrer angebunden. Einrichtungen der Nahversorgung und des täglichen Bedarfs (Supermärkte, Bäcker, Apotheke) liegen in einer fußläufigen Entfernung von ca. 5-10 min. Das Einkaufszentrum PEP kann zu Fuß in ca. 15 min, mit dem Fahrrad in ca. 5 min oder mit dem ÖPNV in ca. 10 min erreicht werden. Im Plangebiet selbst ist zusätzlich kleinteiliger Einzelhandel für die Nahversorgung des Plangebietes und der angrenzenden Bebauung vorgesehen. Schulen (Grundschule/Gymnasium) sind innerhalb von 10-15 min fußläufig erreichbar. Niedergelassene Ärzte und das Krankenhaus Neuperlach sind ebenfalls fußläufig in 5-10 min erreichbar.

In den folgenden Abbildungen ist die Erreichbarkeit des Grundstücks und der Umgebung basierend auf den Geodaten von Open-Street-Map dargestellt. Anhand dieser Darstellung sind die Erreichbarkeiten gestaffelt nach dem dafür notwendigen Zeitaufwand abzulesen.

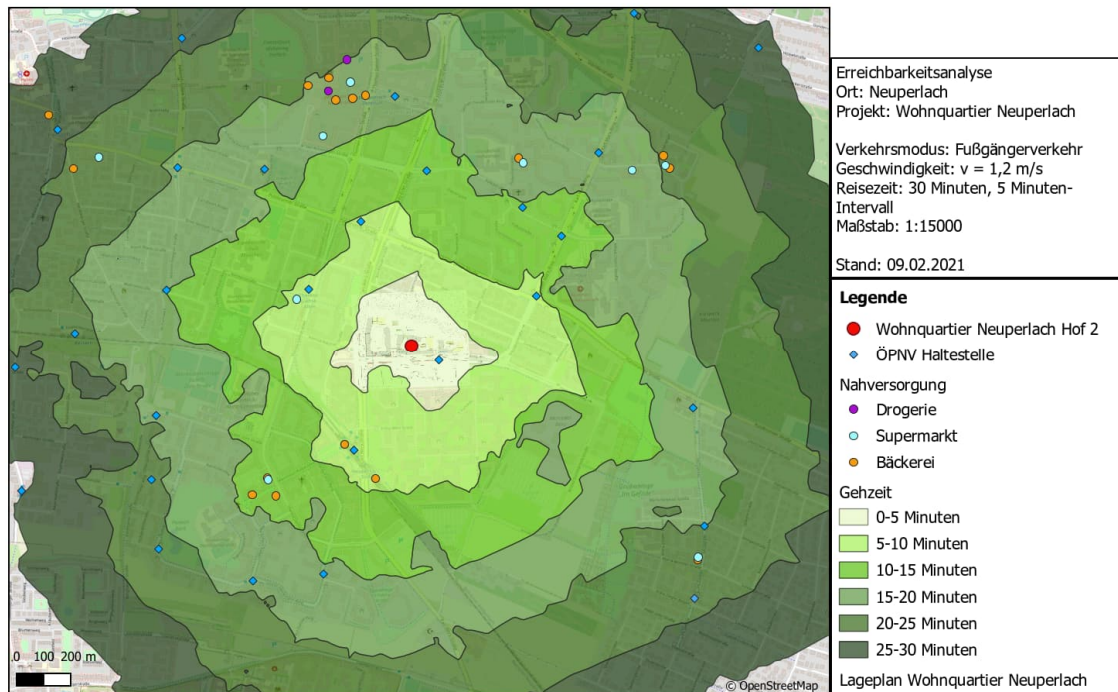


Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse Fußgängerverkehr (Quelle: @Open Street Map Mitwirkende)

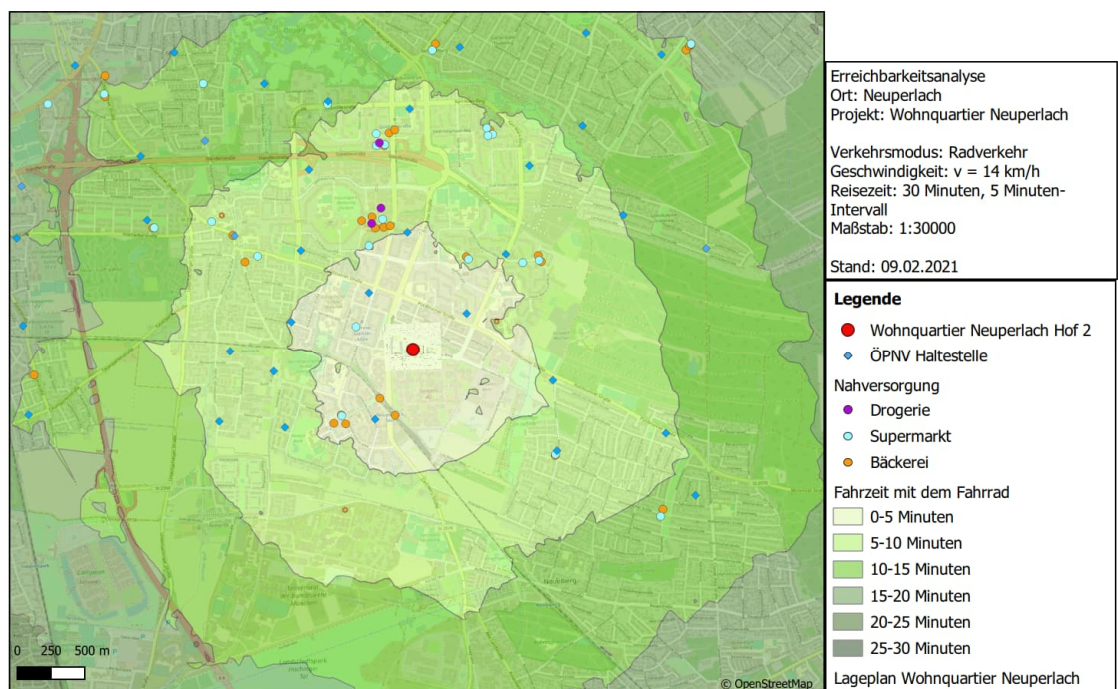


Abbildung 4: Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr (12km/h) (Quelle: @Open Street Map Mitwirkende)

Insgesamt herrschen im Bereich rund um das Grundstück sehr gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

2.3 STRASSENANBINDUNG MIV

Das Areal ist über den Otto-Hahn-Ring und die Carl-Wery-Straße direkt an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt München angebunden. Über die naheliegende Putzbrunner Straße, die Zwergerstraße und die Ständlerstraße ist auch der Autobahnring A99 und die Autobahn A8 schnell erreichbar. Der Mittlere Ring ist in einer Entfernung von knapp 6 km ebenfalls schnell erreichbar (<10min). Wichtige innerstädtische Ziele wie z.B. Ostbahnhof, Hauptbahnhof, Marienplatz sind trotz der guten MIV-Erschließung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln schneller zu erreichen.

2.4 PARKPLATZSITUATION IM UMFELD

Aufgrund der benachbarten Siemensansiedlung herrscht im direkten Umfeld (Otto-Hahn-Ring, Carl-Wery-Straße, Tribulaunstraße und auch in der nördlich angrenzenden Einfamilienhaus-siedlung (nach Aussagen der Anwohner) im Bestand z.T. ein erhöhter Parkdruck durch die Beschäftigten, da dort keine Parkraumbewirtschaftung stattfindet. In der unmittelbaren Umge-bung des Projektes sind keine öffentlichen Stellplätze in Parkhäusern oder Tiefgaragen vor-handen. Insgesamt besteht nach den Eindrücken der Ortsbegehung im Stadtteil ein partiell hoher Parkdruck, sodass eine Kompensation eines Stellplatzdefizits im öffentlichen Straßen-raum vsl. nicht möglich ist und die notwendigen Stellplätze im Bereich des Grundstücks er-stellt werden sollten.

2.5 BESTEHENDE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

2.5.1 CAR-SHARING

Unter Car-Sharing versteht man eine gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahr-zeuge auf Basis vertraglicher Rahmenvereinbarungen. Anders als konventionelle Autovermie-tung ermöglicht Car-Sharing ein kurzfristiges und kurzzeitiges (d.h. z.B. einzelne Stunden) An-mieten von Fahrzeugen. Durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und die optimierte Auslastung der Fahrzeuge sind weniger Fahrzeuge und damit weniger Stellplätze erforderlich.

Stationäres Car-Sharing:

Stationäres Car-Sharing zeichnet sich durch fest vorgegebene Standorte der Fahrzeuge aus, an denen die Miete der Fahrzeuge begonnen und beendet wird. Dadurch ist auch eine lang-fristige Reservierung von Fahrzeugen mit einer hohen Planbarkeit gegeben. Einwegfahrten sind bei diesem System nicht möglich. Fahrzeuge des Betreibers müssen immer am Abholort wieder abgegeben werden.

In München besteht ein stationäres Car-Sharing-Angebot des Betreibers Stattauto. Derzeit stehen in fußläufiger Entfernung (<500 m) noch keine Fahrzeuge an festen Stellplätzen zur Verfügung. Die nächsten Fahrzeugstandorte sind ca. 1km vom Plangebiet des Bebauungs-plan mit Grünordnung Nr. 2145 entfernt.

Free-Floating Car-Sharing

Free-Floating Car-Sharing-Angebote (flexible Anmietung und Abstellung im Unternehmensge-biet) stehen in München derzeit am Standort mit den Anbietern ShareNow und SixtShare zur Verfügung. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen am Standort scheint oft eingeschränkt.

2.5.2 . FAHRRADVERLEIHSYSTEME (ÖFFENTLICH)

Im Untersuchungsraum stehen derzeit in fußläufiger Verbindung nur am U- und S-Bahnhalt Neuperlach Süd Fahrräder der MVG zum Verleih zur Verfügung. Weitere Standorte existieren nicht. Die Abdeckung ist im Umfeld des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145 als gering anzusehen.

Zusätzliche Mietsysteme von verschiedenen Anbietern sind immer wieder in der Planung und in der Umsetzung, oft aber nicht von Dauer und am Standort Neuperlach Süd nicht verfügbar.

2.5.3 SONSTIGE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

Verleihangebote von E-Scooter, E-Mopeds sind am Standort derzeit nicht verfügbar.

3. MOBILITÄTSKONZEPT BEBAUUNGSPLAN MIT GRÜNORDNUNG NR. 2145 WOHNQUARTIER OTTO-HAHN-RING

Für den Standort Wohnquartier Otto-Hahn-Ring werden nachfolgend die möglichen Bausteine für das Mobilitätskonzeptes dargestellt:

- Stellplatzbedarf
- Parkraummanagement
- Car-Sharing-Angebote
- Elektromobilität
- Bike Sharing-Angebote
- Förderung Rad- und Fußverkehr
- Förderung des ÖPNV
- Mobilitätsstation
- Mobilitätsportal

3.1 STELLPLATZBEDARF MIV

Der Stellplatzbedarf der geplanten Bebauung ermittelt sich gemäß Stellplatzsatzung (STPLS) der Landeshauptstadt München (Stand Dezember 2007) für Anwohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden. Gemäß der Stellplatzsatzung (STPLS) sind beispielsweise folgende Ansätze für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs anzusetzen:

- 1 Stellplatz je 1 Wohnung
- 1 Stellplatz je 40 m² NF für Büro und Verwaltungsräume sowie Räume mit erheblichen Besucherverkehr
- 1 Stellplatz je 30 m² NF für Räume mit erheblichen Besucherverkehr (Arztpraxen etc.)
- 1 Stellplatz je 50 m² VNF für Läden <400 m² VNF
- 1 Stellplätze je 30 Kinder, mind. 2 Stellplätze

3.1.1 WOHNUNGSNUTZUNG

Grundsätzlich sind bei gefördertem Wohnungsbau geringere Richtwerte von 0,5-0,8 Stellplätze/WE nachzuweisen. Im Rahmen des B-Plan-Verfahren werden über den städtebaulichen Vertrag Festlegungen zu den Anteilen an freifinanziertem Wohnungsbau und gefördertem Wohnungsbau getroffen.

Gemäß den Vorgaben der Stadt München sind zusätzlich bei Wohnnutzungen unter bestimmten Kriterien Reduzierungen des Stellplatzschlüssels möglich. Für eine Reduzierung bis zum Mobilitätsfaktor 0,8 sind dabei die folgenden Mindestanforderungen zu erfüllen:

1. gute ÖPNV-Anbindung (U-/S-Bahn, Tram, Metrobus)
2. gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
3. Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum oder 10 Prozent der Stellplätze werden als Gemeinschaftseigentum nicht auf Dauer vermietet
4. mindestens ein Fahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter Wohnfläche
5. Abstellfläche für fahrradbasierte Sharing-Angebote und mindestens ein Angebot für Lastentransporte

Aufgrund der Lage des Grundstückes können aus gutachterlicher Sicht die beiden ersten genannten Kriterien (gute ÖPNV-Anbindung, gute Nahversorgung) als erfüllt angesehen werden. Die weiteren Kriterien können entsprechend in den städtebaulichen Verträgen festgeschrieben werden, damit eine Reduzierung des Mobilitätsfaktors auf 0,8 möglich ist.

Weitere Reduzierungen des Mobilitätsfaktors sind grundsätzlich möglich aber nur durch umfangreiche Kompensationsmaßnahmen zu erreichen, die erst im Baugenehmigungsverfahren durch konkrete Maßnahmenpakete vertraglich definiert werden.

3.1.2 NICHTWOHNUNGSNUTZUNG

Bei Nichtwohnungsnutzungen müssen im vorliegenden Fall gemäß §3 Abs. 2 der Stellplatzsatzung (StPIS) für Nichtwohnungsnutzung nur 75% der nach STPLS geforderten Stellplätze nachgewiesen werden, da das Plangebiet sich innerhalb einer radialen Entfernung von 600 m zu den U- und S-Bahnhaltstellen Neuperlach Süd und Therese-Giehse-Allee befindet.

3.2 PARKRAUMMANAGEMENT

Für die optimale Nutzung des bestehenden und geplanten Parkraums bestehen im Rahmen eines modernen Parkraummanagements im Wesentlichen die drei folgenden Methoden.

3.2.1 VERMITTLUNG FREIER STELLPLÄTZE

Erfahrungen aus bestehenden Wohnquartieren mit und ohne reduziertem Stellplatzschlüssel zeigen, dass häufig mehr Stellplätze verfügbar sind, als nachgefragt werden. Um die Tiefgaragen möglichst effizient zu nutzen, werden Parkplätze, die mittelfristig und langfristig nicht für Bewohner/Beschäftigte im eigenen Haus benötigt werden, flexibel Bewohnern/Beschäftigten anderer Gebäude im Areal/Verbund oder der unmittelbaren Nachbarschaft zeitweilig oder dauerhaft zur Miete angeboten. Die Vermittlung entsprechender Stellplätze erfolgt z.B. über Hausverwaltungen oder ein Mobilitätsportal im Internet.

3.2.2 STELLPLATZZUORDNUNG

Im Rahmen einer flexiblen und optimalen Stellplatznutzung können z.B. in einem Teil der Tiefgaragen die Stellplätze nicht fest einem einzigen Nutzer (Anwohner, Beschäftigte, Eigentümer Gewerbe) zugeordnet werden, sondern es werden Zugangsberechtigungen verteilt. Die Effizienz der Stellplatznutzung wird damit weiter erhöht, da nie alle Nutzer der Tiefgarage gleichzeitig ihr Fahrzeug abstellen wollen, sodass mehr Zugangsberechtigungen vergeben werden können, als Stellplätze vorhanden sind. Erhebungen in Tiefgaragen mit Parkraummanagement zeigen, dass eine Belegung der Stellplätze mit dem Faktor 1,1 bis 1,2 möglich/realistisch ist.

In der Umsetzung werden zunächst nur so viele Zufahrtsberechtigungen vergeben, wie es Stellplätze gibt, um Überbelegungen zu vermeiden. Aus den Betriebserfahrungen wird dann abgeleitet, wie viele zusätzliche Berechtigungen vergeben werden können. Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob eine Integration der am Standort bereits vorhandenen Stellplätze und Nutzungen (Techniker Krankenkasse, Deutsche Rentenversicherung, Europäisches Bildungswerk etc.) in das Parkraummanagement möglich ist. Hierbei bietet sich gleichzeitig die Möglichkeit anhand einer Erhebung der Stellplatzbelegung im Bestand im Vergleich zur Anzahl der Beschäftigten/ Besucher den wahren Stellplatzbedarf für die bestehende Bebauung zu ermitteln und darüber Rückschlüsse auf die notwendige Stellplatzzahl der geplanten zusätzlichen Bebauung zu ziehen.

3.2.3 FLEXIBLES PARKRAUMMANAGEMENT

Wie beschrieben besteht das übergeordnete Ziel, die geplanten Parkplatzkapazitäten in der Tiefgarage möglichst effizient zu nutzen. Daher sollte es möglich sein, Parkplätze, die von den Bewohnern/Beschäftigten eines Gebäudes temporär nicht benötigt werden, Dritten zur kurzfristigen Miete oder kostenfrei anzubieten. Als Beispiel sind hier Anwohnerstellplätze zu nennen, die tagsüber nicht von den Anwohnern genutzt (Fahrt mit dem Pkw zur Arbeit) werden und in diesem Zeitraum z.B. von Beschäftigten der Büro- und Veraltungsflächen genutzt werden können. Die Freigabe der freien Parkplätze erfolgt über die Besitzer/ Mieter einzelner Stellplätze oder bei Leerständen z.B. über die Hausverwaltungen. Dieses System kommt für fest vergebene Stellplätze alternativ zur flexiblen Stellplatznutzung (Ziff. 3.2.2) in Frage.

Hierfür gibt es z.B. internetbasierte bzw. Smartphone-basierte Plattformen wie parkU (www.parku.de) oder Ampido (www.ampido.com), die eine langfristige, aber auch eine kurzfristige Vermietung von Parkplätzen für kurze Zeiträume (bis hin zu wenigen Stunden) ermöglichen. Diese Systeme ermöglichen über entsprechende technische Lösungen bei beschrankten Stellplätzen eine Öffnung der Zufahrtsschranken. Anzustreben ist ein einheitliches Preismodell. Damit ausgeschlossen wird, dass Parkflächen mit dem Ziel durch regelmäßige kurzfristige Vermietungen einen Gewinn zu erzielen, blockiert werden, sollen die monatlichen

Einnahmen aus der kurzfristigen Vermietung auf maximal die Mietkosten/Stellplatz für einen Monat begrenzt werden.

3.2.4 PARKEN IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM

Es wird empfohlen die Parkflächen entlang des Otto-Hahn-Rings / Carl-Wery-Straße zu bewirtschaften.

Damit soll:

- das Zustellen des Quartiers durch Dauerparker
- der Parksuchverkehr im Quartier
- das Abstellen der Pkw im Straßenraum durch die Bewohner/Angestellten (obwohl Kapazitäten in den Tiefgaragen vorgehalten werden)

vermieden werden.

Die Bewirtschaftung kann je nach Standort durch zeitliche Beschränkungen oder Parkgebühren und Anwohnerausweise erfolgen. Im Allgemeinen sollte das Parken in der Tiefgarage attraktiver sein als das Parken im Straßenraum, um so Parksuchverkehr in der Umgebung des Quartiers möglichst gering zu halten. Zusätzlich schwindet durch Parkgebühren und eine Verknappung des Stellplatzangebotes die Attraktivität des Kfz-Verkehr zugunsten eines höheren Anteils des ÖPNV- und Radverkehrs.

3.3 CAR-SHARING

3.3.1 STATIONÄRES CAR-SHARING

Gemäß den Vorgaben der Stadt München sind 20% des Flächengewinns entfallender Stellplätze als Abstellflächen für Sharing-Angebote und mind. 10% des Flächengewinns für Car-Sharing nachzuweisen. Der Umfang und Bedarf eines möglichen Car-Sharing-Angebotes im Projekt ist mit einem potenziellen Betreiber (z.B. Stattauto) abzustimmen. Aus Sicht des Gutachters besteht bereits heute im Umfeld des Baugrundstücks ein hoher Bedarf, da wie in Kapitel 2.5.1 beschrieben, derzeit kein Angebot im näheren fußläufigen Umfeld zur Verfügung steht. Ziel sollte es deshalb sein die Car-Sharing-Stellplätze auch öffentlich zugänglich zu machen, damit das Angebot auch von Personen aus dem näheren Umfeld genutzt werden kann.

Ausgewiesene Parkplätze in Tiefgaragen haben den Vorteil, dass die Fahrzeuge gegen Witterung geschützt sind. Durch technische Lösungen können auch Nutzer, die nicht in dem Gebäude zu der jeweiligen Tiefgarage wohnen bzw. arbeiten, die Fahrzeuge nutzen.

Aus gutachterlicher Sicht ist ein Stellplatzangebot für Car-Sharing am Standort zu empfehlen.

3.3.2 FREE-FLOATING CAR-SHARING

Car-Sharing mit flexibler Stellplatzwahl wird derzeit im Bereich des Siemensstandortes genutzt. Durch ein Angebot von reservierten Car-Sharing-Stellplätzen könnte die Attraktivität vs. gesteigert werden. Der Effekt zur Reduzierung des MIV-Verkehrs wird als gering angesehen.

3.4 FÖRDERUNG DES ÖPNV

Eine höhere Attraktivität des ÖPNV für das Bauprojekt Wohnquartier Otto-Hahn-Ring ist aus derzeitiger Sicht erreichbar durch

eine Verbesserung/Optimierung der Infrastruktur:

- Bessere Erreichbarkeit der Bus-Haltestelle Otto-Hahn-Ring (Verlagerung in Außenlage)
- Einrichtung einer neuen Haltestelle (Linie 199) Carl-Wery-Straße Bereich jetziger Siemens Parkplatz Nord
- Verbesserung Erreichbarkeit U-Bahn-Haltestelle Therese-Giehse-Allee (zusätzliche Fußgängerquerung Carl-Wery-Straße in Höhe Grünzug Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145)
- Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen

eine Verbesserung des Angebotes:

- Erhöhung des Busangebotes an der Haltestelle Otto-Hahn-Ring (Buslinie 195 derzeit 20 min-Takt)
- Verknüpfung von ÖPNV-Dienstleistungen mit E-Mobility sowie CarSharing-Angeboten (Mobilitätsstation)

Attraktive Ticketangebote für eine Förderung der ÖPNV-Nutzung für Anwohner/Beschäftigte z.B. durch:

Anwohner:

- Übertragbare Dauerkarten zur Ausleihe für Anwohner, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen, kann eine übertragbare Dauerkarte unentgeltlich oder zu einem geringen Preis im Verleih angeboten werden. Die Buchung und der Zugang könnten über ein zentrales integriertes System (APP, Internetangebot) erfolgen.
- Mietreduktion für Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten (Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen und keinen Stellplatz in der Tiefgarage benötigen, erhalten einen Mietabschlag und können den entsprechenden Betrag z.B. für ÖPNV-Tickets ihrer Wahl einsetzen. Die Mietreduktion kann zeitlich befristet werden und endet mit Nutzung eines eigenen Autos durch den Mieterhaushalt).
- Inkludierung von ÖPNV-Tickets in die Mietvereinbarung

Beschäftigte:

- Finanzierung/ Bezuschussung von Jobtickets für Beschäftigte bei gleichzeitiger Erhebung von Parkgebühren für die reduzierte Stellplatzanzahl.

3.5 FUSS- UND RADVERKEHR

Der Fuß- und Radverkehr sollte v. a. für die Nahmobilität die maßgebende Verkehrsart darstellen. Daher gilt es die Voraussetzungen für einen möglichst sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Ein Bestandteil ist dabei der geplante Ausbau der Radwege entsprechend dem Radentscheid der Stadt München auf eine Breite von mindestens 2,3 m.

3.5.1 FUß- UND RADWEGE

Im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145 sind im Rahmen einer Bestandsanalyse des direkten Umfeldes und eines Optimierungskonzeptes Maßnahmen zur Verbesserung des Bestands zu erarbeiten.

Maßgebende Kriterien sind dabei:

für das Fußwegenetz:

- Barrierefreiheit
- Gute Erreichbarkeit zur Nahversorgung und zu ÖPNV-Angeboten
- Objektive und subjektive Sicherheit (Beziehung zur Straße, zu Ein- und Ausfahrten)
- Vermeidung von Angsträumen (Beleuchtung, Sichtbarkeit)

für das Radwegenetz:

- Alltagstauglichkeit des Radwegenetzes (ausreichende Radwegbreiten, sicheres und reibungsloses Vorankommen)
- Gute Sichtbeziehungen bei Ein- und Ausfahrten sowie in Kreuzungsbereichen
- Gute Vernetzung in benachbarte Quartiere z.B. in Richtung Innenstadt, Hbf. etc.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das geplante Areal in das städtischen Fuß- und Radwegenetz eingebunden ist und damit eine hohe Attraktivität für einen hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr aufweist. Gemäß den Planungen ist entlang der Grundstücksgrenzen ein barrierefreier Ausbau der Radwege entsprechend dem Radentscheid der Stadt München auf eine Breite von mindestens 2,3 m (Bestand ca. 1,5 m) und der Gehweg auf eine Breite von 4 m (Bestand ca. 2,3 m) eine wesentliche Verbesserung des Geh- und Radwegenetzes geplant.

Mit der geplanten Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer des Grundstückes von der nördlichen Wohnbebauung (Dr.-Walther-von-Miller-Straße) in Richtung Süden die Fuß- und Radwegverbindungen im Quartier wesentlich verbessert. Ebenfalls angedacht ist eine zusätzliche Fußgängerquerung über die Carl-Wery-Straße in Höhe der nördlichen Bebauungsgrenze/Grünzug für eine verbesserte Quartiersanbindung in Richtung U-Bahnhaltestelle Theres-Giehse-Allee und der dort vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. barrierefreier Ausbau der Knotenpunkte) sind im Rahmen der weiteren Planungen zu definieren.

3.5.2 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die Landeshauptstadt München schreibt in der gültigen Fahrradstellplatzsatzung 1 Abstellplatz/40 m² GWF (Gesamtwohnfläche) für Wohnnutzung und 1 Abstellplatz/75 m² VKF (Verkaufsnutzfläche) für Ladenflächen bis 1 Abstellplatz/120 m² NF (Nutzfläche) für Büroflächen vor. Nachdem im Rahmen des geplanten Mobilitätswandels der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad eine zentrale Rolle spielen soll, ist von einem deutlich höheren Bedarf auszugehen. Wie bereits in Kapitel 3.1.1 ausgeführt ist eine Erhöhung der Abstellflächen für Radfahrer auf mindestens ein Fahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter Wohnfläche ein Kriterium für eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels (Pkw).

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten durch eine große Nutzerfreundlichkeit eine hohe Attraktivität aufweisen:

- Ebenerdiger oder zumindest leichter Zugang über eine flache Rampe oder mittels eines geeigneten Aufzugs
- Direkter Zugang aus dem Gebäude
- Sicherer Schutz gegen Diebstahl und Beschädigung
- Helle und freundliche Gestaltung
- Wettergeschützt
- Möglichkeit Fahrradanhänger und ggf. auch Kinderwagen und Rollatoren abzustellen
- Lademöglichkeiten für E-Bikes

In Bereichen mit Besucher- und Kundenaufkommen (Gewerbe, Einzelhandel, Wohnen) sind zusätzliche öffentliche Fahrradabstellanlagen in direkter Lage zum gewünschten Ziel für eine hohe Attraktivität und Förderung des Radverkehrs wesentlich.

3.5.3 ÖFFENTLICHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind eine gute Ergänzung zum ÖPNV, da sie dazu beitragen mittlere Distanzen zum Ziel zu überbrücken. Die Standortanalyse hat gezeigt, dass die nächste Verleihstation des Anbieters MVG am U- und S-Bahnhof Neuperlach in einer Entfernung von ca. 400 m liegt. Der Bedarf einer Verleihstation auf dem Grundstück ist aus gutachterlicher Sicht gegeben, um den Radverkehr zu fördern.

3.5.4 INTERNE ZWEIRADVERLEIHSYSTEME

Neben normalen Fahrrädern und Pkw (Car-Sharing) können den Bewohnern und Beschäftigten des Quartiers auch andere Fahrzeuge zur Ausleihe angeboten werden. Dadurch kann der Bedarf für einen eigenen Pkw weiter gesenkt werden.

Denkbar sind beispielsweise:

- Lastenfahrräder und Fahrradanhänger (z.B. für Einkaufsfahrten, Hol- und Bringdienste von Kindern)
- E-Bikes (insbesondere für längere Fahrten oder für das Ziehen schwerer Anhänger)
- E-Scooter (als weitere Option für Fahrten in der Stadt)

Diese Angebote sollten im vorliegenden Projekt zentral vorrangig in der Nähe der geplanten Wohnbebauung (Hauptnutzer) mittels einer Verleihstation/Mobilitätsstation organisiert werden. Diese Angebote können in ein zentrales Buchungs- und Zugangssystem integriert werden (APP, Internetplattform). Es sollte sichergestellt werden, dass die Bewohner und Beschäftigte des Areals und evtl. auch Nutzer aus benachbarten Quartieren die Verleihangebote nutzen können.

Die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge ist mittels eines Wartungsdienstes sicherzustellen.

3.6 MOBILITÄTSSTATION

Für die Umsetzung einer flexiblen bedarfsgerechten Mobilitätswahl bietet sich die Einführung einer sog. Mobilitätsstation an. An diesen Mobilitätsstationen werden verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort zusammengeführt (z.B. Bike-Sharing, Stellplätze stationäres Car-Sharing, Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur etc.). Die Möglichkeiten im vorliegenden Projekt sind im Rahmen der weiteren Planung (Bauanträge) zu prüfen. Ein Beispiel für eine gelungene Umsetzung ist im Domagkpark in München zu sehen (<https://www.domagkpark.de/mobilitaetsstationen.html>).

3.7 MOBILITÄTSPORTAL

Ein digitales Mobilitätsportal (App oder Internet) sieht die Bündelung aller zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote (neue und bestehende) über eine entsprechende Plattform vor. Dabei sollen sich die Nutzer optimaler Weise im Bedarfsfall über alle aktuell zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote informieren können, um sich für die geplanten Wege für das jeweils optimale Angebot hinsichtlich Kosten, Zeit etc. entscheiden zu können.

Als Beispiel ist dazu in München die Internetseite des Domagkpark (<https://www.domagk-park.de/buchungssysteme.html>) zu nennen.

4. UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

Basierend auf der Erreichbarkeitsanalyse und den oben beschriebenen möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Verkehrs und Förderung des Mobilitätswandels werden für die geplante Bebauung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2145 am Otto-Hahn-Ring die folgenden Umsetzungsempfehlungen vorgeschlagen:

- Reduzierung des Mobilitätsfaktors auf 0,8 aufgrund der Kriterien:
 - gute ÖPNV-Anbindung (U-/S-Bahn, Tram, Metrobus), erfüllt
 - gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, erfüllt
 - Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum oder 10 Prozent der Stellplätze werden als Gemeinschaftseigentum nicht auf Dauer vermietet (Festlegung über städtebaulichen Vertrag)
 - mindestens ein Fahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter Wohnfläche (Festlegung über städtebaulichen Vertrag)
 - Abstellfläche für fahrradbasierte Sharing-Angebote und mindestens ein Angebot für Lastentransporte (Festlegung über städtebaulichen Vertrag)
- Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen vorzugsweise integriert in eine Mobilitätsstation und auf gut zugänglichen Stellplätzen an der Oberfläche oder in der Tiefgarage
- Einrichtung eines Sharing-Angebotes für Fahrräder, Lastenräder, E-Bikes (Mobilitätsstation mit Lademöglichkeiten)
- Parkraummanagement mit flexibler Stellplatznutzung über Vermittlungsportal
- Parkraumbewirtschaftung der Oberflächenstellplätze, um eine Belegung der öffentlichen Stellplätze durch Beschäftigte bzw. neue Anwohner (z.B. zeitliche Beschränkungen/Parkgebühren und Anwohnerausweise) und eine Erhöhung des Parkdrucks im Quartier zu vermeiden.
- Bereitstellung von übertragbaren ÖPNV-Fahrkarten (Bereich Wohnen), Förderung von Jobtickets für Beschäftigte
- Installation von Ladestationen für E-Mobile an der Oberfläche und in der Tiefgarage mit entsprechender Vorrüstung für die Stellplätze bei entsprechendem Erweiterungsbedarf
- Erstellung von dezentralen, attraktiven Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeiten für Anwohner, Kunden/Besucher und Beschäftigte mit guter Erreichbarkeit. Erhöhung der verfügbaren Abstellflächen für Fahrräder (Empfehlung: mind. 1 Stpl. / 30m² Wohnfläche)

i.V. Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl
Institut für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik

i.A. Dipl.-Ing. Tom Seufert
Institut für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik