

BERICHT

MOBILITÄTSKONZEPT - ERREICHBARKEITSANALYSE

GRUNEWALDSTRAÙE, REGENSBURG

FÜR DIE RATISBONA IMMOBILIENBAU GMBH

DIESES KONZEPT WURDE IHNEN ÜBERREICHT VON

Dr. Bodo Schwieger, Geschäftsführer

Verena Engel, Maximilian Heinrich, Tobias Kipp, Matthias Nüßgen, Bearbeiter

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

Gilching, den 01.03.2023

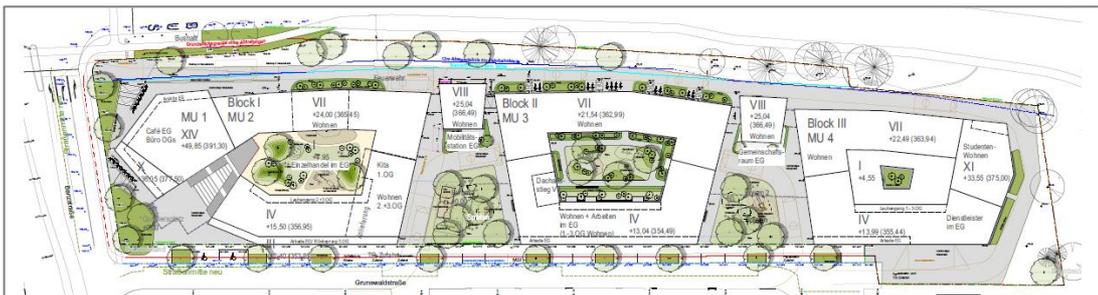
INHALTSVERZEICHNIS

1. PROJEKTVORSTELLUNG	3
2. ZIELE DES MOBILITÄTSKONZEPTEES FÜR DAS WOHNPROJEKT GRUNEWALDSTRAÙE	4
3. STELLPLATZBILANZ FÜR DIE PLANUNGEN FÜR DAS PROJEKT GRUNEWALDSTRAÙE	5
4. ERREICHBARKEITSANALYSE DES STANDORTES	9
4.1. ÖPNV.....	13
4.1.1. REGENSBURGER VERKEHRSVERBUND (RVV)	14
4.1.2. AGILIS – SCHIENENGEBUNDENER REGIONALVERKEHR	20
4.2. FUß- UND RADVERKEHR.....	21
4.2.1. FUßVERKEHR.....	21
4.2.2. RADVERKEHR	23
4.3. VORHANDENE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN	27
4.3.1. CAR-SHARING	27
4.3.2. WEITERE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN.....	27
4.3.3. LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROFAHRZEUGE	27
4.4. NAHVERSORGUNG.....	30
4.5. FAZIT DER ERREICHBARKEITSANALYSE.....	32
5. MOBILITÄTSKONZEPT GRUNEWALDSTRAÙE	33
5.1. ABSTELLANALAGEN FÜR FAHRRADANHÄNGER, LASTENFAHRRÄDER ETC.	33
5.2. LEIHMÖGLICHKEITEN FÜR PEDELECS, LASTENRÄDER, -PEDELECS, FAHRRADANHÄNGER, E-SCOOTER, E-VESPAS ETC. (GESCHLOSSENER NUTZERKREIS)	34
5.3. CAR-SHARING UND AUTOVERMIETUNG	36
5.4. FLEXIBLES STELLPLATZMANAGEMENT UND WECHSELNUTZUNG	38
5.4.1. KONZEPTION DES STELLPLATZMANAGEMENTS	38
5.4.2. GRUNDLAGEN DER WECHSELNUTZUNG	44
5.5. INFORMATION UND KOMMUNIKATION	46
5.5.1. INFORMATIONSPAKET FÜR KÜNFTIGE NUTZER MIT TESTGUTSCHEINEN	46
5.5.2. DISPLAY FÜR HAUSEINGÄNGE.....	47
5.5.3. MOBILITÄTSFLYER	48
6. REDUKTIONSPOTENZIALE DER MAÙNAHMEN	49

1. PROJEKTVORSTELLUNG

Die Ratisbona Immobilienbau GmbH plant in Regensburg an der Grunewaldstraße ein „Urbanes Quartier“, bei der knapp 200 neue Wohneinheiten sowie Flächen für studentisches Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Büros und verschiedene andere Nutzungen entstehen werden.

Planungen für die Grunewaldstraße, Regensburg (Ansicht und Planausschnitt)



Quelle: delaossa ARCHITEKTEN GMBH (beide Abbildungen)

Standort der Quartiersentwicklung



Quelle: Open Streetmap

2. ZIELE DES MOBILITÄTSKONZEPTEES FÜR DAS WOHNPROJEKT GRUNEWALDSTRAÙE

Ein zentraler Faktor für die Planungen an der Grunewaldstraße ist die Bereitstellung der durch die Stellplatzsatzung geforderten Stellplätze. Daher sollen im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes Maßnahmen entwickelt werden, mit denen der Bedarf an Stellplätzen, und damit auch die Verkehrserzeugung durch den Motorisierten Individualverkehr, reduziert werden kann.

Ähnliche Ansätze, bei denen der Bauherr mit diesem Ziel ein Mobilitätskonzept vorlegt und umsetzt, werden in anderen Kommunen bereits erfolgreich umgesetzt. Diese Projekte werden für das Quartier Grunewaldstraße als Referenz und Vorbild dienen.

Neben der Stellplatzthematik verfolgt die Ratisbona Immobilienbau GmbH das Ziel, die Attraktivität ihres Angebots an der Grunewaldstraße durch ein innovatives Mobilitätskonzept zu steigern, welches den zukünftigen Bewohnern der neu geplanten Wohnungen sowie allen anderen Nutzern im Quartier ein vielseitiges und auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Mobilitätsangebot an die Hand gibt.

Ziele des Mobilitätskonzeptes:

- Im Mobilitätskonzept werden Maßnahmen entwickelt, die **eine effiziente und zukunfts-fähige Mobilität** fördern.
- Investitionen in einen Teil der Stellplätze werden ersetzt durch Investitionen in innovative Mobilitätsangebote.
- Es entstehen ausreichend Stellplätze für die Bewohner bzw. Nutzer. Es soll kein zusätzlicher Parkdruck im Umfeld aufgebaut werden.

Aus diesen Zielen sollte bei Umsetzung des Konzepts eine Win-Win-Situation entstehen, die für die Bewohner und Nachbarn eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität bietet und vielfältige Mobilitätsoptionen bereitstellt. Für die Stadt Regensburg bedeutet die Umsetzung eines solchen Konzepts eine Verringerung der Verkehrserzeugung im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und einen Schritt hin zu einem innovativen Mobilitätsangebot. Die Bauherren sowie die zukünftigen Mieter und Eigentümer profitieren aufgrund der Einsparungen bei den Stellplätzen von niedrigeren Kosten. Zudem stellen die attraktiven Mobilitätsangebot einen Vorteil bei der Vermarktung dar.

Das Mobilitätskonzept gliedert sich in folgende Bestandteile:

- Die Darstellung der Stellplatzbilanz des Vorhabens und der Anforderungen an einen reduzierten Stellplatzschlüssel
- Die Analyse der Erreichbarkeit des Standortes
- Die Beschreibung geeigneter Maßnahmen für das Mobilitätskonzept.

3. STELLPLATZBILANZ FÜR DIE PLANUNGEN FÜR DAS PROJEKT GRUNEWALDSTRAÙE

In den nachfolgenden Tabellen und Betrachtungen wird basierend auf der geltenden Stellplatzsatzung davon ausgegangen, dass Kfz- und Fahrradstellplätze für folgende Nutzungen geschaffen werden müssen. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass laut Bebauungsplan gewisse Abweichungen bei den Flächen der gewerblichen Nutzungen zulässig sind, die jedoch nur geringen Einfluss auf die Stellplatzanforderungen haben.

Bedarf nach Stellplatzsatzung ohne Reduzierung: Wohnen

Übersicht Stellplätze - Wohnen	Anzahl WE	Pkw		Fahrrad	
		St./WE	Summe	St./WE	Summe
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF I + II) bis 85m ²	63	1,0	63	1,5	94,5
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF I + II) ab 85m ²	20	1,5	30	2	40
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) bis 85m ²	16	1,0	16	1,5	24
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) ab 85m ²	5	1,5	7,5	2	10
Freifinanzierter Wohnungsbau bis 85 m ²	51	1,0	51	1,5	76,5
Freifinanzierter Wohnungsbau und ab 85 m ²	36	1,5	54	2	72
Studentenwohnen	67	0,25	16,75	1	67
Summe	258		238,25		384

Laut der geltenden Stellplatzordnung müssen für die Nutzung „Wohnen“ im Bauprojekt Grunewaldstraße insgesamt 238 Stellplätze für KFZ und 384 Fahrradstellplätze vorgehalten werden. Die nach geltender Stellplatzverordnung möglichen Reduktionen für Pkw-Stellplätze sind hier noch nicht eingerechnet.

Die Höhe der Reduktionen kann der folgenden Tabelle entnommen werden. Sie werden addiert, sollten mehrere Kriterien auf einmal erfüllt werden.

Grundsätzlich mögliche Reduktionen nach Stellplatzsatzung für den Bereich Wohnen (§5 Abs. 2-4)

Form des Wohnungsbaus	Reduktion Stellplätze
Einkommensgefördertes Wohnen (EOF) I + II	30%
Einkommensgefördertes Wohnen (EOF) III	0%
Nähe zu Haltestelle mit ausreichender Frequenz (300 m / 10 min)	20%
Ungebundener freifinanzierter Wohnungsbau	0%

Nach dem Abzug der Reduktion aus der Stellplatzverordnung ergibt sich also der folgende Stellplatzbedarf für die Nutzung Wohnen:

Bedarf Stellplätze Pkw: Wohnen (nach Stellplatzsatzung)

Übersicht Stellplätze - Wohnen	Anzahl WE	Stellplätze ohne Reduzierung		Reduzierung	
		St./WE	Summe	St./WE	Summe
Wohnen (EOF I+II) bis 85m ²	63	1,0	63	30% + 20%	35,3
Wohnen (EOF I+II) ab 85m ²	20	1,5	30	30% + 20%	16,8
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) bis 85m ²	16	1,0	16	20%	13
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) ab 85m ²	5	1,5	7,5	20%	6
Freifinanzierter Wohnungsbau und bis 85 m ²	51	1,0	51	20%	41
Freifinanzierter Wohnungsbau und ab 85 m ²	36	1,5	54	20%	43
Studentenwohnen	67	0,25	16,75	20%	13,4
Summe gesamt			238,25		168,5

Für die Nutzung Wohnen müssen also inklusive der in der Stellplatzsatzung möglichen Reduktionen insgesamt 168 Pkw-Stellplätze vorgehalten werden.

Die Stellplatzsatzung sieht auch für die gewerblichen Nutzungen eine Mindestanzahl von Stellplätzen vor. Die 20%-Reduktion für gute Verkehrsanbindung, die bei der Nutzung Wohnen schon berechnet wurden, können auch bei den gewerblichen Stellplätzen Anwendung finden.

Bedarf Stellplätze Pkw und Rad: Sonstige Nutzungen (nach Stellplatzsatzung)

Übersicht Stellplätze – Gewerbe / Dienstl.	m ²	Pkw		Fahrrad	
		St./m ²	Summe	St./m ²	Summe
Einzelhandel	868	1ST/20m ²	43,4	1ST/100m ²	8,7
Gasträum	111	1ST/10m ²	11,1	1ST/35m ²	3,2
Fläche Verkauf	124	1ST/30m ²	4,1	1ST/100m ²	1,2
Büronutzung	4.035	1ST/35m ²	115,3	1ST/70m ²	57,6
Fitnessstudio	646	1ST/25m ²	25,8	1ST/50m ²	12,9
Dienstleister	126	1ST/30m ²	4,2	1ST/60m ²	2,1
Pflegestation	130	1ST/30m ²	4,3	1ST/100m ²	1,3
Kita (4 Gruppen)		1ST/Gruppe	4	2St/Gruppe	8
Summe			212,2		95
Stellplätze nach Abzug von 20% wegen guter Busanbindung			169,8		

Für gewerbliche Nutzungen müssen laut Stellplatzsatzung 170 Pkw-Stellplätze und 95 Fahrradabstellplätze vorgesehen werden.

Eine nutzungsübergreifende Zusammenfassung der Anforderungen nach der Stellplatzordnung und ohne Mobilitätskonzept ist in der folgenden Tabelle zu finden. Darüber hinaus müssen **14 barrierefreie Stellplätze** vorgehalten werden, die nicht weiter reduziert werden.

Bedarf nach Stellplatzsatzung mit Reduktion (nach Stellplatzsatzung)

Stellplatzbedarf kombiniert	Pkw	Fahrrad
Wohnen	168,5	384
Gewerbe	169,8	95
Summe	338,3	479

Im Bebauungsplan wurde für den Bereich Wohnen ein erhöhter Stellplatzschlüssel für Fahrräder festgelegt. Demnach müssen für Wohnungen bis 85 m² zwei und für Wohnungen mit mehr als 85 m² drei Fahrradstellplätze vorgesehen werden. Damit erhöhen sich die Anforderungen für den Wohnbereich auf 510 Fahrradstellplätze. Die Anforderungen für die anderen Nutzungen richten sich weiter nach der Stellplatzsatzung.

Fahrradabstellplätze nach B-Plan

Übersicht Stellplätze - Wohnen nach Stellplatzsatzung	Anzahl WE	Fahrrad nach Satzung	
		St./WE	Summe
Wohnen (EOF I+II) bis 85m ²	63	2,0	126
Wohnen (EOF I+II) ab 85m ²	20	3,0	60
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) bis 85m ²	16	2,0	32
Wohnen Mehrfamilienhaus (EOF III) ab 85m ²	5	3,0	15
Freifinanzierter Wohnungsbau und bis 85 m ²	51	2,0	102
Freifinanzierter Wohnungsbau und ab 85 m ²	36	3,0	108
Studentenwohnen	67	1,0	67
Summe	258		510

Bedarf nach Stellplatzsatzung mit Reduktion (nach Stellplatzsatzung + Bebauungsplan)

Stellplatzbedarf kombiniert	Pkw	Fahrrad
Wohnen	168,5	510
Gewerbe	169,8	95
Summe	338,3	605

Die Regensburger Stellplatzsatzung sieht nach §5, Absatz 1, bereits vor, dass die Anzahl der Pkw-Stellplätze durch ein Mobilitätskonzept weiter reduziert werden kann.

„Eine Ermäßigung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge hat in der Regel zu erfolgen, wenn Mobilitätsbausteine nach den Anlagen 3 und 4 nachgewiesen und angewendet werden. In geeigneten Einzelfällen kann auch ein individuelles Mobilitätskonzept abweichend von den Anlagen 3 und 4 erstellt werden.“

Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf die Vielfalt der vorgesehenen Nutzungen, wurde mit der Stadt Regensburg vereinbart, das vorliegende individuelle Mobilitätskonzept zu erstellen.

Angestrebt wird aufgrund der baulichen Gegebenheiten und den bereits gewonnenen Erfahrungen aus realisierten Projekten eine Gesamtzahl von 275 Stellplätzen, was einer weiteren Reduktion um ca. 19% entspricht. Die 14 notwendigen rollstuhlgerechten Stellplätze bleiben davon selbstverständlich unberührt.

Da durch den Bebauungsplan einige Spielräume bei den gewerblichen Nutzungen gegeben sind, können sich Abweichungen bei den Stellplatzzahlen ergeben, die sich jedoch in einem kleinen Korridor zwischen 277 und 298 bewegen können (siehe Begründung Bebauungsplan der Stadt Regensburg Nr. 273).

Im Nachfolgenden Kapitel 4 werden die aktuelle Erreichbarkeit des Standortes und die bestehenden Rahmenbedingungen für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes erläutert. In Kapitel 5 werden die Maßnahmen zum Mobilitätskonzept und zur Umsetzung der Wechselnutzung dargestellt.

4. ERREICHBARKEITSANALYSE DES STANDORTES

Nachfolgend wird die aktuelle Erreichbarkeit des Standortes Grunewaldstraße in Regensburg mit verschiedenen Verkehrsmitteln dargestellt. Daraus lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie attraktiv insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die zukünftigen Bewohner des Areals sein werden und durch welche Maßnahmen das Angebot weiter verbessert werden kann. Die Beurteilung bezieht sich auf die Situation wie sie sich heute darstellt.

Lage des Areals im Stadtgebiet und Straßenanbindung

Das Areal befindet sich im Südosten der Stadt Regensburg zwischen der Grunewaldstraße und der Landshuter Straße, einer der großen Ausfallstraßen aus der Stadt, in einem Gebiet mit großräumig durchmischten Nutzungen. Im Westen des Areals, jenseits des Mercure-Hotels, liegt ein Wohngebiet mit Blockbebauung sowie Einfamilien- und Reihenhäusern. Weiter nördlich befinden sich ein Verkaufs-Standort von Mercedes-Benz, ein Standort der Bundeswehr, ein städtischer Recyclinghof und das RVV Busmagazin.

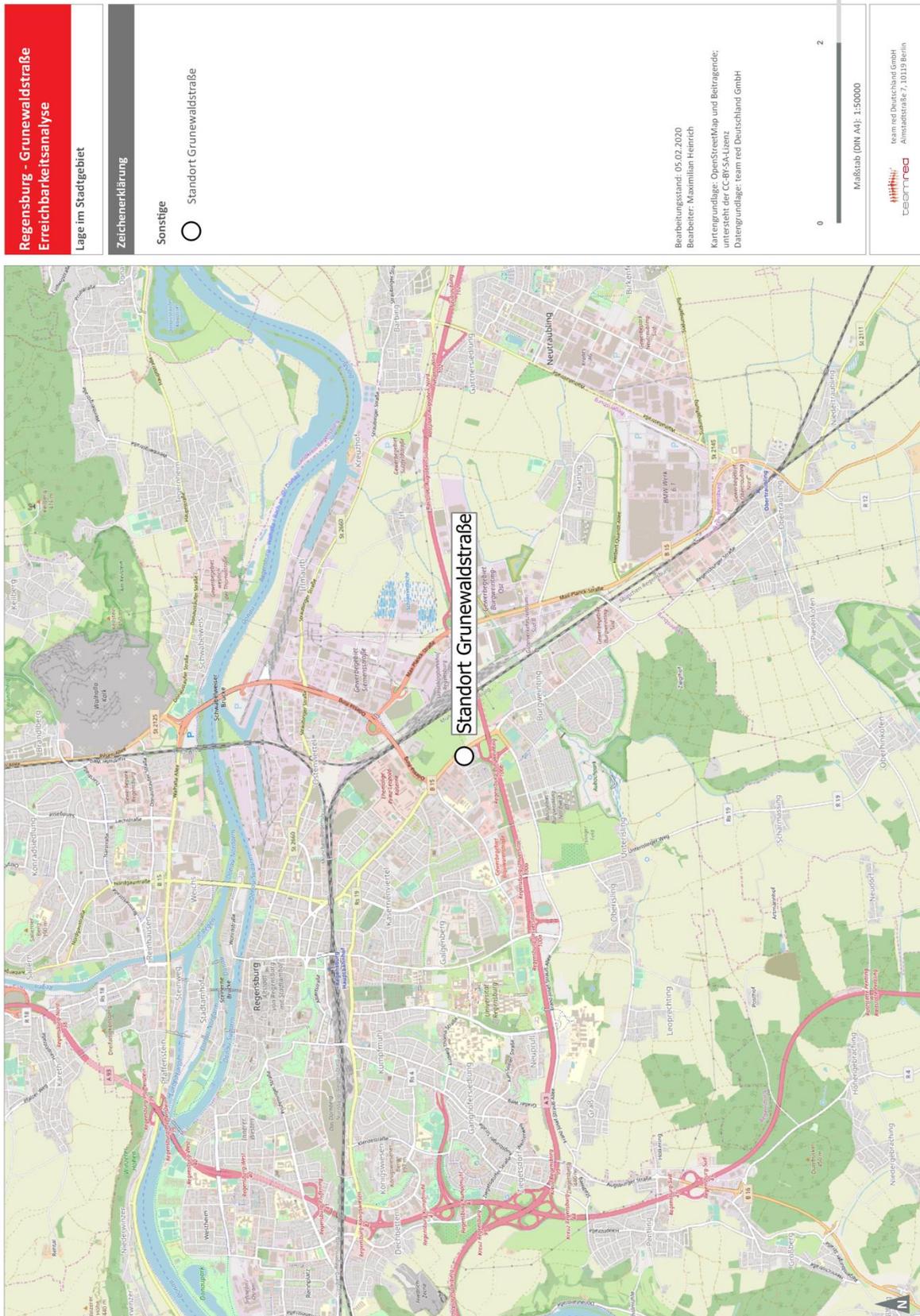
Direkt südlich des Areals, verläuft die Bundesautobahn A3 als wichtigste Fernverbindung für den motorisierten Verkehr. Die Autobahn A93 passiert Regensburg im Westen der Stadt, ist aber vom Projektareal aus am besten über die A3 zu erreichen. Die nächste Autobahnauffahrt auf die A3 liegt direkt im Süden des Gebiets.

Östlich der Landshuter Straße bis zur Bahnlinie befinden sich überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen.

An das Regensburger Zentrum ist das Gebiet vor allem über die Landshuter Straße angebunden. Der Hauptbahnhof ist über diese Route in ca. 8-10 Minuten zu erreichbar.

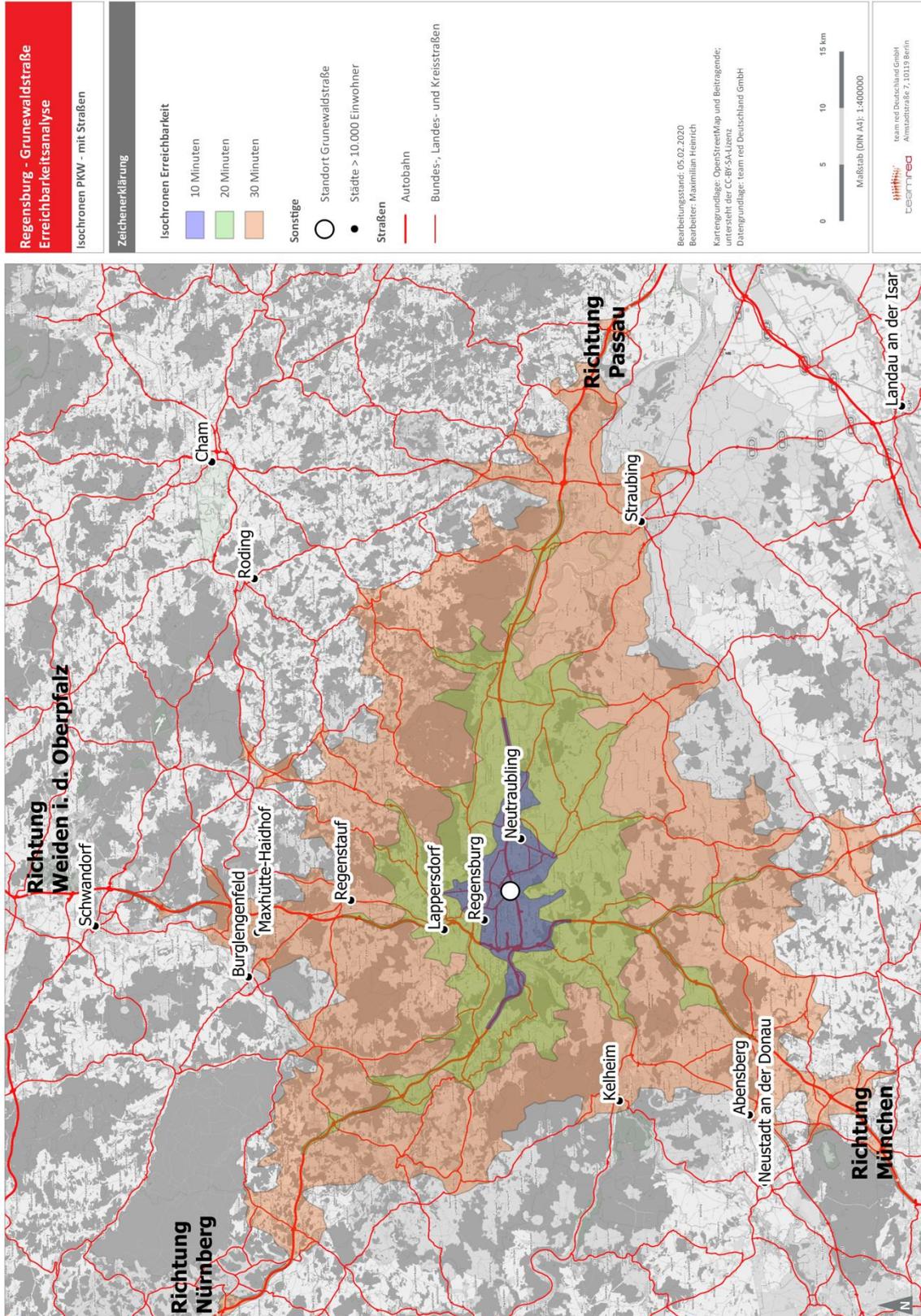
In der folgenden Erreichbarkeitsanalyse für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) werden die innerhalb von 10, 20 oder 30 Minuten erreichbaren Ziele als farbig unterlegte Regionen gekennzeichnet.

Lage des Areals im Straßennetz



Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap.org

Erreichbarkeitskarte MIV



Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap

Stellplatzsituation im Umfeld

Die oberirdischen Stellplätze, die an den Straßenraum angrenzen, sind den jeweiligen Unternehmen bzw. dem Hotel zugeordnet. Die Bewohner der dahinterliegenden Wohngebäude parken in dafür vorgesehenen Tiefgaragen.

Öffentliche Stellplätze im Straßenraum sind in der Grunewaldstraße und an der Landshuter Straße derzeit nicht verfügbar, dafür gibt es einzelne Parkmöglichkeiten an der Benzstraße.

Im Umfeld der Grunewaldstraße gibt es bisher keine Parkraumbewirtschaftung.

Parkplatzsituation: Grunewaldstraße



Foto: team red

Stellplatzsituation: im Norden der Grunewaldstraße



Foto: team red

4.1. ÖPNV

Direkt am Projektgebiet befindet sich eine Bushaltestelle, die von 5 Buslinien angefahren wird. Eine davon, die Linie 2, verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt. Damit kann eine gute ÖPNV Anbindung begründet werden, die nach Stellplatzsatzung für eine Reduzierung der KFZ-Stellplätze um 20% notwendig ist.

Mit dem Angebot an Buslinien, die an der Haltestelle Benzstraße zur Verfügung stehen, sind die meisten Ziele innerhalb der Stadt Regensburg gut zu erreichen. Die Haltepunkte sind teilweise mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet.

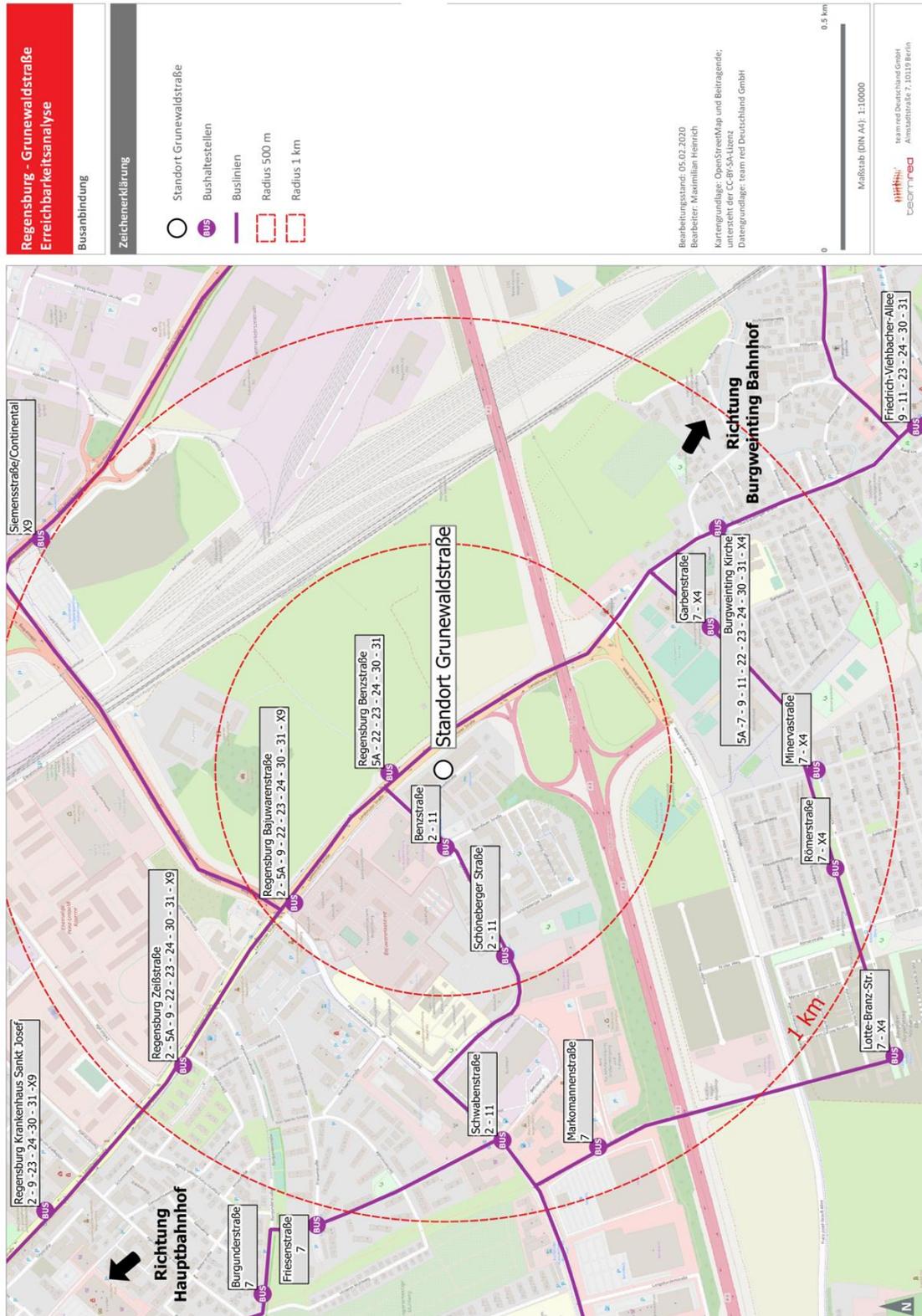
Zwei größere ÖPNV Knotenpunkte mit Regionalverkehr liegen ebenfalls in erreichbarer Entfernung:

- Bahnhof Burgweinting; in 5 Minuten mit dem Bus erreichbar
- Hauptbahnhof Regensburg; ca. 15 Minuten mit dem Bus; tagsüber im 10-Minuten-Takt.

4.1.1. REGENSBURGER VERKEHRSVERBUND (RVV)

Die verfügbaren Haltestellen und Linien des RVV sind den folgenden Darstellungen zu entnehmen.

Übersicht über die nahegelegenen Haltestellen und Verbindungen im ÖPNV



Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap ÖPNV

Haltestelle Benzstraße (an der Landshuter Straße) mit Linien

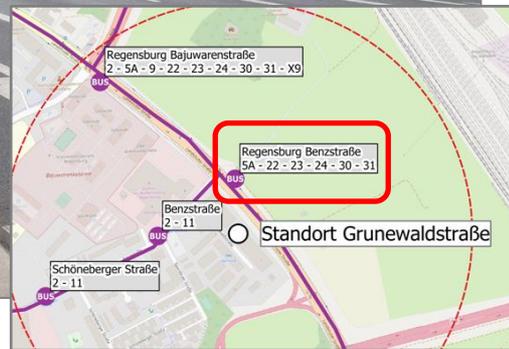
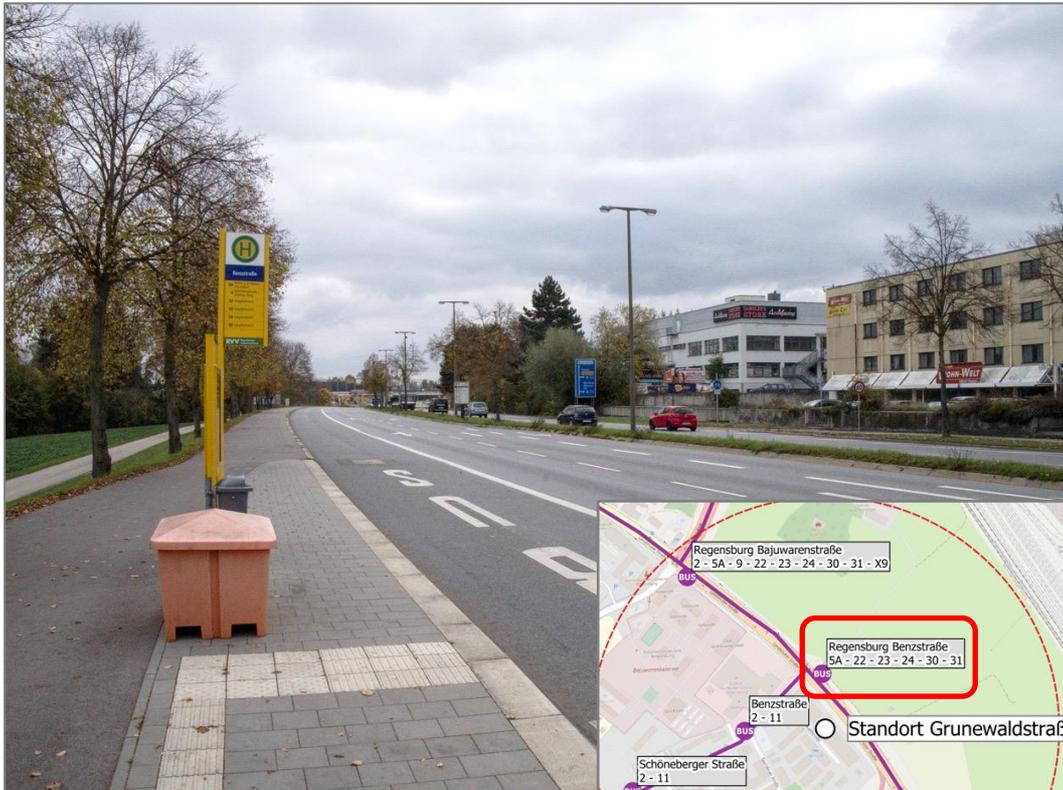


Foto: team red

Haltestelle Benzstraße (an der Benz Straße) mit Linien

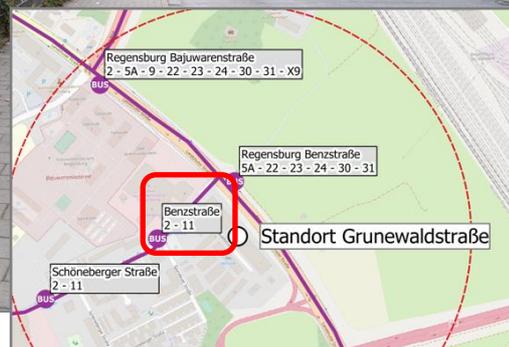


Foto: team red

Taktungen der Verbindungen an der Haltestelle Benzstraße

Linie 2 – Richtung: Graß - Schwabenstraße

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 2 – Richtung: Schwabenstraße – Graß

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 5A – Richtung: Zinzendorf Ortsmitte - Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 5A – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof - Zinzendorf Ortsmitte

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 9 – Richtung: Sallerer Berg – Neutraubling, Haidauer Straße

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 9 – Richtung: Neutraubling Haidauer Straße - Sallerner Berg

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 11 – Richtung: Hermann-Höcherl-Straße - Wernerwerkstraße

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 11 – Richtung: Wernerwerkstraße - Hermann-Höcherl-Straße

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 22 – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof - Langquaid Marktplatz

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 22 – Richtung: Langquaid Marktplatz - Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 23 – Richtung: Sünching Pflegeheim - Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 23 – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof - Sünching Pflegeheim

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 24 – Richtung: Pfakofen Kirche - Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 24 – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof - Pfakofen Kirche

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 30 – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

Linie 3 – Richtung: Regensburg Hauptbahnhof

Takt	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
05 min																							
10 min																							
20 min																							
>20 min																							

4.1.2. AGILIS – SCHIENENGEBUNDENER REGIONALVERKEHR

Vom Bahnhof Burgweinting verkehrt die Agilis im Auftrag der Bayrischen Eisenbahngesellschaft auf zwei Linien im Regionalverkehr:

- Blaue Linie zwischen Plattling und Neumarkt in der Oberpfalz
- Rote Linie zwischen Plattling und Ulm

Abfahrten finden tagsüber meist im Stundentakt statt, in den Hauptverkehrszeiten auch im Halb-stundentakt.

Einzugsbereich der Agilis vom Bahnhof Burgweinting aus

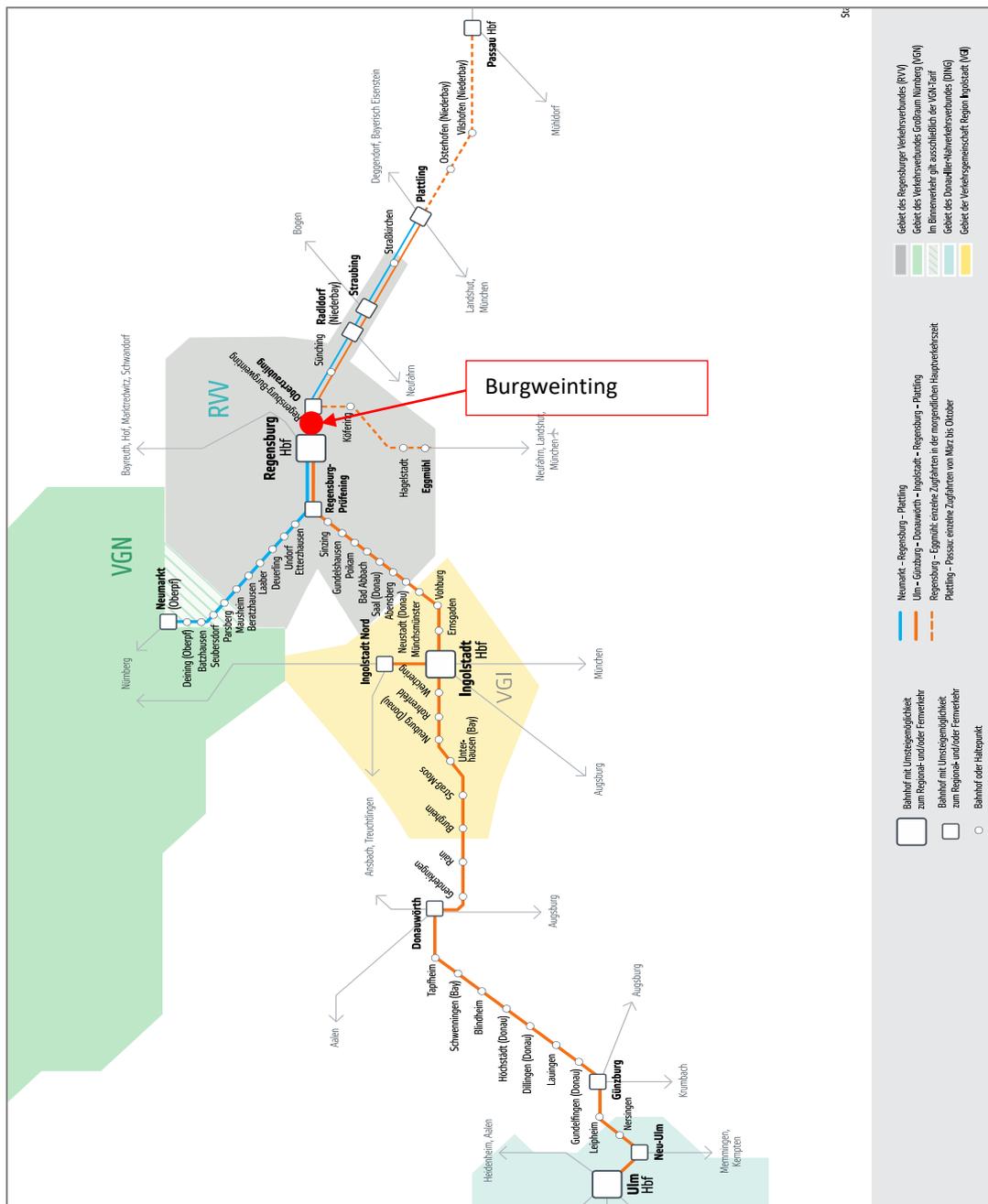


Abbildung: agilis.de

4.2. FUß- UND RADVERKEHR

In diesem Abschnitt werden die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr dargestellt. Diesen Verkehrsarten kommt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für das Projekt an der Grunewaldstraße eine hohe Bedeutung zu, da viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs in einer Entfernung liegen, die gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.

4.2.1. FUßVERKEHR

Wenn man von guter fußläufiger Erreichbarkeit spricht, geht man von Entfernungen von ca. 600m aus. Mit dem Bauvorhaben werden auf dem Areal u.a. eine Bäckerei, ein Supermarkt, ein Fitnessstudio und ein Kindergarten entstehen, sodass eine ausgezeichnete Nahversorgung gewährleistet ist. Die Bushaltestellen liegen bereits heute direkt an dem Areal.

Die fußläufigen Verbindungen zu Nutzungen außerhalb des Areals sind grundsätzlich gut, es stehen u.a. gute straßenbegleitende Gehwege zur Verfügung. Die Distanzen zu einigen Zielen, wie dem Bahnhof Burgweinting, sind jedoch relativ groß.

Fußwege auf der Landshuter Straße



Foto: team red

In der nachfolgenden Karte zur fußläufigen Erreichbarkeit werden die Aktionsradien eines durchschnittlichen Fußgängers nach 10, 20 und 30 Minuten Fußweg dargestellt.

4.2.2. RADVERKEHR

Rund um das Areal sind alltagstaugliche Radverkehrsanlagen verfügbar. Die vorhandene Fahrradinfrastruktur an der Landshuter Straße verläuft teilweise abseits der Straße und teilweise nur durch eine Markierung getrennt auf Fahrbahnniveau. Es gibt jedoch auch in den Kreuzungsbereichen eigenständige Radverkehrsanlagen. Der Radweg entlang der Benzstraße ist relativ schmal, ermöglicht aber auch hier das Radfahren auf einer eigenen Spur abseits des Straßenverkehrs.

Fahrradweg an der Landshuter Straße



Foto: team red

Fahrradweg an der Benz Straße

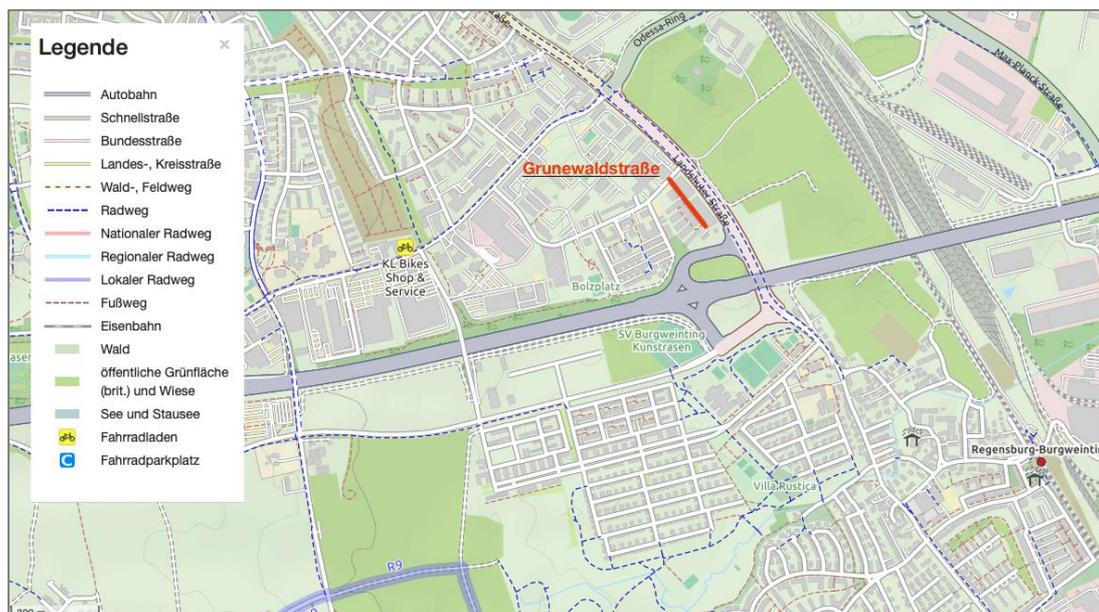


Fotos: team red

Auf der Fahrradkarte von Open Street Map ist zu erkennen, dass die größeren Straßen in der Umgebung zwar Fahrradinfrastruktur besitzen, aber keine wichtige lokale oder regionale Radwegverbindung am Projektareal vorbeiführt. Der im Süden des Kartenausschnittes zu erkennende lokale Radweg R9 ist ein Rundweg, der v.a. für Freizeitaktivitäten relevant ist.

Interessant für Nutzer des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel ist die Nähe des Fahrradgeschäftes KL Bikes (<https://www.klbikes.de/laden/>). Diese Nähe eröffnet auch in der Planung der Maßnahmen durchaus Optionen, beispielsweise für die Bereitstellung und Wartung von Fahrrädern der Bewohner oder die geplanten Sharing-Angebote (Lastenfahrräder etc.).

Open Street Map Radverkehr Regensburg



Quelle: <http://www.openstreetmap.org>

Da die Rahmenbedingungen für den Radverkehr insgesamt gut sind, kommen hochwertigen Fahrradabstellanlagen auf dem Areal eine hohe Bedeutung zu.

In der folgenden Isochronen Darstellung kann entnommen werden welchen Aktionsradius sich ein durchschnittlicher Radfahrer in 10, 20 bzw. 30 Minuten mit einem herkömmlichen Fahrrad oder e-Bike „erradeln“ kann.

Dabei wird klar, dass der Bahnhof Burgweinting mit dem Fahrrad sehr gut zu erreichen ist. Dort stehen insgesamt 100 zum Teil abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen zur Verfügung.

Insgesamt wird klar, dass das Fahrrad am Standort Grunewaldstraße ideale Möglichkeiten bietet. Innerhalb von ca. 15 Minuten lässt sich von beinahe jedem Standort in der Innenstadt jeder andere erreichen.

4.3. VORHANDENE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme bieten den Bürgern und Unternehmen zusätzliche Mobilitätsoptionen. Nachfolgend wird anhand einer detaillierten Karte dargestellt, welche Angebote derzeit im Umfeld des Quartiers verfügbar sind.

4.3.1. CAR-SHARING

Bereits im Herbst 2016 wurde durch die Stadtwerke Regensburg ein e-Car-Sharing-System unter dem Namen EARL (<https://www.heyearl.de>) eingeführt. Zur Verfügung stehen im Rahmen eines Pilotprojekts mittlerweile fünf Fahrzeuge. Die Fahrzeuge sind im Moment noch festen Stationen zugeordnet, die in der folgenden Karte zu entnehmen sind. (<https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/elektromobilitaet/e-car-sharing>)

Die nächste Station für Bewohner des Projekts an der Grunewaldstraße befindet sich am Bahnhof Burgweinting. Sollte sich das Projekt als Erfolg herausstellen, soll die Flotte der Fahrzeuge zukünftig erweitert werden. Darüber hinaus steht am Hauptbahnhof Regensburg der Car-Sharing Dienst Flinkster der Deutschen Bahn zur Verfügung.

4.3.2. WEITERE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

In Regensburg gibt es bereits Initiativen, die in kleinem Maßstab Räder und Lastenräder innerhalb von einfachen, nicht automatisierten, Sharing-Systemen anbieten. Dazu gehört unter anderem der Verein Transition Regensburg, dessen Homepage aber für Recherchen zuletzt nicht zur Verfügung stand (<https://www.transition-regensburg.de>)

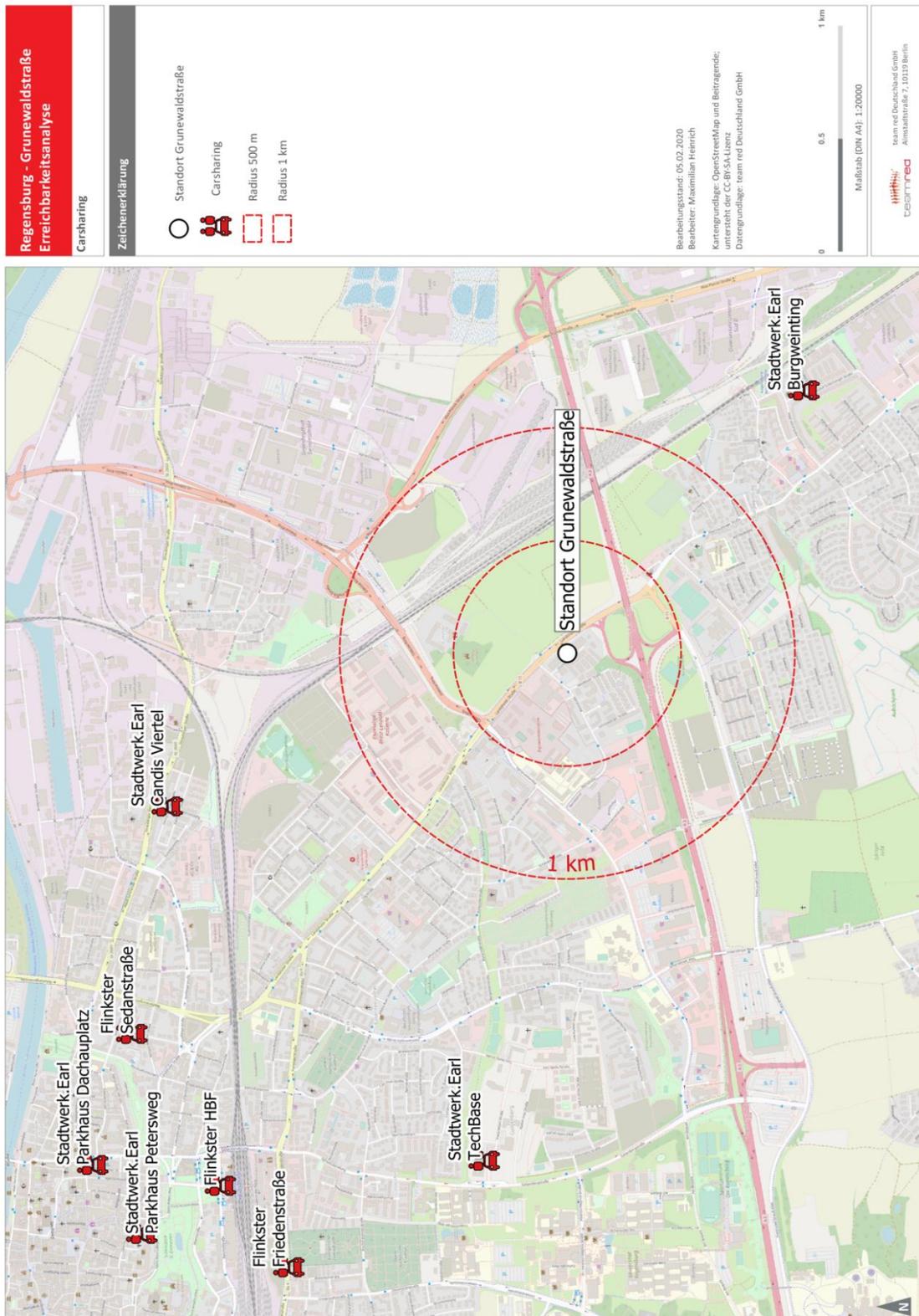
Darüber hinaus können in Regensburg inzwischen e-Scooter ausgeliehen werden, u.a. bei dem Anbieter TIER.

Weder im Internet noch anhand der App „Free to move“, die zum Ziel hat sich als gemeinsame Plattform für alle Kleinmobilitätsdienstleister in Deutschland zu etablieren, konnten weitere aktive Angebote sonstiger Mobilitätsdienstleister in Regensburg gefunden werden.

4.3.3. LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROFAHRZEUGE

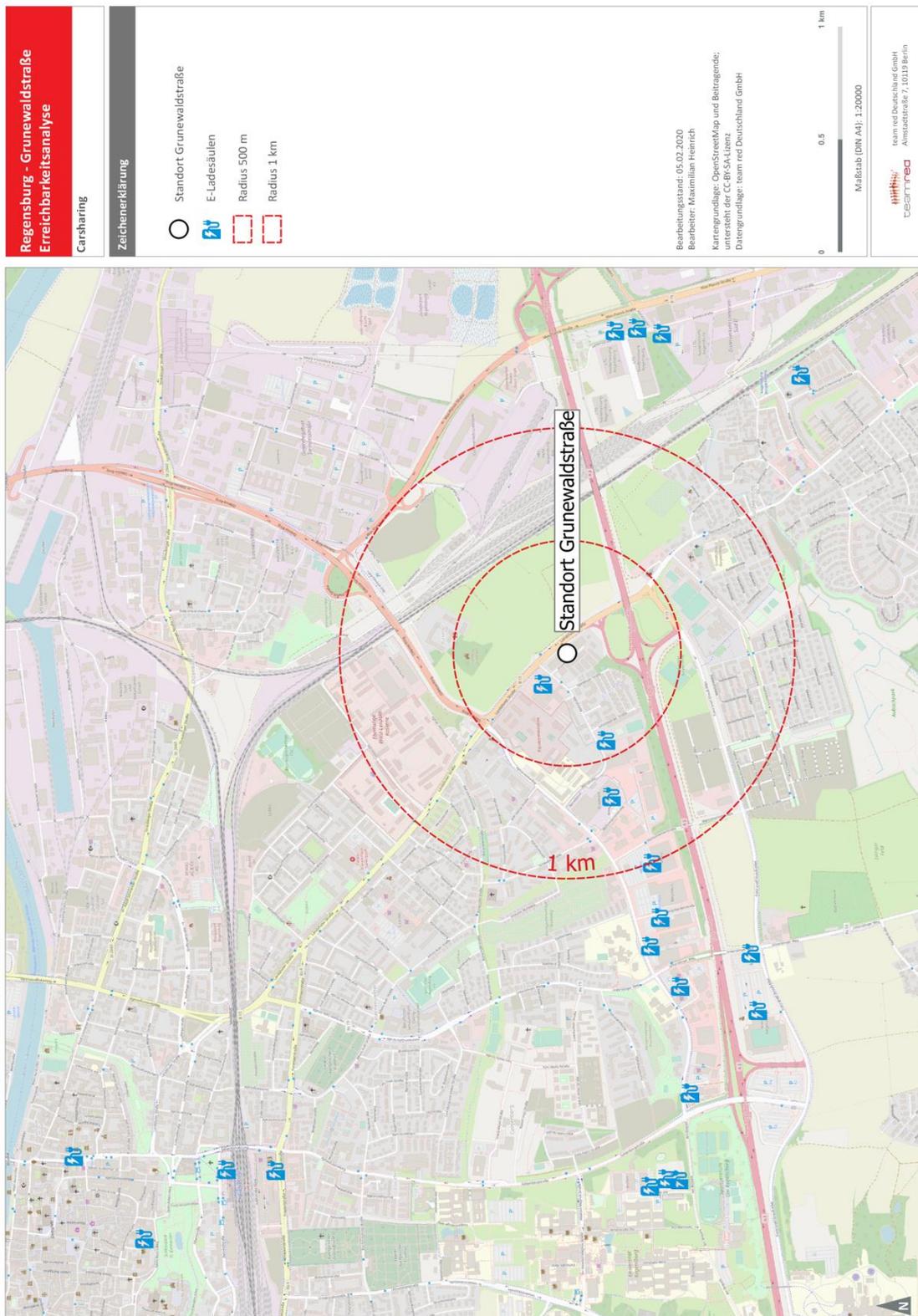
Im direkten Umfeld des Projektareals gibt es schon heute an den Mercedes Benz Vertretungen öffentliche E-Ladesäulen. Trotzdem ist im Mobilitätskonzept zu prüfen ob weitere öffentliche Ladesäulen installiert werden sollten, da durch die verschiedenen Kunden- und Nutzergruppen sich die Nachfrage in Zukunft vergrößern wird.

Mobilitätsangebote



Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap

Ladeinfrastruktur



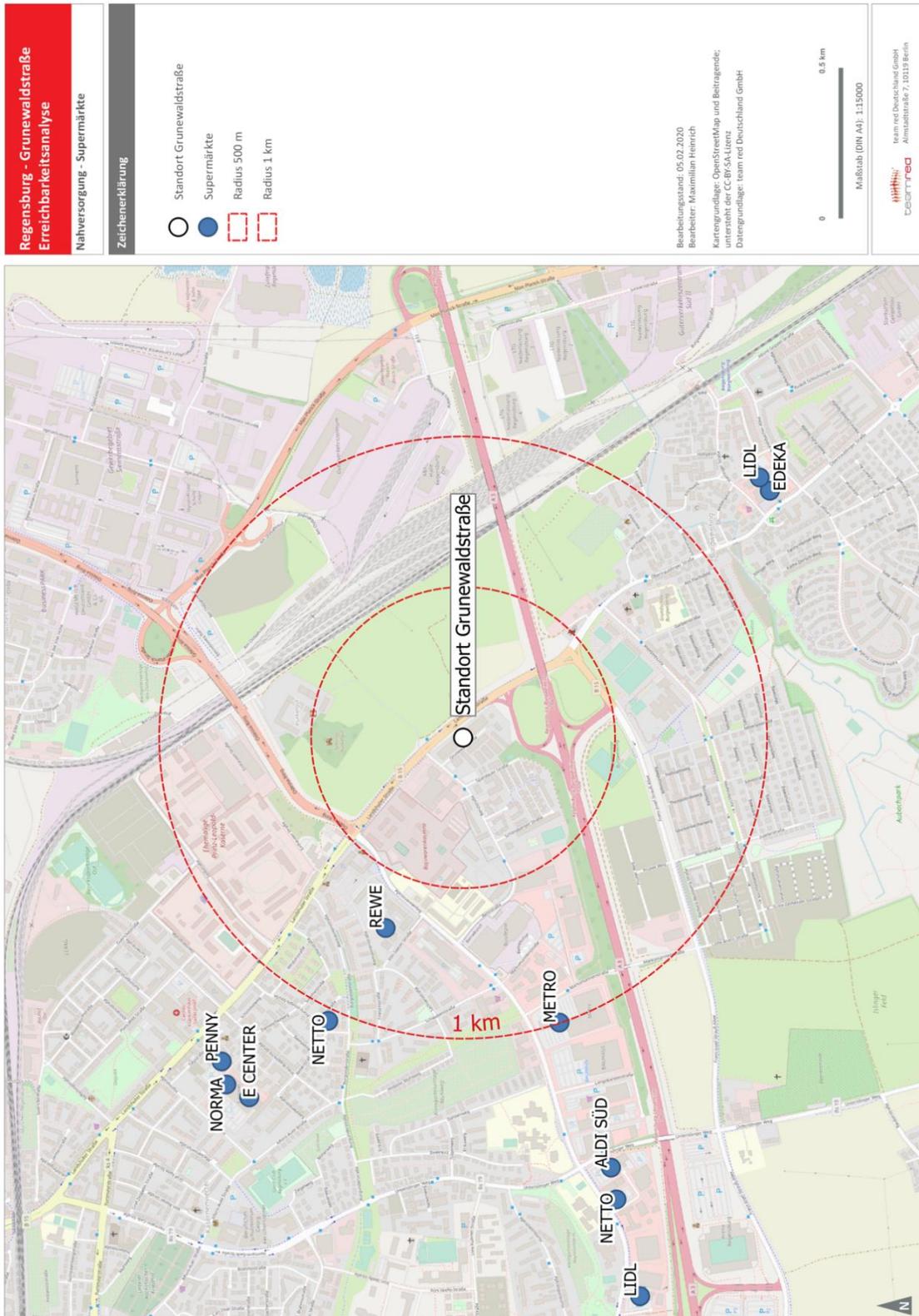
Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap

4.4. NAHVERSORGUNG

Im Umfeld des Areals gibt es derzeit leider nur ein begrenztes Angebot an Nahversorgungseinrichtungen. In fußläufiger Erreichbarkeit befindet sich am ehesten noch ein REWE-Supermarkt. Unterschiedlicher Anbieter sind mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder dem Auto zu erreichen. Im Zentrum von Regensburg existiert ein umfangreiches Angebot an Nahversorgungseinrichtungen, die vom Projektgebiet mit dem Fahrrad durchaus gut zu erreichen sind. Ebenfalls in Regensburg Zentrum befinden sich verschiedene Ärzte. Das nächste Krankenhaus ist die Caritas Klinik, die sich nördlich des Projektgebietes im Kasernenviertel in ca. 1,5 km Entfernung befindet. Es ist über die Landshuter Straße mit dem gut getakteten Bus in ca. 7 Minuten zu erreichen.

Im Zuge des Bauvorhabens werden direkt im Gebiet ein Supermarkt, eine Bäckerei, ein Fitnessstudio sowie eine Kindertagesstätte und eine Pflegestation geplant, was die Qualität der Nahversorgung deutlich verbessern und auf ein überdurchschnittlich gutes Niveau anheben wird.

Karte Nahversorgungsangebot



Karte: team red auf der Basis von OpenStreetMap

4.5. FAZIT DER ERREICHBARKEITSANALYSE

Der Standort und die Planungen für das „Urbane Quartier“ ergeben ideale Rahmenbedingungen für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes.

Das Projektgebiet ist trotz seiner Lage am äußersten Südlichen Rand des Stadtgebietes von Regensburg gut an die öffentlichen Verkehrsmittel (RVV Bus) angebunden. Der Bahnhof Burgweinting ist mit dem Fahrrad gut zu erreichen und erweitert das Mobilitätsangebot so um den schienengebundenen Regionalverkehr.

Die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ist insgesamt positiv zu beurteilen.

Das Fahrrad ist in der Stadt Regensburg aufgrund der Distanzen ein ideales Verkehrsmittel. Insofern sollte dieses Potential durch korrespondierende Maßnahmen auf dem Areal voll ausgeschöpft werden.

Ein e-Car-Sharing-System ist durch die Stadtwerke in Regensburg bereits etabliert. Ein Fahrradverleihsystem befindet sich derzeit im Aufbau. Beide Angebote können auf den Standort Grunewaldstraße übertragen werden.

Das größte Manko der Erreichbarkeit im Gebiet liegt zum heutigen Zeitpunkt in der Nahversorgung. Die geplanten neuen Nahversorgungseinrichtungen auf dem Areal werden das Qualitätsniveau aber bis zur Fertigstellung des Wohnprojekts auf ein deutlich überdurchschnittliches Niveau heben.

Die Planungsziele des Entwicklers sprechen von einem „Urbanen Gebiet“, die ein Quartier der kurzen Wege ermöglicht. Es soll ein multifunktionales Stadtquartier mit Wohnen, Arbeitsplätzen und Nahversorgung, Einzelhandel, Café / Backshop, Dienstleistungen, Fitnessstudio und Kleingewerbe (Friseur etc.), Kindertagesstätte und Pflegestation entstehen. Im Quartier wird es darüber hinaus Gemeinschaftsräume, gemeinsame Dachgärten und attraktive Freiflächen geben.

Durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes soll das Mobilitätsangebot weiter verbessert bzw. bestehende Defizite behoben werden. So entstehen ideale Voraussetzungen dafür, den Alltag auch ohne eigenen Pkw bewältigen zu können.

Nachfolgend werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts Maßnahmen vorgeschlagen, die mit der modernen und nachhaltigen Grundausrichtung des Quartiers korrespondieren.

5. MOBILITÄTSKONZEPT GRUNEWALDSTRAÙE

Aus der Erreichbarkeitsanalyse ergeben sich die Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept:

- Förderung des Radverkehrs
- Aufbau von Mobilitätsdienstleistungen
- Effiziente Organisation der Stellplätze
- Information und Kommunikation an die Bewohner bzw. Nutzer

Bis zum Einzug der zukünftigen Bewohner und Nutzer wird noch einige Zeit vergehen. Daher sollten Umfang und Ausgestaltung der Maßnahmen immer wieder überprüft werden, um diese an aktuelle Entwicklungen anpassen zu können. Auch nach Umsetzung der Maßnahmen sollten diese kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt werden.

5.1. ABSTELLANLAGEN FÜR FAHRRADANHÄNGER, LASTENFAHRRÄDER ETC.

Über die Anforderungen der Stellplatzsatzung, über die 479 Fahrradstellplätze erforderlich wären, hinaus sind im Bebauungsplan 605 Fahrradstellplätze festgelegt. Diese werden, optimiert für verschiedene Nutzungsanforderungen, an den Eingängen, in den Erdgeschossflächen der Gebäude und in den Untergeschossen verteilt.

Ein Teil dieser Abstellanlagen ist für Lastenfahrräder oder Fahrradanhänger vorgesehen, die aufgrund ihrer Größe nicht in den eigentlichen Fahrradabstellräumen abgestellt werden können oder dort für Behinderungen sorgen würden. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, diese Fahrzeuge in extra für Sie vorgesehenen Räumen zu parken. Diese müssen über eine zum Rangieren ausreichende Größe verfügen, ebenso gut zugänglich sein, wie die „normalen“ Fahrradabstellanlagen und mit guten Sicherungsmöglichkeiten ausgestattet sein, da die hier abgestellten Fahrzeuge nicht selten einen erheblichen Wert haben.

Beispiel: Ausreichend geräumige Abstellanlagen für Fahrradanhänger



Foto: team red

5.2. LEIHMÖGLICHKEITEN FÜR PEDELECS, LASTENRÄDER, -PEDELECS, FAHRRADANHÄNGER, E-SCOOTER, E-VESPAS ETC. (GESCHLOSSENER NUTZERKREIS)

Den Nutzern des Wohngebiets Grunewaldstraße sollen sowohl Fahrräder, als auch andere Fahrzeuge zur Ausleihe angeboten werden. Durch diese Angebote entstehen weitere Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw. Zum Angebot können beispielsweise gehören:

- Pedelecs eignen sich insbesondere für längere Fahrten, Fahrten zur Arbeit, ohne erschöpft oder verschwitzt anzukommen, oder für das Ziehen schwerer Anhänger
- Lastenfahrräder eignen sich sehr gut für Einkaufsfahrten und für Hol- und Bringdienste von Kindern.
- Fahrradanhänger können an jedem herkömmlichen Fahrrad befestigt und zum Kindertransport, Einkauf oder andere Fahrten verwendet werden.
- E-Scooter (E-Tretroller) eignen sich gut für kurze Wege. Wenn Sie klappbar sind, eignen sie sich weiterhin hervorragend für die Kombination mit dem ÖPNV, also als Verkehrsmittel für die erste und letzte Meile.
- E-Motorroller (E-Vespas) können eine weitere Option für Fahrten in der Stadt oder dem nahen Umland darstellen, die aufgrund ihrer Fahrdistanz nicht mehr mit dem Fahrrad oder dem Pedelec bewältigt werden können.

Für diese Verleihangebote wird im Erdgeschoss des MU 3 eine zentrale Mobilitätsstation mit einer Fläche von ca. 84 m² errichtet. Darin können die Sharing-Fahrzeuge (4 Lastenräder, 3 Fahrradanhänger) untergebracht werden. Darüber hinaus gibt es eine Toilette, Spinde für Fahrradzubehör und Kleidung sowie Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder / Lastenräder.

Beispiel: Elektro-Mobilitätsstation Domagkpark in München



Foto: team red

Im folgenden Planausschnitt des Erdgeschosses des Quartiers an der Grunewaldstraße wird deutlich wo genau die Abstellanlagen und die Fahrradinfrastruktur lokalisiert sein werden. Die Lage der im Mobilitätskonzept aufgeführten zusätzlichen Leistungen ist ebenfalls gekennzeichnet.

Übersicht Mobilitätsangebote



Abbildung: delaossa ARCHITEKTEN GMBH

Detailansicht Mobilitätsstation

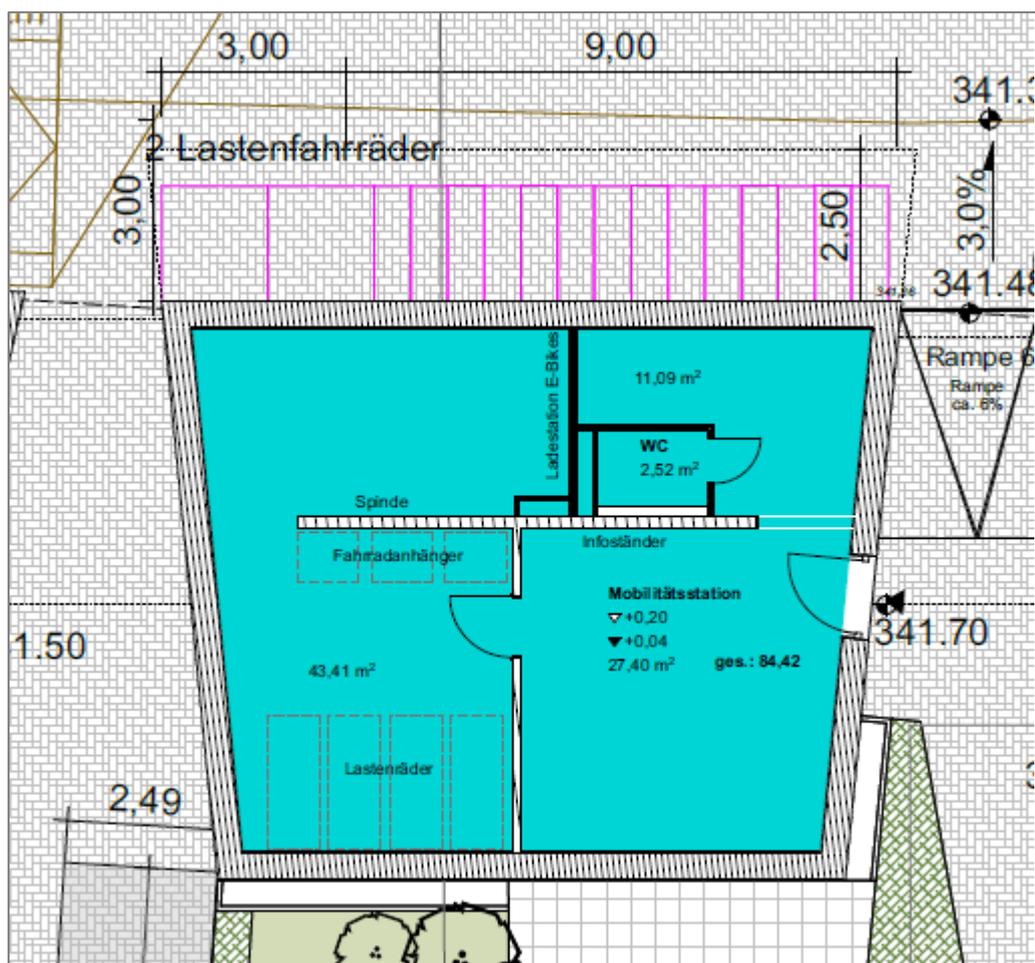


Abbildung: delaossa ARCHITEKTEN GMBH

Für eine öffentliche Fahrradverleihstation ist im Nordwesten des Areals, an der Bushaltestelle, eine Fläche vorgesehen, die von der Stadt Regensburg genutzt werden kann, wenn ein entsprechendes System eingeführt wird.

Detailansicht Fahrradverleihstation

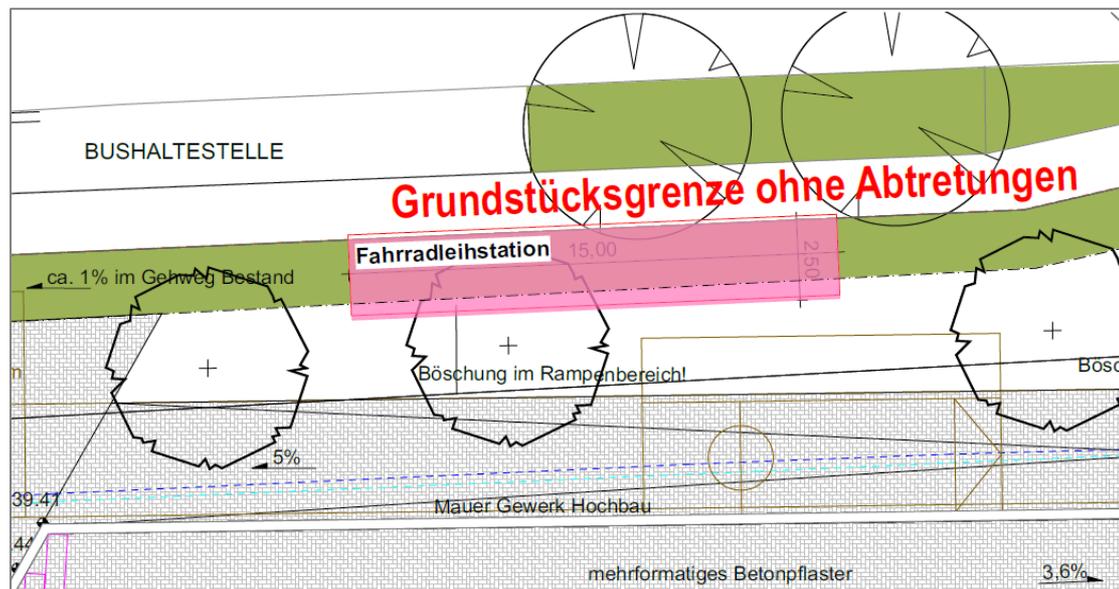


Abbildung: delaossa ARCHITEKTEN GMBH

5.3. CAR-SHARING UND AUTOVERMIETUNG

Beim stationären Car-Sharing haben die Fahrzeuge feste Standorte, an denen die Miete begonnen und beendet wird. Der Vorteil liegt darin, dass die Fahrzeuge langfristig reserviert werden können und somit eine hohe Planbarkeit des Systems gegeben ist. Dafür sind keine Einweg-Fahrten möglich. Je nach Studie ersetzt ein stationäres Car-Sharing – Fahrzeug 6 bis 12 private Pkw.

Für die Nutzer ist Car-Sharing zudem ein sehr attraktives Mobilitätsangebot, das u.a. dazu beiträgt Mobilitätskosten zu reduzieren. Auch die Anwohner im Umfeld können möglicherweise von dem Angebot profitieren.

Car-Sharing-Stellplätze ließen sich sowohl mit oberirdischen Stellplätzen, als auch mit Stellplätzen in der Garage des Areals realisieren. Oberirdische Stellplätze für Car-Sharing haben den Vorteil, dass diese schnell auch für Externe erreichbar und öffentlich sichtbar sind. Zudem ist keine eigene Lösung für den Zugang notwendig, wie es bei Tiefgaragen der Fall ist.

Speziell ausgewiesene Parkplätze in den Tiefgaragen haben den Vorteil, dass die Fahrzeuge gegen die Witterung (Schnee, zugefrorene Scheiben, Hitze) gut geschützt sind. Einfache technische Lösungen sind vorhanden, sodass auch Nutzer, die nicht in dem Gebäude zu der jeweiligen Tiefgarage wohnen, die Fahrzeuge nutzen können.

Im Quartier Grunewaldstraße sind Stellplätze in der Tiefgarage geplant. Diese werden optimal erreichbar in unmittelbarer Nähe der Einfahrt im 1. UG liegen.

Standort der Car-Sharing-Stellplätze

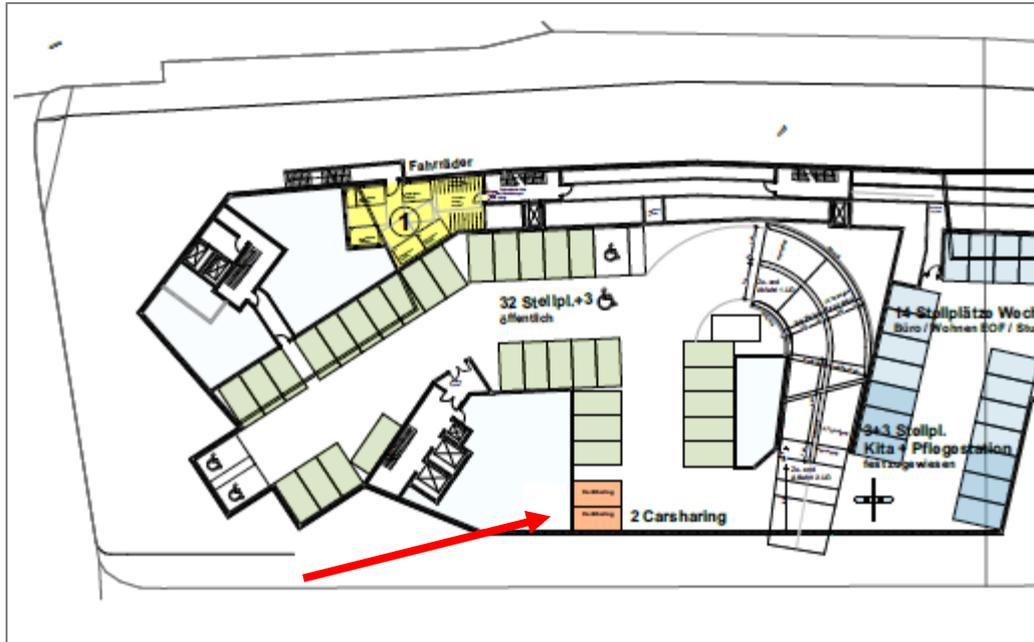


Abbildung: delaossa ARCHITEKTEN GMBH

Für den Anfang sind zwei Fahrzeuge geplant, erste Gespräche bezüglich einer Zusammenarbeit mit der REWAG haben bereits stattgefunden.

Beispiel für elektrisches Car-Sharing der Lincoln-Siedlung in Darmstadt



Quelle: <https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/lincoln-mobil>

5.4. FLEXIBLES STELLPLATZMANAGEMENT UND WECHSELNUTZUNG

Im Mobilitätskonzept des Bauvorhabens an der Grunewaldstraße in Regensburg, ist in Maßnahme 4 (Flexibles Stellplatzmanagement) sowohl eine flexible Stellplatzzuordnung als auch eine Wechselnutzung zwischen verschiedenen Nutzungen vorgesehen.

Mit „**Flexiblen Stellplatzmanagement**“ ist hier gemeint, dass ein wesentlicher Teil der Stellplätze nicht einer bestimmten Person bzw. einem bestimmten Fahrzeug zugeordnet ist. Stattdessen erhalten die Nutzer eine Zufahrtsberechtigung für die Tiefgarage, in der sie dann in entsprechenden Bereichen frei parken können. Da kaum alle Nutzer gleichzeitig anwesend sein werden, kann so die Effizienz der Stellplatznutzung erhöht werden.

Unter „**Wechselnutzung**“ wird hier verstanden, dass eine größere Anzahl von Stellplätzen Nutzungen zugeordnet werden, die unterschiedliche Nutzungsmuster haben. Während beispielsweise an Werktagen viele Stellplätze der Bewohner tagsüber leer stehen, können diese durch Mitarbeiter der ansässigen Unternehmen genutzt werden. So kann man einen Teil der Stellplätze in der Wechselnutzung quasi „doppelt belegen“.

Die Stellplatzverordnung der Stadt Regensburg macht in (**§4 Abs. 6**) folgende Aussage zur **Wechselnutzung von Stellplätzen**:

„Die Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzer mit unterschiedlichen Betriebs-, Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Stellplatz-Doppel- oder -Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine oder nur geringfügige Überschneidungen der Stellplatzbenutzung auftreten und keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse in der Umgebung zu befürchten sind.“

Das Ziel dieser Maßnahmen ist eine effizientere Ausnutzung der Stellplätze und die damit verbundenen Einsparungen von Kosten und Emissionen beim Bau der Anlage.

Für das Vorhaben an der Grunewaldstraße in Regensburg sind eine begrenzte Zahl an fest zugeordneten Stellplätzen sowie ein großer Teil an Stellplätzen mit Wechselnutzung vorgesehen. Die Ausgestaltung und die Grundlagen für dieses Betriebskonzept werden nachfolgend dargestellt.

5.4.1. KONZEPTION DES STELLPLATZMANAGEMENTS

Für das Betriebskonzept für die Tiefgarage für das Projekt Grunewaldstraße werden drei verschiedene Nutzungstypen unterschieden:

- Bereich 1:Öffentlicher Bereich
- Bereich 2:Nicht-öffentlicher Bereich mit fest zugeordneten Stellplätzen
- Bereich 3:Nicht-öffentlicher Bereich mit Wechselnutzung

Nachstehend sind in einer Tabelle die exakte Stellplatzverteilung und ihre Zuweisung zu den einzelnen Nutzungen dargestellt.

Rot umrandet sind die Bereiche, in denen eine Wechselnutzung stattfindet. Dabei stellt der blau unterlegte Teil die Stellplätze mit Zugangsbeschränkung dar, auf denen eine Wechselnutzung zwischen Wohnen (mit EOF) und Gewerbe stattfindet. Der grün unterlegte Bereich stellt die öffentlich zugänglichen Stellplätze dar, auf denen eine Wechselnutzung für Kunden und Besucher des Einzelhandels, der Dienstleister, der Gastronomie und des Fitnessstudios vorgesehen ist.

Übersicht Wechselnutzung

	Nach Stellplatzsatzung (inkl. Reduzierung ÖV)	Mit Mobilitätskonzept und Wechselnutzung	Differenz	Erläuterung
Frei Finanzierter Wohnungsbau fest (87 WE)	84,0	87	3,0	Für jede Wohneinheit im Freifinanzierten Wohnungsbau wird ein Stellplatz vorgehalten
Wohnen EOF (104 WE)	71,1	105	-36,7	Wechselnutzung aus Wohnen EOF, Studentenwohnen und Büronutzung
Studentenwohnen (60 WE)	13,4			
Büronutzung	77,2			
Pflegestation	3,5	3	-0,5	Fest zugeordnete Stellplätze Pflegestation
KiTa	3,2	3	-0,2	Fest zugeordnete Stellplätze KiTa
	168,4	131	-37,4	
Einzelhandel	34,7	55	-16,0	Öffentlicher Bereich mit Wechselnutzung für Kunden und Besucher Einzelhandel, Dienstleister, Gastronomie und Fitness
Dienstleister	3,4			
Gastronomie	12,2			
Fitness	20,7			
Carsharing	0,0	2	2,0	2 Stellplätze Car-Sharing im öffentlichen Bereich
	71,0	57	-14,0	
Summe	323,4	275	-48,4	
Rollstuhlstellplätze	14	14	0	
	337,4	289		

5.4.1.1. BEREICH 1: ÖFFENTLICHER BEREICH

Der öffentliche Bereich ist für die Kunden und Besucher der ansässigen Einrichtungen vorgesehen, also Einzelhandel, Dienstleister, Gastronomie und Fitnessstudio. Er umfasst insgesamt 55 Stellplätze.

Es wird davon ausgegangen, dass sich durch unterschiedliche Nachfragespitzen Synergien zwischen den verschiedenen Nutzungen ergeben werden, z.B. zwischen Gastronomieflächen der Bäckerei (vorwiegend tagsüber) und Fitnessstudio (vorwiegend abends).

Hier sind auch die Car-Sharing-Stellplätze untergebracht, so dass die Gesamtzahl an Stellplätzen im öffentlichen Bereich auf insgesamt 57 steigt.

Die Stellplatzorganisation kann in diesem Bereich über eine Parkuhr (3 bis 4 Stunden maximale Parkdauer) oder über eine Beschränkung erfolgen.

Der öffentliche Bereich ist, verteilt auf UG 1 und UG 2, in der Nähe der Zufahrtsrampe vorgesehen, sodass auch nicht ortskundige Kunden schnell einen Stellplatz finden. Die öffentlichen Bereiche sind in den folgenden Planausschnitten grün hinterlegt.

1. Untergeschoss



2. Untergeschoss

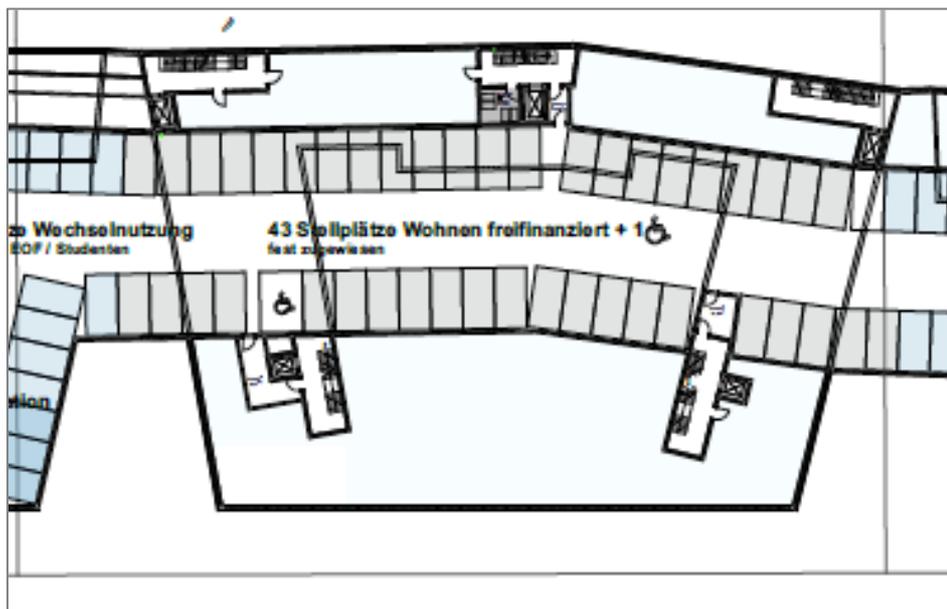


5.4.1.2. BEREICH 2: NICHT-ÖFFENTLICHER BEREICH MIT FEST ZUGEORDNETEN STELLPLÄTZEN

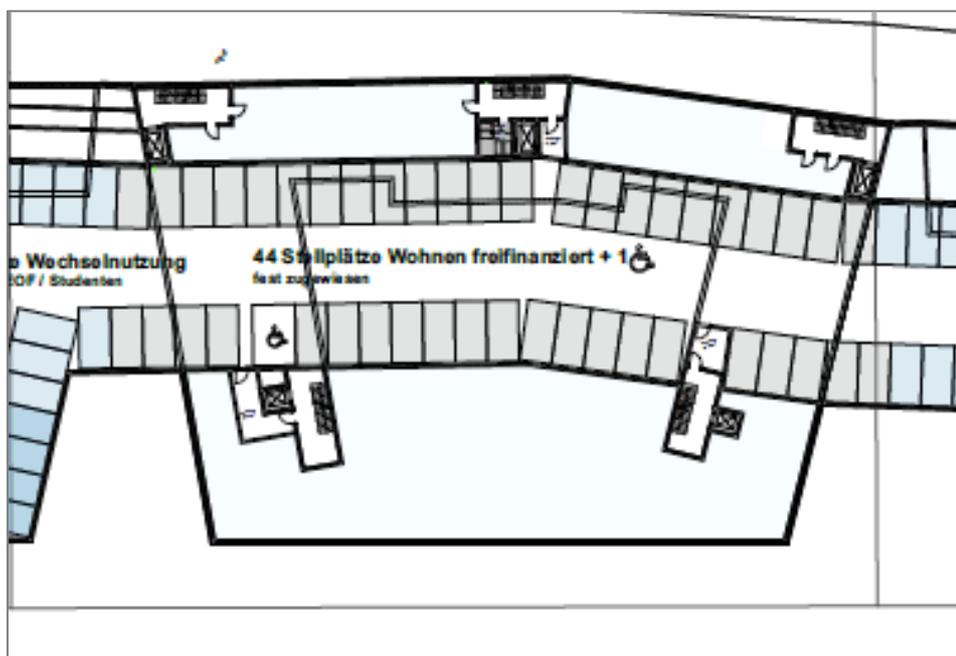
Dieser Bereich umfasst je einen Stellplatz für 87 frei finanzierte Wohnungen (grau hinterlegt, 1. UG + 2. UG), 20 fest zugeordnete Stellplätze im Zusammenhang mit den Büronutzungen (blau hinterlegt 2. UG) und je 3 fest zugeordnete Stellplätze für die Pflegestation und die Kita (Blau hinterlegt 1. UG). Insgesamt sind also 113 fest zugeordnete Stellplätze vorgesehen.

Die nicht-öffentlichen Bereiche sind durch eine (weitere) Beschränkung vom öffentlichen Bereich getrennt. Die Stellplätze für die Bewohner der frei finanzierten Wohnungen befinden sich weitgehend unter dem mittleren Baublock im 1. und 2. UG. Die Mitarbeiter von Pflegestation und Kita parken im 1. UG direkt hinter der Beschränkung. Die Parkplätze für die Leitungsebene der ansässigen Unternehmen befindet sich im 2. UG im Bereich direkt im Anschluss an den öffentlichen Bereich der Zufahrtsrampe.

1. Untergeschoss



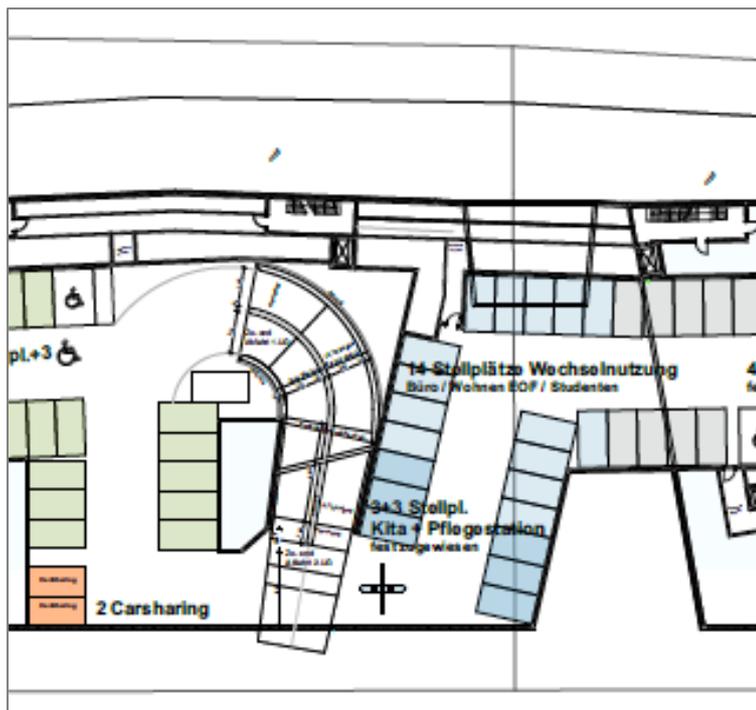
2. Untergeschoss



5.4.1.3. BEREICH 3: STELLPLÄTZE IN WECHSELNUTZUNG

Die 105 Stellplätze für die Wechselnutzung (Wohnen EOF und Gewerbe) sind auf den folgenden Plänen blau hinterlegt und befinden sich im 1. UG und 2. UG jeweils im westlichen und im hinteren (östlichen) Bereich der Tiefgarage. Hier werden keine Stellplätze fest einem Nutzer bzw. einem Fahrzeug zugeordnet. Stattdessen werden Zufahrtsberechtigungen ausgegeben und der Nutzer sucht sich einen freien Stellplatz.

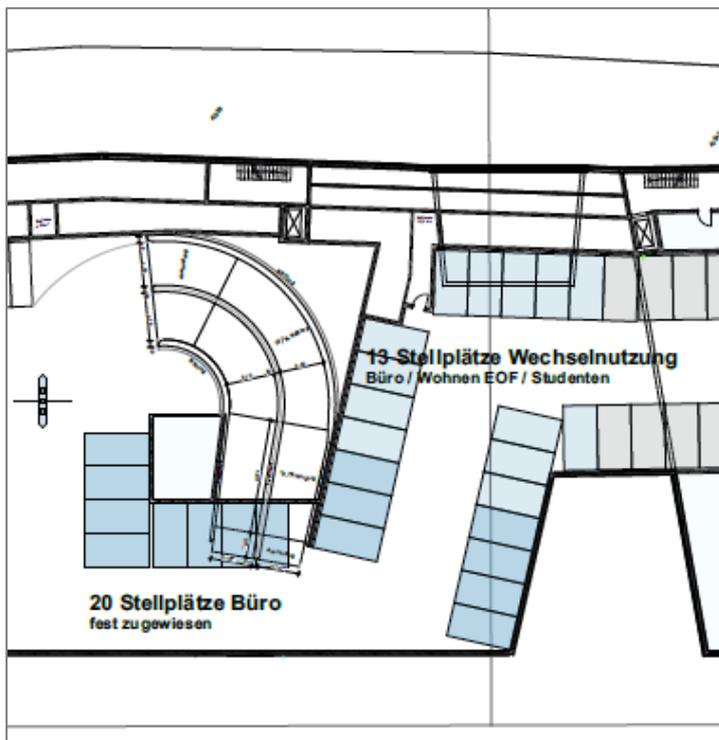
1. Untergeschoss West



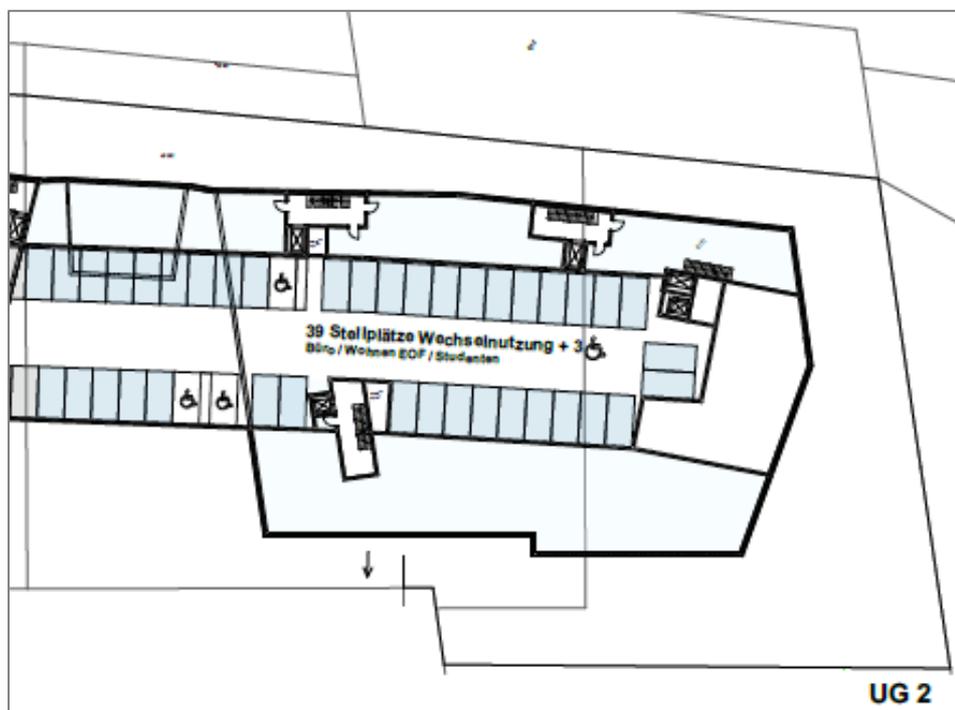
1. Untergeschoss Ost



2. Untergeschoss West



2. Untergeschoss Ost



5.4.1.4. FAZIT

Aufgrund der oben aufgeführten Schätzungen kann im Bauprojekt Grunewaldstraße ein flexibles Stellplatzmanagement zur Anwendung kommen. Die Tiefgarage kommt danach, in Kombination mit den weiteren Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept (Fahrradförderung, Car-Sharing, Fahrradverleih etc.), mit 275 im Gegensatz zu den 353 nach Stellplatzverordnung (jeweils ohne Rollstuhlstellplätze) geforderten Stellplätzen gut aus.

Damit die Nutzer schnell einen Stellplatz finden, ist eine geeignete Beschilderung und eine Anzeige für freie Kapazitäten (öffentlicher Bereich, Wechselnutzung) notwendig. So kann verhindert werden, dass Nutzer auf der Suche nach einem Stellplatz unnötig in der Tiefgarage herumfahren und ggf. den Verkehr aufhalten.

Angestrebt wird für die Wechselnutzung ein „lernendes System“: Je nachdem, wie sich der Bedarf in den einzelnen Bereichen entwickelt, sollte es möglich sein, die Verteilung der Stellplätze noch einmal anzupassen und zu optimieren.

Bei der Wechselnutzung kann und sollte die Anzahl der ausgegebenen Zufahrtsberechtigungen langsam erhöht werden, um zu verhindern, dass es zu einer „Überbuchung“ kommt. Voraussetzung hierfür ist ein kontinuierliches Monitoring der Auslastung (siehe auch Kapitel 3 „Grundlagen der Wechselnutzung“).

5.4.2. GRUNDLAGEN DER WECHSELNUTZUNG

Um die Potenziale für eine Wechselnutzung zu überprüfen, wurden für die Bereiche Wohnen (EOF und Studenten) sowie Mitarbeiter der Büronutzungen Ganglinien für die Auslastung der Stellplätze berechnet. Die Basisdaten stammen aus dem Modell für das Tagesverkehrsaufkommen nach der „EAR 2005“ und der Richtlinie der FGSV „Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung“.

Nach der Stellplatzsatzung sind für diese Nutzungen (Wohnen EOF, Studentenwohnen, Büronutzung) insgesamt 192 Stellplätze vorgesehen. Nach den derzeitigen Planungen sollen diese durch 20 fest zugeordnete Stellplätze für das Gewerbe und 103 Stellplätze in der Wechselnutzung abgebildet werden. Dies entspricht einer Reduzierung von 69 Stellplätzen.

Für die Abschätzung der Belegungsganglinien wurden darüber hinaus folgende Annahmen getroffen:

- Die Auslastung für den Bereich Wohnen liegt bei maximal 95%, da kaum alle Bewohner gleichzeitig mit ihren Fahrzeugen anwesend sein werden.
- Die Auslastung für das Gewerbe wurde nachts mit maximal 10% angesetzt.
- Als Eingangswerte für das Modell wurden die notwendigen Stellplatzzahlen ohne Mobilitätskonzept und Wechselnutzung genutzt.

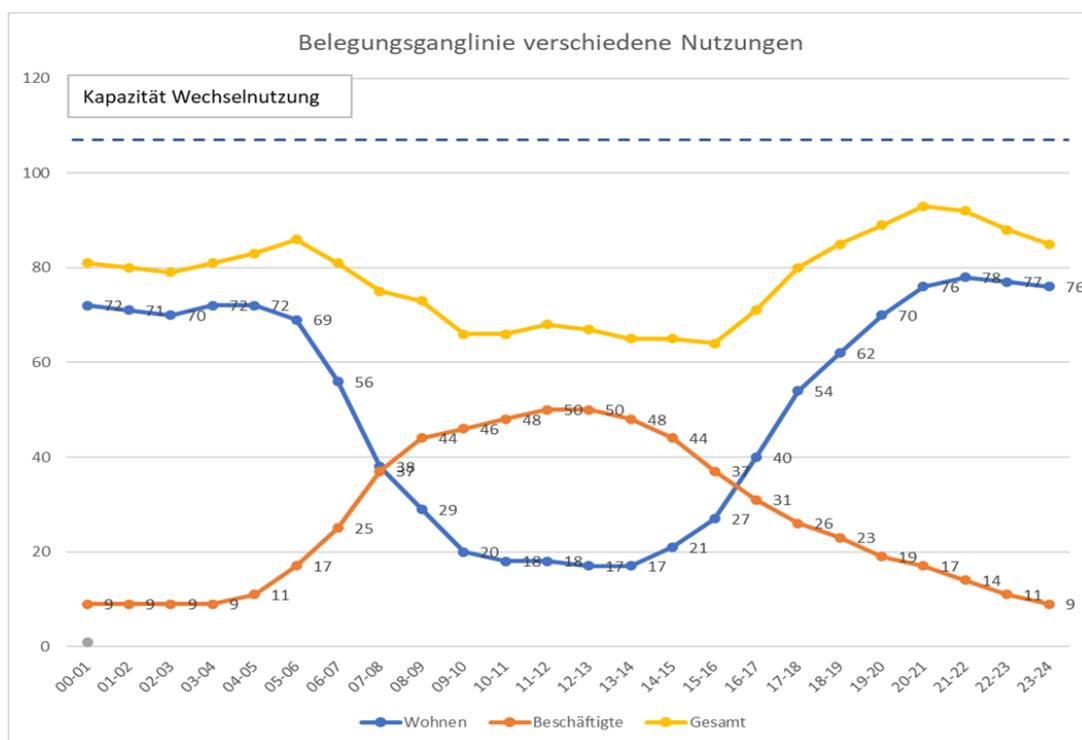
Diese Parameter lassen sich bei Bedarf variieren, indem es beispielsweise den Mitarbeitern nicht gestattet wird, im Bereich der Wechselnutzung ihre Fahrzeuge über Nacht und am Wochenende zu parken.

Unter den genannten Voraussetzungen werden für die Belegungsganglinien die untenstehenden Verläufe erwartet: Blau dargestellt ist die Verlaufskurve für den Bereich Wohnen und rot diejenige für die Beschäftigten. Wenn man zu jedem Zeitpunkt die beiden Werte summiert, ergibt sich der gelb dargestellte Verlauf, aus dem die maximale Auslastung des Bereichs der Wechselnutzung hervorgeht.

Dabei zeigt sich, dass die geplanten 105 Stellplätze für die Wechselnutzung nach diesem Modell gut ausreichen dürften, um den Bedarf abzudecken. Der Maximalwert ergibt sich zwischen 20 und 21 Uhr mit insgesamt 93 Fahrzeugen.

Diese Darstellung zeigt auch, dass die geplante Wechselnutzung genügend Puffer bietet, wenn die nach Bebauungsplan zulässigen Spielräume bei den gewerblichen Nutzungen so ausgelegt werden, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze maximal erhöht. Die Ganglinien für die Beschäftigten bietet auch in der Spitzenstunde noch genügend Puffer, um weitere 16 Stellplätze für den gewerblichen Bereich abzudecken.

Belegungsganglinien verschiedener Nutzungen



Auch wenn solche Modelle wichtige Anhaltspunkte für die Planungen geben, müssen diese in der Realität geprüft und an den Standort angepasst werden. Es wird daher empfohlen die Anzahl der vergebenen Zufahrtsberechtigungen langsam zu erhöhen und die tatsächliche Auslastung kontinuierlich zu beobachten, damit es keine Überbuchung gibt.

Für den „öffentlichen Bereich“ gibt es keine Modelle, mit denen sich die geplanten Nutzungen (Einzelhandel, Fitnessstudio etc.) differenziert betrachten lassen. Es ist aber naheliegend, dass es hier Synergien zwischen den Nutzungen geben wird.

5.5. INFORMATION UND KOMMUNIKATION

Ein schlüssiges Informations- und Kommunikationskonzept kann an verschiedenen Stellen ansetzen und Informationen in unterschiedlicher Tiefe anbieten. Die zukünftigen Nutzer sollten möglichst schon frühzeitig über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert werden. Durch ein umfassendes Kommunikationskonzept werden sie dazu motiviert, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und neue Angebote auszuprobieren. Darüber hinaus sollten aber auch immer und vor allem schnell Informationen zur Funktion der Mobilitätsoptionen, wie z. B. der Ausleihe von Fahrzeugen zur Verfügung stehen und den aktiven Nutzern bei der Nutzung helfen und etwaige Probleme lösen.

Mögliche Maßnahmen zur Information und Kommunikation könnten daher sein:

- Mobilitätsbroschüren
- Quartiers-Apps
- Monitore in den Eingangsbereichen (inkl. Echtzeit-Abfahrtszeiten des ÖPNV)
- Informationspakete für Interessenten und neue Mieter / Eigentümer
- Mobilitätspakete (z.B. mit Pauschalen oder Freiminuten für Sharing-Angebote)

Da es zum diesem frühen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll erscheint, sich auf konkrete Maßnahmen für die Kommunikation festzulegen, werden hier zunächst mögliche Ansätze vorgestellt. Für die Wirkung des Mobilitätskonzeptes ist es jedoch unabdingbar, dass die Mobilitätsoptionen zielgerichtet an alle Bewohner und Nutzer kommuniziert werden.

5.5.1. INFORMATIONSPAKET FÜR KÜNFTIGE NUTZER MIT TESTGUTSCHEINEN

Alle Nutzer können eine Broschüre erhalten, in der alle Mobilitätsangebote ausführlich dargestellt und erklärt werden. Diese soll möglichst schon vor oder zumindest mit dem Einzug, zum Beispiel im Rahmen von Besichtigungsterminen und Gesprächen mit Interessenten, verteilt werden. Aber auch den Bewohnern im Bestand sollte die Broschüre immer aktuell zur Verfügung gestellt werden.

In der Broschüre sollte zu jedem Element des Mobilitätsangebots eine Beschreibung zu finden sein, die die wichtigsten Fragen zur Nutzung beantwortet, aber auch Hinweise zum „Troubleshooting“ enthält. Mögliche Inhalte der Broschüre:

- Standort der Angebote (inclusive Plan mit ÖPNV-Haltestellen und Linien)
- Funktionsweise, Ausleihe, Nutzung
- Voraussetzungen für die Nutzung (z.B. Führerscheinklasse, Alter)
- Kosten der Nutzung
- FAQs (frequently asked questions)



Als Vorbild kann die Broschüre dienen, die für die Lincoln-Siedlung in Darmstadt entwickelt wurde. Es wird davon ausgegangen, dass diese Broschüre alle zwei bis drei Jahre aktualisiert werden muss.

5.5.2. DISPLAY FÜR HAUSEINGÄNGE

An den Hauseingängen könnte ein Display angeboten werden, welches verschiedene Mobilitätsrelevante Informationen zur Verfügung stellt.

- Service-Telefonnummer(n)
- Wetter-Information für den Tag
- Real-Time Informationen über ÖPNV Angebot
- Aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit Fahrzeugen an der Mobilitätsstation
- Aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit von Car-Sharing-Autos

Beispiel Informationsdisplay aus dem Domagpark



DOMAGKWERK
Handwerk + Service

Fritz-Winter-Straße 3 089 / 38 366 310
80807 München info@domagwerk.de
www.domagwerk.de

Mo–Fr 10⁰⁰ - 13⁰⁰ und 15³⁰ - 18³⁰ Uhr
Sa 10⁰⁰ - 13⁰⁰ Uhr
So und Feiertage geschlossen
Andere Zeiten nach Vereinbarung

Unsere Leistungen:

Wetter München

DIENSTAG MITTWOCH DONNERSTAG



9° 0" 3° 0" 7° 0"

clawweather.com Mehr Info

Gertrud-Grunow-Straße 12:09

Linie	Ziel	Abfahrt in Min.
50	Johanneskirchen Bf.	2
50	OEZ Dessauerstraße	2
50	OEZ Dessauerstraße	10
50	Johanneskirchen Bf.	12
50	Johanneskirchen Bf.	22

Domagkstraße 12:09

Linie	Ziel	Abfahrt in Min.
50	Johanneskirchen Bf.	1
23	Schwabing Nord	2
50	OEZ Dessauerstraße	3
23	Münchner Freiheit	6
50	Johanneskirchen Bf.	11

DomagPark Nachrichten

- Die Mittagsbetreuung stellt sich vor!
- Freie Plätze für Kinder 3-5 in einer Elterninitiative in Freimann
- Auch im neuen Jahr geht es wieder los - Live im Lihotzky!
- Leiter*in für KITA HORIZONT in Vollzeit gesucht!
- Bauernmarkt im DomagkPark am 13.1.
- Künstlersonntag DomagkAteliers am 21.1.
- Veränderte Seitenstruktur der DomagkPark-Website

Quelle: <https://www.domagkpark.de/nachrichten.html>

DomagkPark Mobilitätsstation

Typ	Produkt	Kennzeichen	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
E-Bike	E-Bike	FDD E-Bike 1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
E-Bike	E-Bike	FDD E-Bike 2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
E-Bike	E-Bike	FDD E-Bike ...	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
E-Bike	Leiter/fahr...	FDD Trans...	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
E-Bike	Leiter/fahr...	FDD Kinder...	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Elektro-Roller	E-Roller	FDD E-Rolle...	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Elektro-Roller	E-Roller	FDD E-Rolle...	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

ACHTUNG: Das ist eine Demo! Es werden keine Echtdaten angezeigt.

5.5.3. MOBILITÄTSFLYER

Ergänzend zur Broschüre kann ein Mobilitätsflyer ausgegeben werden, der leicht zusammengefasst und mitgenommen (Brieftaschenformat) werden kann. Er enthält insbesondere die wichtigsten Servicetelefonnummern der verschiedenen Mobilitätsangebote sowie die ÖPNV-Verbindungen im Umfeld. Der Flyer sollte voraussichtlich einmal jährlich aktualisiert werden.

Mobilitätsflyer aus der Lincoln-Siedlung Darmstadt

Parken für private Kraftfahrzeuge

Die Lincoln-Siedlung soll „autofarm“ und mit weniger Kfz-Stellplätzen als es in den meisten Quartieren üblich ist, entwickelt werden. So wird der überwiegende Teil der Parkplätze in Sammelgaragen angeboten, die maximal 300 Meter entfernt von den Häusern liegen. Geplant ist, die Stellplätze an den Hausengängen für mobilitätsgeschränkte Personen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge zu reservieren. Für die Erteilung einer Parktickets ist in allen Fällen das Mobilitätsmanagement zuständig. Selbstverständlich ist es aber möglich, die Häuser zum Ein- und Entladen von Fahrzeugen direkt anzufahren.

Stellplätze für Besucher finden sich entlang der Querstraßen. Das Parken ist grundsätzlich kostenpflichtig.

Kontakt

Wissenschaftshofstadt Darmstadt

Stadtplanungsamt
Abt. Mobilität und öffentlicher Raum
 Projektleitung
 Besenanger Straße 125 – 127, Gebäude C
 64295 Darmstadt

Tel.: +49(0)6151/13-2300
 moma.lincoln@darmstadt.de
 www.lincoln-siedlung.de

Heute Lastenrad leihen und morgen E-Car fahren?
 Das Mobilitätsmanagement macht's möglich.

Das Mobilitätsmanagement ist Ansprechpartner für Mieter, Bauherren, Planende und Projektentwickler. Um die Bewohner der Lincoln-Siedlung bei der Nutzung des multi-mobilen Angebotes von Anfang an aktiv und dauerhaft zu unterstützen, wird für das Mobilitätsmanagement eine Geschäftsstelle in der Quartiersmitte eingerichtet.

Service des Mobilitätsmanagements:

- Beratung rund ums Thema Mobilität in der Siedlung
- Buchungsservice für alle Mobilitätsangebote
- Zentrales Parkraum-Management / Stellplatzvergabe
- Entwicklung neuer Mobilitätservices mit den Bewohnern (z. B. Lieferservice)

Moderne Mobilität für ein neues Quartier

www.lincoln-siedlung.de

Zeitgemäß und nachhaltig – das Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung sorgt für eine ganz neue städtische Lebensqualität

In der Lincoln-Siedlung wird die Vision eines nachhaltigen städtischen Verkehrskonzepts umgesetzt. Dabei wird erstmalig die Umsetzung eines planerischen Konzepts von Anfang an durch ein aktives, vor Ort verankertes Mobilitätsmanagement begleitet.

Die Bewohner werden ein vielfältiges, in dieser Dichte einmaliges Angebot an Verkehrsmitteln und -dienstleistungen vorfinden. Zum Angebot gehören Car-sharing-Fahrzeuge, Fahrradverleihsysteme, Lastenräder und Zubehör (z. B. Fahrradanhänger) sowie Elektrofahrzeuge. Eine Beratung erfolgt, falls gewünscht, durch die Mobilitätszentrale vor Ort. Ergänzt wird das breite Angebot durch eine gute ÖPNV-Anbindung.

Die Einkaufsmöglichkeiten am „Marktplatz Besenanger“, die Kindertagesstätten und die geplanten Grundschulen sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Insgesamt bietet das Mobilitätsmanagement zahlreiche Möglichkeiten, die die individuelle Mobilität der Bewohner erweitern und die Unabhängigkeit vom (eigenen) Auto stärken.

Das Mobilitätsangebot

- Damit die Bewohner sicher und bequem mit dem Fahrrad in die City und in die beliebtesten Stadtteile fahren können, werden die Radverkehrsanlagen entlang der Heidelberger Straße ausgebaut und Locken geschlossen.
- Neue Überwege an der Karlsruher Straße sichern den Anschluss an das übergeordnete Fuß- und Radverkehrsnetz im Westen.
- Mit einer neuen Straßenbahnhaltestelle an der Heidelberger Straße (in Höhe der geplanten Schule) werden die ÖPNV-Anbindungen verbessert und es gibt umfangreiche Taxiverbindungen in die City, zum Hauptbahnhof, nach Arheilgen und nach Eberstadt. Die Haltestelle Marienhöhe wird ausgebaut.

- Für Fuß- und Radverkehr werden neue Überwegungsangebote über die Heidelberger Straße in Höhe des Quartiersplatzes bzw. der Schule geschaffen, damit wird die Erreichbarkeit der Lichtenbergschule Darmstadt und der Freizeitangebote im Umfeld der Besenanger Kiesgrube verbessert.
- Durch den Quartierspark führen separate Fuß- und Radwege.
- Alle Straßen im Quartier werden verkehrsberuhigt ausgebaut (Tempo 30 oder Spielstraße). Damit wird der Autoverkehr verlangsamt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht.
- Im gesamten Quartier werden dezentral im öffentlichen Raum sowie auf Privatgrundstücken hochwertige Fahrradabstellanlagen geschaffen.

- Ein komfortables car-sharing-Angebot für die Bewohner wird 2016 eingerichtet.
- Im Laufe des Jahres 2016 werden Lastenfahräder und E-Scooter zur Verfügung gestellt. Ferner sind zwei Call-a-Bike-Fahrradverleihsystemstationen in Planung.
- Eine neue Straßenverbindung zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße am südlichen Quartiersrand (s. Übersichtsbild) schließt das Wohngebiet direkt an das übergeordnete Straßennetz an, sodass der Verkehr die Wohngebiete nicht belastet.

Quelle: https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/verkehrsprojekte/Mobilitaet_Lincoln/Flyer_Lincoln-Siedlung_1706.pdf

6. REDUKTIONSPOTENZIALE DER MAßNAHMEN

Es gibt keinen etablierten Umrechnungsfaktor von Maßnahmen zu Reduktionspotenzialen, daher wurden Erfahrungswerte aus anderen Projekten genutzt. Als Vergleichsgrößen werden hier die Angaben aus dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW aus dem Jahr 2019 genutzt, die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW veröffentlicht wurden.

Dort werden die Werte aufgeführt, die in der folgenden Tabelle als Vergleichswert in der letzten (rechten) Spalte stehen. Für das Vorhaben an der Grunewaldstraße wurden eher die unteren Werte der Spannen angenommen, sodass es sich tendenziell um eine konservative Wirkungsabschätzung handelt.

Mobilitätsangebot	Reduktion Stellplätze (%)	Vergleich Zukunftsnetz NRW
Maßnahme 1: Fahrradförderung / Fahrradabstellanlagen	3%	bis zu 5%
Maßnahme 2: Mobilitätsdienstleistungen (e-Vespas, Lastenfahrräder, Pedelecs, Kleinstfahrzeuge etc.)	2%	bis zu 5% (nur Fahrradverleihsystem)
Maßnahme 3: Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing)	5%	bis 10% (nur Carsharing)
Maßnahme 4: Flexibles Stellplatzmanagement	12,5%	keine vergleichbaren Angaben
Maßnahme 5: Kommunikation	3%	bis zu 5%
Summe	25,5%	

Nach Aufstellung eines Mobilitätskonzept muss geklärt werden, auf welcher Ebene des Planungsprozesses die sich aus den Maßnahmen ergebenden Rechte und Verpflichtungen festgesetzt werden. Die nachfolgende Übersichtstabelle gibt hierfür erste Anhaltspunkte, die im weiteren Verfahrensverlauf weiterentwickelt und verfeinert werden müssen.

Mobilitätsangebot	Reduktion Stellplätze (%)	Rechtliche Verortung/Sicherung
Maßnahme 1: Fahrradförderung / Fahrradabstellanlagen	3%	Im Städtebaulichen Vertrag Grundsätze regeln und Variabilität sichern, ggf. Auflage in BG
Maßnahme 2: Mobilitätsdienstleistungen (e-Vespas, Lastenfahrräder, Pedelecs, Kleinstfahrzeuge etc.)	2%	Städtebaulicher Vertrag (Verpflichtung zur dauerhaften Vorhaltung von Gerätschaften und Ladestationen)
Maßnahme 3: Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing)	5%	Städtebaulicher Vertrag (Verpflichtung zum Abschluss und zur Aufrechterhaltung entsprechend vertraglicher Bindungen an Anbieter)
Maßnahme 4: Flexibles Stellplatzmanagement	12,5%	Städtebaulicher Vertrag, ggfs. DBK (Ausschluss Einzelverkauf, zwingend flexible Nutzbarkeit)
Maßnahme 5: Kommunikation	3%	Städtebaulicher Vertrag (vertragliche Verpflichtung zur Implementierung und dauerhaften Aufrechterhaltung von Maßnahmen), Auflage BG
Summe	25,5%	