



Mobilitätskonzept für Ostermünchen

Carsharing

Es erfolgt eine Anschaffung von zwei elektrisch betriebenen Carsharing-Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge dienen zunächst nur den Bewohnern des Quartieres „Ostermünchen Mitte“. Sollten diese Fahrzeuge nicht wirtschaftlich ausgelastet werden können, erhalten die umliegenden Nachbarn die Erlaubnis, die Fahrzeuge frühestens nach zwei Jahren, gerechnet ab der Übergabe der letzten Wohneinheit, mitzubেনutzen.

Die Carsharing-Fahrzeuge werden ebenerdig auf der Parkplatzfläche vor Haus B2 angelegt, damit sie sich unmittelbar in der Nähe der Mobilitätsstation befinden und zugleich zentral gelegen und gut sichtbar für alle Bewohner sind. Alle Stellplätze werden gegen unbefugte Benutzung gesichert. Ladesäulen werden in das Lademanagementsystem integriert. Die Fahrzeuge sind mittels einer digitalen App buch- und abrechenbar.

E-Motorroller & Bikessharing

Auf Grund der ländlichen Lage und der Entfernungen zu den umliegenden Ortschaften bietet sich die Anschaffung von zwei E-Motorrollern an, um auch die Bewohner im Jugendalter (ab 16 Jahren) miteinzuschließen.

Außerdem erfolgt die Anschaffung von zwei E-Lastenfahrrädern und drei Fahrradanhängern.

Die E-Motorroller, die E-Lastenräder, sowie die Anhänger werden im Teilbereich A der Tiefgarage in der Mobilitätsstation untergebracht. Eine entsprechende Infrastruktur des Abstellplatzes wird vorgesehen (Lademöglichkeit und Diebstahlschutz).

Pkw-Stellplätze

Die oberirdischen Stellplätze sind zur Wechselnutzung vorgesehen. Tagsüber dienen sie der Nutzung der gewerblichen Besucher und Mitarbeiter der Apotheke und des Dorfladens, sowie der Arztpraxen, der Tagespflege und des Pflegestützpunktes. Außerhalb der Öffnungszeiten können die Stellplätze von Besuchern der Bewohner oder auch Kirchen- bzw. Dorfplatzbesuchern genutzt werden. Somit wird der Leerstand von Stellplätzen vermieden und die benötigte Stellplatzanzahl reduziert. Die vorgesehene Anzahl von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen wird hierbei beachtet und integriert. Außerdem sind im Bereich des großen Parkplatzes neben der Apotheke zwei öffentliche Elektroladestationen geplant.

Die Bewohnerstellplätze werden in den Tiefgaragen des Teilbereich A und B erstellt. Hier wird je Wohnhaus ein Stellplatz für eine mobilitätseingeschränkte Person integriert.

E-Mobilität PKW

Jeder Tiefgaragenstellplatz wird mit einer Elektroinfrastruktur mittels Verkabelung für die E-Mobilität vorgerüstet. Zudem wird der Elektrotechnikraum entsprechend groß dimensioniert, sodass ein intelligentes Lademanagementsystem eingebaut werden kann. Die noch zu bildende Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) wird bei Nutzungsaufnahme in einem WEG-Beschluss einen Vertrag mit einem E-Mobilitätsdienstleister abschließen, welcher sodann die Wallboxen und das entsprechende intelligente Lademanagementsystem installiert. Abgerechnet werden die jeweiligen Wallboxen über einen sogenannten Zwischenzähler oder über eigenständige Zähler.

Stellplätze Radverkehr

Gemäß der Stellplatzsatzung, welche in der Rahmenplanung angenommen wurde, wird die geforderte Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem Baugrundstück angeboten. Es werden zwei oberirdische Fahrradscheunen errichtet in denen jeweils die Fahrräder der Bewohner gesichert abgestellt werden können. Die Nutzung ist auf die Bewohner beschränkt.

Weitere Fahrradstellplätze befinden sich unterhalb der jeweiligen Gebäude in der Tiefgarage.

Oberirdisch im Teilbereich A werden weitere Fahrrad-Stellplätze, anhand von Fahrradbügeln vor der Apotheke und dem Dorfladen geschaffen.

An den Hauseingängen im Teilbereich B werden für Besucher sowie zum Liefern und Laden weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angeboten. Hierzu werden vier bis sechs Fahrradbügel je Hauseingang errichtet.

Service

Im Bereich des Dorfplatzes wird eine kooperative Paketbox installiert, die der Paketannahme für alle Bewohner dient. Wenn der Hersteller der Paketbox dies technisch ermöglicht, wird auch der Versand von Paketen angeboten. Die Box wird durch den Vorhabenträger finanziert. Der Betrieb wird durch einen Dienstleister gesichert.

In der Mobilitätsstation wird es zudem eine Fahrrad-Reparaturwerkstatt für die Bewohner geben, mit diebstahlgesichertem Werkzeug und Ersatzteilen, sowie einer Montagehalterung und Reinigungsmöglichkeit. Außerdem werden Ladeschränke und Schließfächer vorgesehen.

Betrieb und Sicherung

Die nachhaltigen Mobilitätsformen sollen durch Werbung gefördert werden. In der Marketingphase werden die Vorzüge bewusst beworben. Entsprechende Informationen z.B. zum Mobilitätsangebot werden hierzu aufbereitet.

Der Bauträger wird einen geeigneten Partner für die Konzeptionierung und den Betrieb des Carsharings und der E-Motorroller suchen.

OST Mobilitätskonzept

Schätzung Einwohnerzahl im Quartier für Teilbereich B

Wohnungstyp	Anzahl	Einwohnerzahl		Gesamteinwohnerzahl
2-Zimmer		41 WE	1,5 Pers.	62 Pers.
3-Zimmer		19 WE	2,5 Pers.	48 Pers.
4-Zimmer		3 WE	3,5 Pers.	11 Pers.
		63 WE		120 Pers.

Car-Sharing

Berechnung 1: Basierend auf Mobilitätskonzept Projekt Winklbauer Höfe Holzkirchen				
PKW Dichte Land Bayern:		613 PKW/1000 EW	0,61 PKW/EW	
PKW Zahl Quartier OST		120 EW	73 PKW	
Bedarfsvariante 1: Alle PKW werden durch Carsharing ersetzt				
Anzahl PKW im Quartier	Verhältnis Carsharing zu Privat PKW		Benötigte Carsharing PKW	
73 PKW	0,05 CS/PKW			3,66
Bedarfsvariante 2: Nutzer pro Carsharing PKW laut Bundesverband CarSharing e.V.				
Anzahl PKW im Quartier	Nutzer pro Carsharing PKW		Benötigte Carsharing PKW	
73 PKW	75			0,98
Bedarfsvariante 3: Nutzer pro Carsharing PKW nach vergleichbaren autoreduzierten Wohnkonzepten				
Anzahl PKW im Quartier	Nutzer pro Carsharing PKW		Benötigte Carsharing PKW	
73 PKW	123			0,60
Querschnitt 1				1,74
Berechnung 2: 1/4 der zukünftigen Bewohner werden kein PKW besitzen				
Einwohner und PKW Zahl Quartier OST		120 EW	73 PKW	
PKW Zahl 3/4 der zukünftigen Bewohner		90 EW	55 PKW	
Bedarfsvariante 1: Alle PKW werden durch Carsharing ersetzt				
Anzahl PKW im Quartier	Verhältnis Carsharing zu Privat PKW	Benötigte Carsharing PKW		
55 PKW	0,05 CS/PKW			2,75
Bedarfsvariante 2: Nutzer pro Carsharing PKW laut Bundesverband CarSharing e.V.				
Anzahl PKW im Quartier	Nutzer pro Carsharing PKW	Benötigte Carsharing PKW		
55 PKW	75			0,73
Bedarfsvariante 3: Nutzer pro Carsharing PKW nach vergleichbaren autoreduzierten Wohnkonzepten				
Anzahl PKW im Quartier	Nutzer pro Carsharing PKW	Benötigte Carsharing PKW		
55 PKW	123			0,45
Querschnitt 2				1,31
Querschnitt beider Berechnungen inkl. Bedarfsvarianten				1,53
				2,00

Bike-Sharing

Berechnung 1: Basierend auf Mobilitätskonzept Projekt Winklbauer Höfe Holzkirchen				
Bedarfsvariante 1: Empfehlung für öffentliche Bikesharingsysteme von 20 Fahrrädern je 1000 Einwohner				
Empfohlene Fahrradanzahl je Einwohner	Einwohner Quartier OST	Benötigte Bikesharing Fahrräder		
0,02 F/EW		120 Pers.		3
Bedarfsvariante 2: Deutschland bezogener Erfahrungswert aus der Praxis von 1,3-1,4 Fahrrädern je 1000 Einwohner				
Empfohlene Fahrradanzahl je Einwohner	Einwohner Quartier OST	Benötigte Bikesharing Fahrräder		
0,0014 F/EW		120 Pers.		1
Bedarfsvariante 3: Stadt München bezogener Erfahrungswert aus der Praxis von 2,25 Fahrrädern je 1000 Einwohner				
Empfohlene Fahrradanzahl je Einwohner	Einwohner Quartier OST	Benötigte Bikesharing Fahrräder		
0,0023 F/EW		120 Pers.		1
Querschnitt inkl. aller Bedarfsvarianten				2

Stellplatzreduzierung

Teilbereich A				
Nutzungen	WE/Wohnfläche/Nutzfläche	Stellplatzschlüssel	Benötigte Stellplatzzahl	
Altenwohnen	15 WE	0,2 STP/WE	3 STP	
Tagespflege	1	3 STP bis 36 Pflegeplätze	3 STP	
Apotheke	100 m²	0,03 STP/m² NF	4 STP	
Arztpraxis	150 m²	0,05 STP/m² NF	8 STP	
Büro Pflegedienst	80 m²	0,03 STP/m² NF	5 STP	
Dorfladen	150 m²	0,03 STP/m² NF	5 STP	
Sozialbüro			1 STP	
Mitarbeiter Tagespflege			5 STP	
Teilbereich A Gesamt			34 STP	
Teilbereich B				
Nutzungen	Anzahl WE	Stellplatzschlüssel	Benötigte Stellplatzzahl	
Wohnen	63 WE	1,5 STP/WE	95 STP	
Teilbereich B Gesamt			95 STP	
Quartier Gesamt			129 STP	