



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

# Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau

Von notwendigen Stellplätzen und alternativen Mobilitätsbausteinen



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



# Inhalt

- 3 Vorwort
- 4 Zur Einleitung ein Praxisbeispiel: Mobilität im Domagkpark
- 6 Immobilienwirtschaft und Mobilität: Historische Entwicklung in München
- 8 Aktive und geteilte Mobilität am Wohnort
- 10 München macht es möglich: Interview mit dem Hauptabteilungsleiter der Lokalbaukommission
- 12 Mobilitätskonzepte für alle Bauvorhaben
- 14 Reduzierung des Stellplatzschlüssels in München
- 16 Beispielrechnungen zur Stellplatzreduzierung
- 18 Phasen der Erstellung eines Mobilitätskonzepts, Handlungsempfehlungen
- 20 Illustration eines Mobilitätskonzeptes
- 22 Zielgruppenorientierung
- 24 Standortanalyse
- 26 Kommunikation und Anreize
- 28 Integration in die Gebäudeplanung
- 30 Flexible Nutzung von Stellplätzen und Tiefgaragenmanagement
- 32 Management von Mobilitätsdienstleistungen
- 34 Mobilitätskomponenten: Carsharing
- 36 Mobilitätskomponenten: Bikesharing
- 40 Mobilitätskomponenten: weitere Bausteine
- 44 Integration von E-Mobilität
- 46 Beispielrechnung zu einer hauseigenen Mobilitätsstation
- 48 Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren, Beispiele aus anderen Städten
- 50 Weitere Praxisbeispiele: Wohnanlagen und Wohnquartiere
- 52 Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren in München
- 54 Das Formblatt zum Bauantrag
- 62 Quellen
- 63 Impressum

Die Landeshauptstadt München wächst stetig und damit auch die Anforderungen an unsere tägliche Mobilität. Um die Aufenthaltsqualität unserer öffentlichen Räume und die Funktionalität unseres Verkehrssystems zu gewährleisten, werden neue Konzepte und ein Zusammenwirken aller benötigt. Mobilität ist auch ohne eigenes Auto möglich: entspannt, günstig und umweltfreundlich. Ob zu Fuß, mit Bus und Bahn, mit dem Rad oder den neuen Shared Mobility-Angeboten: Alle Angebote sollen leicht zugänglich und nutzbar sein. Auf der Basis einer multimodalen und zukunftsfähigen Mobilität können die Ziele der Verkehrswende und einer klimaneutralen Stadt bis 2035 erreicht werden.

Die Schnittstelle Wohnen und Mobilität ist hierbei von besonderer Bedeutung. Über drei Viertel aller Wege in Deutschland starten oder enden zu Hause. Die Art der Mobilitätsangebote, die am Wohnort komfortabel verfügbar sind, ist mitentscheidend, wie wir mobil sind. So kann die Verkehrswende aktiv gestaltet werden.

Prominente Beispiele in München, wie das Quartier im Domagkpark oder die Planung des neuen Stadtteils Freiham, zeigen bereits, wie die beiden Themen Wohnen und Mobilität erfolgreich miteinander verknüpft werden können. Zudem zeigen zahlreiche erfolgreich umgesetzte Einzelbauvorhaben privater Bauherr\*innen, wie Mobilitätskonzepte eine multimodale und nachhaltige Mobilität dauerhaft fördern. Jetzt gilt es, unsere Vorreiterrolle weiter auszubauen und Mobilitätskonzepte bei allen Bauvorhaben frühzeitig mitzudenken. Hierfür ist die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Wohnungswirtschaft und der Landeshauptstadt München ein wesentlicher Erfolgsfaktor.



Foto: LHM, Hase

Der Leitfaden soll Bauherr\*innen bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau eine praktische Hilfestellung geben und anhand von Beispielen aus bereits umgesetzten Bauvorhaben Anregungen bieten. Durch die Verknüpfung von Mobilität und Wohnungsbau profitieren alle Seiten: Die Umsetzung von Mobilitätskonzepten ist ein wesentlicher Baustein für ein modernes und nachhaltiges Wohnen, spart Kosten für den Bau von Tiefgaragen und wirkt sich positiv auf das gesamte Stadtbild, unsere Mobilität und das Klima aus.

Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit den Bauherr\*innen attraktive Wohnungsbaukonzepte mit einer vielfältigen und nachhaltigen Mobilität in der Landeshauptstadt München zu entwickeln und umzusetzen.

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat  
Mobilitätsreferent

Alle Links in diesem Leitfaden und weiterführenden Informationen zum Thema finden Sie gesammelt unter:



[muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



# Zur Einleitung ein Praxisbeispiel: Mobilität im Domagapark

Als im Jahre 2010 die Planungen für das Gelände der ehemaligen Funkkaserne konkret wurden, hatten sich einige Genossenschaften, Baugruppen und die städtische Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG bereits in einem Konsortium zusammengeschlossen, um ein lebendiges und lebenswertes Modellquartier zu schaffen. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt München war es ein wichtiges Anliegen, dass der öffentliche Raum, nicht zuletzt durch ein wirksames Parkraummanagement, eine hohe Aufenthaltsqualität erlangt.

Zu diesem Zeitpunkt galt in München für Wohngebäude noch ein genereller Stellplatzschlüssel für Kraftfahrzeuge (Kfz) von 1,0 (also ein Stellplatz je Wohneinheit), unabhängig von der Größe der Wohnung. Im Dialog zwischen Stadt und Bauher\*innen verständigte man sich auf ein Modellprojekt mit flexiblem Stellplatzschlüssel, der eine Absenkung bis auf 0,5 möglich machte. In einer fruchtbaren Zusammenarbeit von Wohnungswirtschaft, Bewohnerschaft, Mobilitätsanbietern und der Landeshauptstadt wurde das Konzept gemeinsam entwickelt und umgesetzt.

Die Wohnbaugenossenschaften WOGENO und wagenis erstellten in Zusammenarbeit mit der Stadt ein Mobilitätskonzept, zunächst mit dem vorrangigen Ziel der Reduzierung ihrer Stellplatzpflicht. Die beteiligten Grundeigentümer\*innen verpflichteten sich dabei gegenüber der Stadt zur Mitwirkung an dem erarbeiteten Mobilitätskonzept. Durch gemeinsam nutzbare Mobilitätsangebote sollte das eigene Auto für viele entbehrlich und damit das Quartier insgesamt attraktiver werden.

In der zweiten Phase konnten sich die ersten Bewohner\*innen, sobald sie feststanden, noch an der Konzeptionierung der Mobilitätsbausteine und der Planung des öffentlichen Raums beteiligen. Wichtige Erkenntnisse brachte eine Umfrage innerhalb der Baugemeinschaften und Genossenschaften, die neben den Wohnungen der städtischen GEWOFAG den Südteil des Quartiers prägen. Ergebnis war, dass ein beträchtlicher Teil der Neubürger\*innen weiterhin auf das eigene Auto verzichten oder es abschaffen würden, wenn es attraktive Alternativangebote gäbe.

## Mobilitätsangebote

Wer in das Neubauquartier am Domagapark einzog, fand bereits ein vielfältiges Mobilitätsangebot der einzelnen Bauträger vor. 2016 wurde die private Mobilitätsstation am südlichen Quartierseingang eröffnet. Die Landeshauptstadt München ergänzte das Konzept um Angebote im öffentlichen Raum. Dort wurden Parkplätze für freefloating und stationäres Carsharing sowie Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge markiert. Zusätzlich ergänzen eine Verleihstation für das MVG Rad und E-Roller des Anbieters Emmy das Angebot. Direkt benachbart ist ein professionell betriebener Stützpunkt von Dynamo Fahrradservice, der sich auch um den Unterhalt und die Wartung der Räder kümmert. In Tiefgaragen stehen sieben Carsharing-Fahrzeuge zur gemeinsamen Nutzung. Freie Stellplätze sind für eine flexible Parkplatznutzung reserviert.

Alle geteilten Angebote sind auf der Online-Plattform von STATTAUTO München gebündelt. Der Zugang wird ermöglicht über einen Tresor, in dem sich die Schlüssel für die gebuchten Angebote befinden. Die Abrechnung erfolgt für jeden Haushalt über eine monatliche Rechnung.

Die WOGENO realisierte für ihre Bewohner\*innen zusätzliche Angebote: Im Zentrum des Wohngebäudes mit 75 Wohnungen wurde eine dreistöckige, 200 Plätze umfassende Abstellanlage für Fahrräder platziert. Zusätzlich verleiht die Genossenschaft ihren Mieter\*innen kostenfrei Isarcards zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs.



Foto: LHM

## Erste Erfahrungen

Das Stellplatzangebot mit einem Schlüssel von 0,5 erwies sich in der Praxis als ausreichend. Bei den drei beteiligten Genossenschaften stellte sich heraus, dass weniger als 40 Prozent der Haushalte ein eigenes Auto nutzen, so dass ausreichend Stellplätze für den Carsharing-Anbieter zu Verfügung stehen. In den öffentlich geförderten Wohngebäuden der GEWOFAG reicht der Stellplatzschlüssel von 0,5 ebenfalls aus, es werden sogar freie Stellplätze zur Vermietung an Externe angeboten.



Foto: LHM



Foto: LHM, Screengrabs



Foto: LHM, Nagy



# Immobilienwirtschaft und Mobilität

## Historische Entwicklung in München

Vor 80 Jahren erreichte das Thema Mobilität den Wohnungsbau: Im Jahre 1939 hielt mit der "Reichsgaragenordnung" der Stellplatzschlüssel 1,0 Einzug. Die Immobilienwirtschaft sollte ihren Beitrag zur massenhaften Motorisierung leisten, die mit dem Volkswagen eingeläutet war. Seitdem begleitet dieser Schlüssel den Wohnungsbau in Deutschland, jahrzehntelang eingebettet in das Konzept der auto-gerechten Stadt.

Mittlerweile hat sich das Mobilitätsverhalten der Münchner\*innen stark ausdifferenziert.

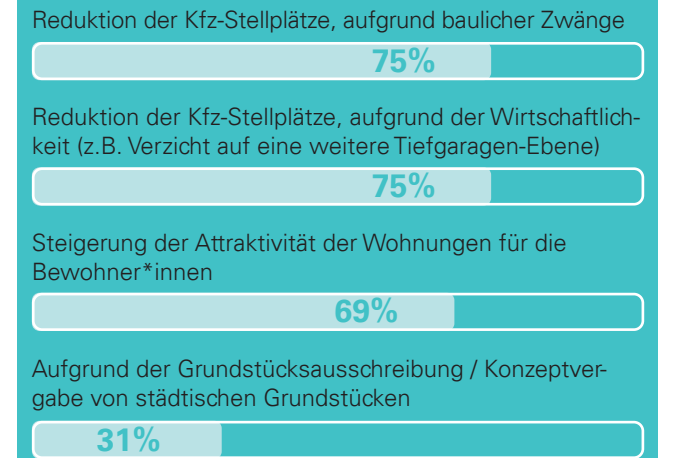


Foto: LHM, Stadtarchiv



Foto: LHM, Nagy

### Was war, beziehungsweise ist, Ihre Motivation, sich mit Mobilitätskonzepten in München zu beschäftigen?



Quelle: Befragung von Bauherr\*innen durch stattbau GmbH



40% der Haushalte haben kein eigenes Auto



nur 22% der Münchner\*innen nutzen täglich das Auto



statistisch hat fast jede\*r Münchner\*in ein Fahrrad



über 3.000 Carsharing-Pkw stehen im Stadtgebiet bereit



auf 1.000 Münchner\*innen entfallen zwei Carsharing-Pkw

### Die Landeshauptstadt München hat auf diese Trends reagiert.

2012 wurde erstmalig eine Fahrradabstellplatzsatzung für Neubauten, Erweiterung und Nutzungsänderung erlassen und 2020 überarbeitet, die auf den wachsenden Fahrradbestand in den Haushalten reagierte.

Im Jahr 2016 wurde der Kfz-Stellplatzschlüssel per Stadtratsbeschluss flexibilisiert und differenziert. Untersuchungen im Segment des geförderten Wohnungsbaus ergaben einen deutlich geringeren Bedarf an Stellplätzen für private Personenkraftwagen (Pkw). Zudem wurde die Möglichkeit eröffnet, den Stellplatzschlüssel mit einem Mobilitätskonzept an die konkreten Bedarfe eines Bauvorhabens anzupassen.

Was mit Pionierprojekten „autoarmes Wohnen“ oder „autofreies Wohnen“ Mitte der 90er Jahre begann, etabliert sich mittlerweile als fester Bestandteil der Neubauplanungen quer durch die Münchner Immobilienwirtschaft. Ein starrer Stellplatzschlüssel wird infrage gestellt und weicht einer bedarfs- und kostenorientierten Planung von Tiefgaragen und weiterer Flächenanteile für alternative Mobilitätsbausteine.

Alle Informationen zur Stellplatzsatzung und relevante Beschlüsse finden Sie unter der Kategorie „**Städtische Richtlinien und Informationen zum Bauantrag**“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



### Die Motivation

Zur Vorbereitung dieses Leitfadens wurde von der stattbau GmbH eine Befragung von Akteur\*innen der Münchner Immobilienwirtschaft durchgeführt.

Ein Ergebnis ist, dass bei den festgestellten Motiven zur Reduzierung der Stellplatzanzahl mittels Mobilitätskonzept meist ökonomische und bauliche Gründe im Vordergrund stehen. So kann die Vermeidung des Baus einer zweiten Tiefgaragenebene ebenso ausschlaggebend sein, wie die Möglichkeit zum Verzicht auf kosten- und wartungsintensive Parkierungssysteme. Immer wird dabei auch eine unterdurchschnittliche Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen erwartet. Dies gilt insbesondere im geförderten Wohnungsbau.

Die beiden städtischen Wohnungsbaugesellschaften GWG und GEWOFAG haben beispielsweise Mobilitätskonzepte zum festen Bestandteil ihrer Projektentwicklung gemacht. Im freifinanzierten Bereich spielt diese Option vor allem bei der Planung von Kleinwohnungen und Bauvorhaben im innerstädtischen Bereich mit bester Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die Nahversorgung eine Rolle.

Eine fast gleichwertige Motivation, so stellte die Befragung außerdem fest, ist die Steigerung der Attraktivität der Wohnungen. Dies ist besonders ausgeprägt bei Baugemeinschaften und Baugenossenschaften, wo die Eigentümer\*innen auch die Nutzer\*innen sind. Eine reduzierte Autonutzung soll hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stärken und Platz für die Unterbringung alternativer Fortbewegungsmittel oder auch Gemeinschaftsflächen in den Untergeschossen schaffen.

### Konzeptvergabeverfahren

Einen weiteren Schub brachten die Konzeptvergabeverfahren bei der Ausschreibung städtischer Grundstücke für den Wohnungsbau. Dabei werden von den Bewerber\*innen Mobilitätskonzepte oder die Beteiligung an einem quartiersbezogenen Mobilitätskonzept eingefordert. Insbesondere in größeren Neubaugebieten ermöglicht dies die Kooperation und den Erfahrungsaustausch zwischen Bauherr\*innen und die Integration ihrer Mobilitätsbausteine in ein quartiersbezogenes Konzept.



# Aktive und geteilte Mobilität am Wohnort

## Durch ein vielfältiges Angebot Möglichkeiten schaffen!

Der Umzug in eine andere Wohnung bedeutet für die meisten Menschen eine Veränderung der Lebensumstände und der täglichen Routinen. In dieser Umbruchsituation bietet sich die ideale Möglichkeit zur Neuausrichtung des Mobilitätsverhaltens. Ziel ist es, diese Anpassung durch entsprechende Angebote so zu erleichtern, dass nachhaltige Verkehrsmittel die erste Wahl sind. Auf ein konkretes Projekt bezogen bedeutet dies, dass man als Bauherr\*in zunächst die vorhandenen Möglichkeiten vor Ort einschätzt und Fehlendes im Rahmen des Vorhabens ergänzt.

Die größte Rolle hierbei spielt die aktive Mobilität: zu Fuß, per Rad oder Pedelec, sowie mit dem Lastenrad. Als Ergänzung kann die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch Bereitstellung von Zeitkarten gefördert und Shared Mobility-Lösungen angeboten werden.

Dabei ist es entscheidend, dass das Thema Mobilität frühzeitig kommuniziert und aktiv in Marketing und Vertrieb eingebunden wird. Werden die (zukünftigen) Bewohner\*innen aktiv in die Ausgestaltung miteinbezogen, können Bedürfnisse und Ansprüche frühzeitig ermittelt werden. Je klarer dem Einzelnen wird, dass die alltäglichen Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen problemlos mit alternativen Verkehrsmitteln bewältigt werden können, desto

mehr wächst die Überzeugung, dass das private Auto verzichtbar ist.

Wie wichtig die Information über die in der Nachbarschaft zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote ist, zeigt eine Befragung im Rahmen des EU-Projektes CIVITAS ECCENTRIC in der Parkstadt Schwabing und dem Domagkpark aus dem Jahr 2019, an der sich 328 der etwa 2.100 Haushalte beteiligten. Während die vielfach beworbenen öffentlichen Mobilitätsstationen im Domagkpark über 70 Prozent der Befragten bekannt waren, war die Station in der Parkstadt nur bei 37 Prozent bekannt. Daher empfehlen auch Carsharing-Betreiber, die Angebote frühzeitig zu kommunizieren.

**Die Werbemaßnahmen sollten in Zusammenarbeit mit dem Carsharing-Anbieter konzipiert und durchgeführt werden. Idealerweise findet eine Bewerbung schon vor dem Einzug der neuen Bewohner\*innen statt.**

Testangebote und Mobilitätstage, bei denen die Angebote vorgestellt und vor allem auch ausprobiert werden können, sind wichtige Möglichkeiten der Interaktion. Ziel ist es, Alternativen zum eigenen Auto aufzuzeigen.

## Die tatsächlichen Kosten eines Pkw, eine Argumentationshilfe

Viele Menschen unterschätzen stark, wie viel Geld ihr privates Auto pro Monat verschlingt. Kaufpreis, Tanken, Garagenmiete, Versicherung, diese Faktoren haben die meisten Autofahrer\*innen noch im Blick. Was ein Auto wirklich kostet, hängt aber von mehr als nur den Ausgaben für Anschaffung, Kraftstoff, Versicherung und Steuer ab. Vor allem der Wertverlust sowie die Kosten für Wartung, Verschleiß, Reparaturen und allgemeine Kosten wie zum Beispiel Parkgebühren, Kleinzubehör, Hauptuntersuchung (HU), Abgasuntersuchung (AU) werden in den meisten Fällen aus den Augen verloren. Darüber hinaus entstehen Kosten für die Gesellschaft, die aus der Umweltbelastung und Belastung des Gesundheitssystems resultieren.

Eine Studie des RWI-Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung sowie der Universitäten Mannheim und Yale kommt zu dem Schluss, dass es tief greifende Folgen für die Mobilität in Deutschland hätte, wenn Haushalte mit Auto besser über die tatsächlichen monatlichen Kosten ihres Wagens informiert wären. Denn dann würde sich die Bereitschaft der Befragten, Geld für ein Nahverkehrsticket auszugeben, um 22 Prozent erhöhen, gleichzeitig könnte der Autobesitz um 37 Prozent sinken.

**Müssten Hersteller die Kosten transparent machen, würden offenbar viele Menschen auf ein Auto verzichten.**

Diese Feststellung kann von der\*dem Bauherr\*in genutzt werden. Durch ansprechende Kommunikationsprodukte und attraktive Informationsveranstaltungen kann über tatsächliche Kosten aufgeklärt und für alternative Mobilitätsangebote geworben werden.

## Die Möglichkeit, nachzujustieren

Die immense Dynamik im Fortschritt technischer Mobilitätslösungen und der Wandel von Alltag und Lebensumständen führt zu dem entscheidenden Anspruch an ein Mobilitätskonzept, für die Zukunft flexibel bleiben zu müssen und sich anpassen zu können. Neue Verkehrsmittel, wie E-Tretroller kommen hinzu, andere verlieren möglicherweise an Bedeutung. Arbeitsplatzwechsel, das Ende der Ausbildung oder des Berufslebens ändern auch das Mobilitätsverhalten.

Auch die Möglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt einen Stellplatz nutzen zu können, selbst wenn man bei Einzug keinen gebraucht hat, ist für die Bewohner\*innen von Bedeutung. Aus diesem Grund ist es der Landeshauptstadt München wichtig, dass entweder alle Kfz-Stellplätze im Gemeinschaftseigentum verbleiben oder mindestens zehn Prozent der Kfz-Stellplätze nicht dauerhaft vermietet werden.

Eine kontinuierliche Überprüfung der Nutzungsintensität der Mobilitätsbausteine ist daher elementar. Somit kann auf Änderungen des Nutzerverhaltens oder Mobilitätsangebots reagiert werden und gegebenenfalls Bausteine ausgetauscht werden. Zur Identifizierung der Stärken und Schwächen des Mobilitätskonzepts muss daher in regelmäßigen zeitlichen Abständen eine Evaluation durchgeführt werden. Dazu verpflichten sich die Bauherr\*innen im Rahmen des Bauantrags. Die Verpflichtungserklärungen zur Sicherung der Stellplätze und zur Evaluation sind Teil des Formulars „Mobilitätskonzept“ im Bauantragsverfahren. Detaillierte Hinweise dazu am Ende dieses Leitfadens.





# München macht es möglich

## Ein Interview mit Cornelius Mager von der Lokalbaukommission

### Mobilitätskonzepte bei der Baugenehmigung



Foto: LHM  
Cornelius Mager ist seit 2002 Hauptabteilungsleiter der Lokalbaukommission in München

### Die Anzahl der Pkw nahm in den letzten Jahren in München zu. Kann die Wohnungswirtschaft zur Verkehrswende beitragen?

Bislang galt im Wohnungsbau der starre Stellplatzschlüssel eine Wohnung, ein Stellplatz. Für den geförderten Wohnungsbau waren Absenkungen vorgesehen. Das Umland hat zum Teil deutlich strengere Stellplatzvorschriften.

Mit der Möglichkeit diesen starren Schlüssel durch individuelle Mobilitätskonzepte zu reduzieren, haben wir, wie ich denke, ein ganz gutes und flexibles Modell für die Wohnungswirtschaft

geschaffen. Dabei kann je nach Lage des Objekts und mit Blick auf die künftige Bewohnerschaft, durch Einsatz von Hirnschmalz Kfz-Stellplätze eingespart werden. Dem gingen intensive Diskussionen mit der Wohnungswirtschaft voraus, wobei hier große Unterschiede zwischen den Wohnungsbauunternehmen deutlich wurden: Mietwohnungsbauer, die für den eigenen Bestand bauen wollen, tun sich leichter als Bauträger, die die Wohnungen als Eigentum am freien Markt anbieten wollen. Für beide Seiten bietet das Modell aber Lösungsansätze. Zu Ihrer Frage: Ja, die Wohnungswirtschaft kann mit intelligenten Kon-

zepten Grundlagen schaffen, dass nicht jedes Bauvorhaben automatisch mehr Autoverkehr auslöst. Und sie kann teilweise Kosten für teure Tiefgaragenbauwerke sparen, die, wenn es nach den Zielen der Verkehrsplanung geht, in ein paar Jahren eh keiner mehr in dem Umfang braucht.

### Warum wird der Stellplatzschlüssel in München nicht einfach abgeschafft, wie in anderen Städten?

München ist eine sehr dicht bebaute Stadt. Unser Stadtgrundriss, der in weiten Teilen bereits im 19. Jahrhundert angelegt wurde, setzt auf schmale Straßenprofile, dichte und lebendige Stadtquartiere. Da erscheint es uns wichtig, dass der ruhende Verkehr möglichst auf den Baugrundstücken Platz findet, und nicht im Straßenraum herumsteht. Von der Abschaffung der Stellplatzpflicht halte ich in dieser Situation nichts. Ein verantwortlicher Bauherr würde nach wie vor Vorsorge auf dem eigenen Grundstück treffen, ein „Schnelldreher“, der nur auf seine Investition schaut, würde dagegen die Stellplatzfrage gern dem Gemeinwesen überlassen: Die Pkw stehen dann auf der Straße rum, die Bewohner, die aufs Auto angewiesen sind, stehen dann sehr schnell im Rathaus und fordern „Lösungen“ zu Lasten der Gemeinschaft. Gerade wenn wir den öffentlichen Raum künftig ver-

**„Ja, die Wohnungswirtschaft kann mit intelligenten Konzepten Grundlagen schaffen, dass nicht jedes Bauvorhaben automatisch mehr Autoverkehr auslöst.“**

stärkt für Fuß- und Rad, für effizienten öffentlichen Verkehr und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität nutzen wollen ist die „Null-Lösung“ keine Lösung.

### Welche konkreten Diskussionspunkte gab und gibt es im Austausch mit der Wohnungswirtschaft bei der Erarbeitung der Details für die Baugenehmigung?

Wir haben gute Erfahrungen damit gemacht, dass die Grundlagen der Stadtentwicklung von einem möglichst breiten Konsens getragen sind. Das Vorgehen bei den Mobilitätskonzepten für den Wohnungsbau wurde in vielen Dialogrunden vorgestellt und weiterentwickelt. Wir sind auch auf die Wünsche der privaten Investoren ein Stück weit eingegangen, die sich mit der Forderung nach Gemeinschaftsflächen für Pkw schwergetan haben. Jede Fläche, die

man nicht direkt verkaufen kann, ist ja aus deren Sicht ein Problem. Trotzdem halten wir, wenn wir vom Schlüssel 1:1 abgehen, Gemeinschaftsflächen für erforderlich, auf denen flexibel nachgesteuert werden kann. Hier haben wir im Dialog ein Stück nachgegeben, um auch für die Freifinanzierten eine Lösung anbieten zu können.

### Wie werden das Verfahren und die Ergebnisse von Mobilitätskonzepten bisher aus Sicht der Lokalbaukommission bewertet?

Auch wenn noch nicht alle Erfahrungen ausgewertet sind, beurteilen wir das neue Angebot ausgesprochen positiv. 1:1 im Wohnungsbau, das war natürlich für eine Vollzugsbehörde viel einfacher; die Mobilitätskonzepte machen viel Arbeit. Aber wir sehen eine zunehmende Akzeptanz und wirklich intelligente Modelle. Gerade bei größeren Anlagen sehen wir sehr gute und glaubwürdige Konzepte, die eine gute Prognose erwarten lassen, dass das alles in der Praxis dann auch funktioniert. Das Formular „kompakt, konkret, verbindlich“, dass wir gemeinsam mit der Verkehrsplanung, die jetzt Teil des Mobilitätsreferats ist, entwickelt haben, erweist sich als gut nutzbar. Der Versuch, für etwas Flexibles Rahmenbedingungen zu schaffen, ist gelungen. Wir haben den Eindruck, dass auch bei den freien Wohnungsunternehmen die Botschaft mehr und mehr angekommen ist, dass es nicht nur darum geht, sich die Kosten für Stellplätze zu sparen, sondern vor allem darum, sich Gedanken um die Mobilitätsvoraussetzungen, die Möglichkeiten und Angebote für die künftigen Nutzer zu machen. Als Behörde, die jährlich über 4.500 Genehmigungen verantwortet, ging es mir in dem ganzen Prozess auch um die Handhabbarkeit. Flexibilität und Rechtsicherheit sind leider nicht so leicht unter einen Hut zu bekommen. Die Lösung, die wir gemeinsam gefunden haben, halte ich von daher für sehr gut: Sie erlaubt es der Behörde, sehr schnell nach einem Ba-

sismodell zu entscheiden; wer über das Basismodell hinauswill, der muss auch mehr Hirnschmalz investieren und findet im Mobilitätsreferat kompetente Ansprechpartner. Über die Menge der beratenen Fälle und ein gutes Monitoring entstehen dann sowohl auf Bauherr\*innenseite wie bei den Behörden die Erfahrungen, die es braucht, damit „das Besondere“ normal wird. Am Ende profitieren alle.

### Stellplatzreduzierung und Mobilitätskonzepte: ein Gewinn für alle Beteiligten?

Auf jeden Fall. Es sind sich ja alle einig: Wenn wir den Verkehr in der Stadt verträglich gestalten wollen, müssen wir die Stadt so bauen, dass möglichst viele Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden. Wenn wir uns auf Reduzierung des Stellplatznachweises im Wohnungsbau einlassen, dann ist das ein Scheck auf die Zukunft. Bauen wir nicht nur die Stadt, sondern auch die Häuser so, dass die weitere Verdichtung nicht zwingend mit mehr Kfz-Verkehr verbunden ist, geben wir den Menschen in der Stadt Alternativen zum eigenen Auto, dann nützt das Allen. Gerade wenn wir in München an Innenentwicklung und qualifizierte Nachverdichtung denken, geht es angesichts des begrenzten Straßenraums gar nicht anders.

### Wie ist Ihr persönliches Fazit und worauf sollte man achten, wenn ein Mobilitätskonzept umgesetzt werden soll?

Nochmal: Das wichtigste ist, dass die, die uns ein Mobilitätskonzept anbieten, sich selbst Gedanken um die künftige Mobilität ihrer Bewohner\*innen gemacht haben. Unser Formular zwingt sich damit auseinanderzusetzen, es ist aber offen genug für individuelle Modelle, je Standort, je künftiger Nutzerschaft. Ich finde es wichtig, so eine Immobilie nicht nur für den Moment des Erstbezugs zu denken, sondern auch künftige Entwicklungen in den Blick zu nehmen. Eine gewisse Nachrüstbarkeit oder Flexibili-

tät sollte in den Flächen vorhanden sein, damit die Immobilie auch künftigen Anforderungen gerecht wird. Dabei nicht immer nur auf Automobilität zu setzen, wie das die Bauordnungen

bisher gemacht haben, ist sicher schon mal der richtige Weg.

Im Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfüllt die Hauptabteilung IV vielfältige Aufgaben als Untere Bauaufsichtsbehörde, Untere Denkmalschutzbehörde und Baumschutzbehörde. Die Lokalbaukommission vollzieht die Bayerische Bauordnung, in der die grundsätzliche Stellplatzpflicht für alle Bauvorhaben geregelt ist. Und sie vollzieht die städtische Stellplatzsatzung, in der insbesondere die Richtwerte für bestimmte Nutzungsarten festgelegt sind.

**„Ich finde es wichtig, so eine Immobilie nicht nur für den Moment des Erstbezugs zu denken, sondern auch künftige Entwicklungen in den Blick zu nehmen.“**



Foto: LHM, Nagy



# Mobilitätskonzepte für alle Bauvorhaben:

## Planerische Rahmenbedingungen

Die Landeshauptstadt München verfolgt das Ziel, wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte von Beginn an in die Entwicklung von Quartieren zu integrieren. Dabei findet die\*der Bauherr\*in je nach Quartier unterschiedliche Rahmenbedingungen vor.

### Neubauquartiere auf städtischen Grundstücken

Bei der Planung von Neubauquartieren, die auf kommunalen Flächen entwickelt wurden, beziehungsweise werden, sind vielfältige Überlegungen zur Mobilität der zukünftigen Bewohner\*innen eingeflossen. Beispielhaft seien hier Quartiere wie der Prinz-Eugen-Park, Freiham Nord und Neufreimann (Ehemalige Bayernkaserne) genannt.

### Konzeptvergabe

Die Flächen in den genannten Beispielen sind überwiegend im städtischen Eigentum. Daher erfolgt die Sicherung von privaten Mobilitätsbausteinen in diesen Quartieren zunächst über die Konzeptvergabe der kommunalen Baugrundstücke. Die Grundstücksbewerber\*innen werden dazu angehalten, im Rahmen ihrer Bewerbung ein Konzept ihres Bauvorhabens einzureichen. Es beinhaltet neben der Integration sozialer und ökologischer Elemente, auch Mobilitätsbausteine. Die\*der Bauherr\*in soll sich schon sehr früh in der Planungsphase mit der Mobilität der zukünftigen Bewohner\*innen auseinandersetzen.

Die Anforderungen sind dem Kriterienkatalog der jeweiligen Grundstücksausschreibung zu entnehmen. Mobilitätskomponenten sind hierin entweder Grundvoraussetzung oder ergeben eine höhere Punktzahl im Zuge der Bewerbung um das Grundstück.

Im weiteren Verlauf der Quartiersentwicklung ist es wünschenswert, die angebotenen Mobilitätsbausteine passgenau in das übergeordnete Mobilitätskonzept des Gesamtquartiers einzubinden.

### Bebauungsplan

Auch aus den Bebauungsplänen können sich Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung ergeben. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Neufreimann „ehemalige Bayernkaserne (1989)“ sind generell nur



Quelle: LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

80 Prozent der baurechtlich notwendigen Stellplätze herzustellen. 0,3 Stellplätze je Wohneinheit dürfen jedoch nicht unterschritten werden. Dies gilt nur für Wohnnutzungen. Gewerbliche, kulturelle oder soziale Nutzungen sind von dieser Regelung ausgenommen.

Für den neuen Stadtteil Freiham Nord gilt die ambitionierte Zielsetzung, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nicht über 25 Prozent der zurückgelegten Wege liegen soll. Im ersten Realisierungsabschnitt wurde über die Festsetzung im Bebauungsplan die Möglichkeit eröffnet, durch Vorlage eines Mobilitätskonzepts die Anzahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren. Für die Entwicklung des zweiten Realisierungsabschnitts sollen über Vorgaben im Bebauungsplan sogar nur 50 Prozent

der baurechtlich notwendigen Stellplätze herzustellen sein, um ein autoreduziertes Wohnen zu erreichen. Es wird entsprechende flankierende Vorgaben zur Umsetzung eines attraktiven Mobilitätsangebots geben, wie zum Beispiel die Schaffung von geteilten Mobilitätsangeboten. Diese werden im Bebauungsplan, in begleitenden städtebaulichen Verträgen mit den Bauherr\*innen sowie durch Regelungen in der Grundstücksvergabe verankert.

### Quartiersentwicklungen auf privaten Grundstücken

Bei großen Quartieren, die auf Grundstücksflächen in nicht städtischer Eigentümerschaft entwickelt werden, muss in der Regel zunächst Baurecht geschaffen werden. Auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwurfes erarbeitet die Landeshauptstadt München einen Bebauungsplan. Für den gesamten Geltungsbereich oder Teilbereiche sind mit einer städtebaulichen Begründung Abweichungen zur Bayerischen Bauordnung und der Münchner Stellplatzsatzung denkbar, die eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels

ermöglichen. Zur Kompensation werden bestimmte Mobilitätsbausteine festgelegt. Soweit rechtlich möglich im Bebauungsplan, und/oder im privatrechtlich abzuschließenden städtebaulichen Vertrag.

### Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Handelt es sich um eine Baurechtsentwicklung für ein städtebaulich klar umrissenes Vorhaben, kann bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen das Instrument des „Vorhabenbezogenen Bebauungsplans“ angewandt werden. Insbesondere im planerischen Umgang mit innovativen Mobilitätsbausteinen kann dies aufgrund der freieren Festsetzungsmöglichkeiten eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Vorteile hinsichtlich der Sicherung der Mobilitätsbausteine bringen.

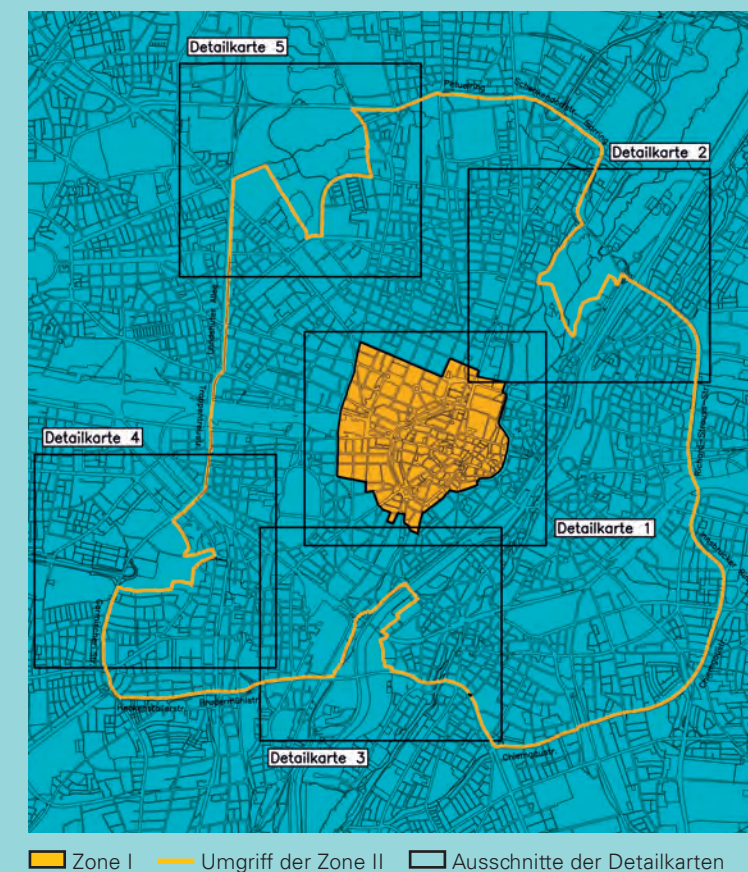
### Bauvorhaben im unbeplanten Innenbereich (Paragraf 34 Baugesetzbuch)

Liegt kein Bebauungsplan vor oder ist für die Entwicklung des Bauvorhabens kein Bebauungsplan notwendig, sind die allgemeinen Anforderungen an ein Mobilitätskonzept aus dem Baugenehmigungsverfahren zu beachten. Hinweise dazu am Ende dieses Leitfadens.

## Gewerbe und Nichtwohnnutzung

Lageabhängige Möglichkeiten für eine Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze in München:

- Bauvorhaben in zentraler Lage (Zonen 1 und 2): die notwendige Anzahl an Stellplätze kann je nach definierter Zone auf 50 Prozent beziehungsweise auf 75 Prozent reduziert werden (Paragraf 3.1. Stellplatzsatzung).
- Außerhalb der Zonen: bei nachgewiesener Lagegunst zum öffentlichen Nahverkehr müssen nur 75 Prozent der baurechtlich notwendigen Stellplätze errichtet werden (Paragraf 3.2 Stellplatzsatzung).
- Bei weiterer Reduzierung auf 50 Prozent der notwendigen Stellplätze (Paragraf 4.2 Stellplatzsatzung): für die nicht hergestellten Stellplätze ist eine Ablöse an die Landeshauptstadt München zu zahlen.
- Eine zusätzliche Reduzierung der Stellplätze über ein Mobilitätskonzept ist grundsätzlich nicht vorgesehen.
- In gut begründeten Einzelfällen kann ein maßgeschneidertes Mobilitätskonzept den zuständigen Fachdienststellen vorgeschlagen werden, um gegebenenfalls eine höhere Anzahl an abzulösenden Stellplätzen zu erzielen.





# Reduzierung des Stellplatzschlüssels

## Stadtratsbeschluss in München

Aufbauend auf der Bayerischen Bauordnung und Garagen- und Stellplatzverordnung hat die Landeshauptstadt München eine Stellplatzsatzung erlassen, die sowohl für die Wohnnutzung als auch jede gewerbliche Nutzungsart einen besonderen Stellplatzrichtwert vorgibt. Beim Wohnen gilt grundsätzlich der Schlüssel ein Stellplatz je Wohnung, ohne dass nach Wohnungsgröße, Anzahl der Zimmer und so weiter differenziert wird.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 29. Juni 2016 „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ kann der Stellplatzschlüssel auf zwei Weisen reduziert werden:

### 1. Reduzierung aufgrund Wohnungsbauförderung

Evaluationen haben ergeben, dass der Kfz-Besitz in geförderten Wohnungen in München deutlich unterhalb von 1,0 liegt. Dies begründet sich mit dem regelmäßig geringeren Einkommen der Haushalte und dem daraus resultierenden niedrigeren Kfz-Besitz. Stichprobenartige Parkraumerhebungen haben dies bestätigt. Daher kann beim Bau von geförderten Wohnungen grundsätzlich ohne Mobilitätskonzept nach unten abgewichen werden und zwar je nach Förderweg wie folgt:

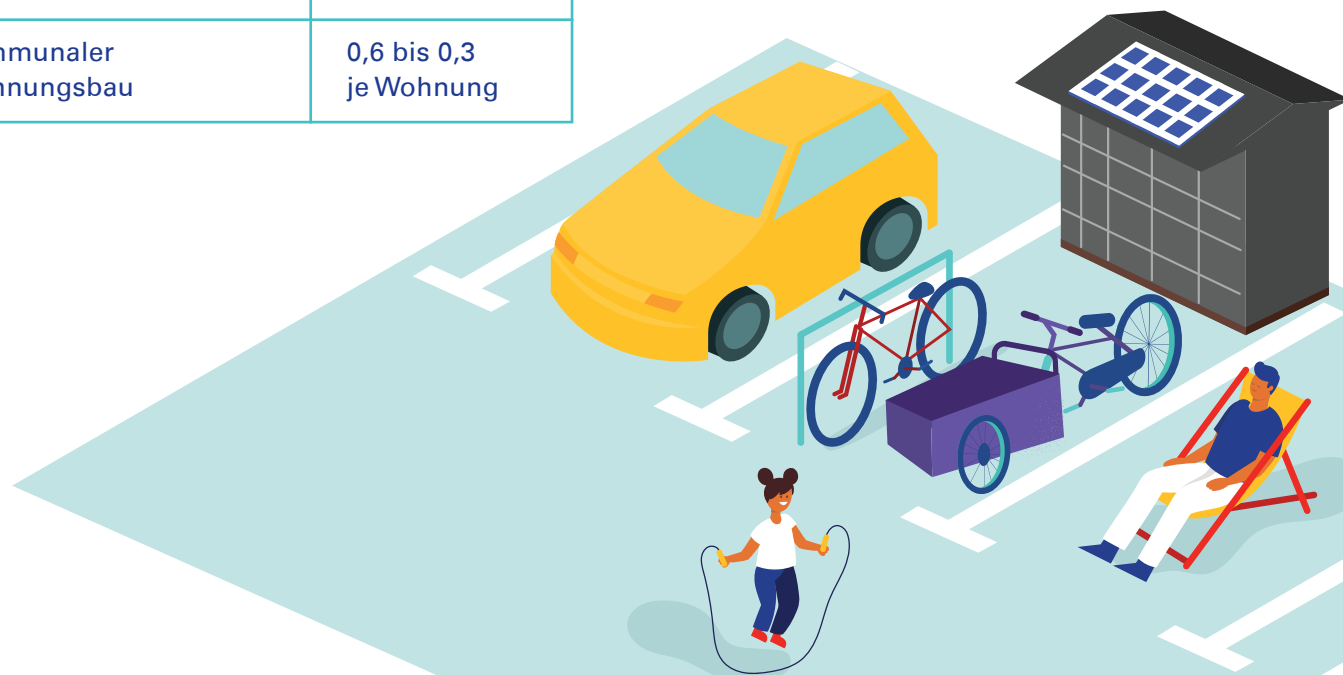
München Modell Miete	0,8 je Wohnung
München Modell Genossenschaften	0,8 je Wohnung
Einkommensorientierte Förderung (EOF)	0,6 je Wohnung
Kommunaler Wohnungsbau	0,6 bis 0,3 je Wohnung

### 2. Reduzierung aufgrund Mobilitätskonzept

Der Stadtratsbeschluss geht noch weiter und macht erstmalig in München die Reduzierung von Stellplätzen mit einem Mobilitätskonzept möglich. Dies ist unabhängig beziehungsweise kumulativ zu der Reduzierung aufgrund der Wohnungsbauförderung zu sehen. Es ergibt sich, ausgehend von der bereits durch die Wohnungsbauförderung reduzierten Stellplatzanzahl, ein „Mobilitätsfaktor“, der sich aus der Anzahl der errichteten Stellplätze dividiert durch die Anzahl der baurechtlich notwendigen ergibt.

Insgesamt ist mit einem entsprechenden Mobilitätskonzept grundsätzlich eine Stellplatzreduzierung bis auf einen Mobilitätsfaktor von 0,3 möglich.

Die Mobilitätskonzepte müssen im Betrieb des Gebäudes regelmäßig von den Bauherr\*innen evaluiert werden.



## Voraussetzungen für die Stellplatzreduzierung mit Mobilitätskonzept

- Das Vorhaben muss mindestens zehn Wohneinheiten umfassen.
- Die Nahversorgung muss gesichert sein. Hierfür ist ein marktgängiger Supermarkt in einer radialen Entfernung von 600 Metern nachzuweisen.
- Die Nähe zum Öffentlichen Personennahverkehr muss gegeben sein: S-Bahn, U-Bahn in einem Umkreis von 600 Metern beziehungsweise eine Tram- oder eine Metrobuslinie (Zehnminutentakt) in 400 Metern Entfernung.
- Die errichteten Stellplätze dürfen nicht in Teileigentum überführt werden, sondern müssen im Gemeinschaftseigentum bleiben. Alternativ kann die\*der Bauherr\*in sich verpflichten, zehn Prozent der errichteten Stellplätze nicht dauerhaft zu vermieten. Beide Varianten sind mit einer Dienstbarkeit zu sichern. Diese Regel hat im Genossenschafts- und Mietwohnungsbau im Regelfall keine Relevanz, ist aber dann wichtig, wenn eine Wohnungs-Eigentümergeinschaft (WEG) gebildet werden soll. Hintergrund dieser Regelung ist die dauerhafte Verfügbarkeit der Stellplätze für Haushalte ohne eigenes Auto, wenn diese durch eine veränderte Lebenssituation plötzlich auf einen Pkw angewiesen sind.
- Die\*der Bauherr\*in muss sich auf ein auf das Bauvorhaben passgenaues Mobilitätskonzept, das unter anderem Elemente wie Car- und Bikesharing bündelt, verpflichten. Dem Mobilitätskonzept dienende Flächen für Mobilitätsbausteine (Abstellflächen, Paketboxen, Reparaturstationen etc.) und deren Verleih, Reparatur und Wartung müssen für das Baugenehmigungsverfahren im Formblatt beschrieben und mithilfe von Planzeichnungen dargestellt werden.
- Bis zu einer Reduzierung des Mobilitätsfaktors auf 0,8 sind die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept gering. Hier reicht der Nachweis der Lagegunst, die Erhöhung der privaten Abstellfläche für Fahrräder auf ein Fahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter (m<sup>2</sup>) Wohnfläche und der Nachweis von mindestens einer fahrradbasierten Lastentransportmöglichkeit (Lastenrad, -pedelec oder -anhänger).
- Bei einer Reduzierung auf einen Schlüssel zwischen 0,8 und 0,5 gelten erhöhte Anforderungen an die Fläche für Elemente des Mobilitätskonzeptes und für die Anzahl an privaten Fahrradabstellplätzen. Zudem sind Carsharing-Stellplätze und Fahrzeuge nachzuweisen. Notwendig wird zusätzlich ein weiterer Mobilitätsbaustein aus den „optionalen Anforderungen“, wie Paketboxen oder Gemeinschaftsfahrräder pro Absenkung des Stellplatzrichtwerts um 0,1 (siehe Formblatt ab Punkt 3.5).
- Liegt der Mobilitätsfaktor unter 0,5, muss sich die\*der Bauherr\*in im Regelfall zu einer Nachrüstung von Stellplätzen verpflichten, wenn im Rahmen der Evaluation festgestellt wird, dass das Mobilitätskonzept nicht funktioniert.

Im Anhang dieser Broschüre und unter der Kategorie „**Städtische Richtlinien und Informationen zum Bauantrag**“ finden Sie alle relevanten Informationen zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM, Marienhagen/John



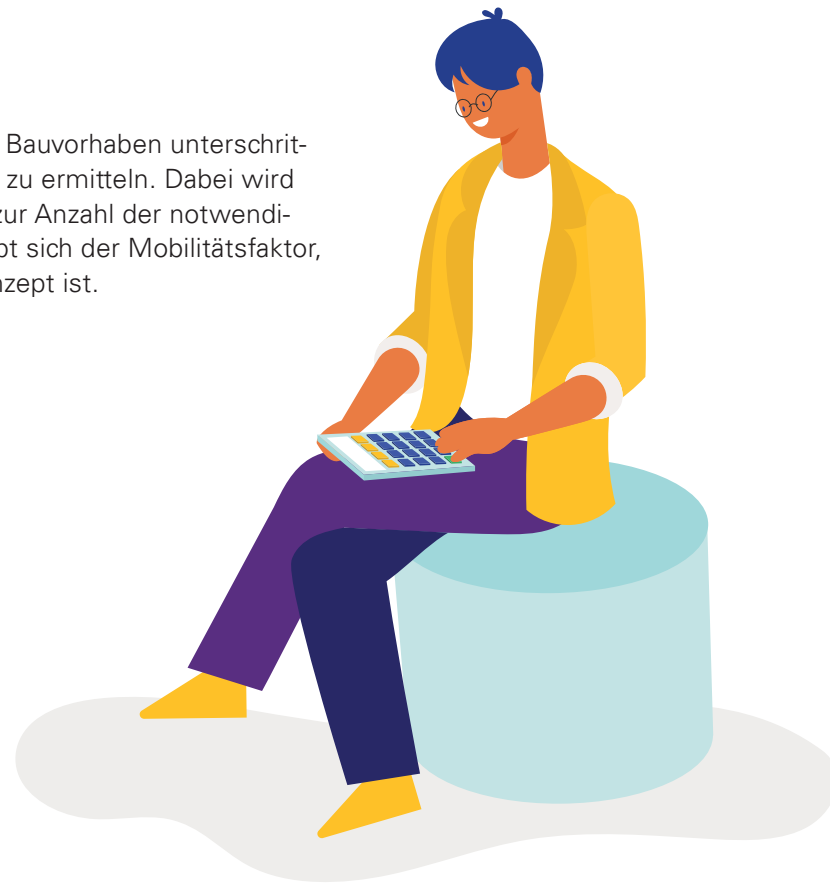
# Beispielrechnungen:

## Wie wird der Stellplatzschlüssel berechnet?

Soll der Richtwert für den Stellplatzschlüssel in einem Bauvorhaben unterschritten werden, ist für den Bauantrag der Mobilitätsfaktor zu ermitteln. Dabei wird die Anzahl der geplanten Stellplätze (E) ins Verhältnis zur Anzahl der notwendigen Stellplätze laut Richtwert (N) gesetzt. Daraus ergibt sich der Mobilitätsfaktor, der Grundlage für Anforderungen an das Mobilitätskonzept ist.

### Beispiel Eins

Es sollen 100 freifinanzierte Wohnungen errichtet werden. Es sollen nur 80 (E) Stellplätze statt 100 (N) laut Richtwert hergestellt werden. **Der Mobilitätsfaktor beträgt 0,8 (E:N).**



### Beispiel Zwei

100 Wohneinheiten sollen in einem Mix aus freifinanzierten und geförderten Wohnungen errichtet werden. Hier werden die Richtwerte für geförderte Wohnungen eingerechnet:

Einkommensorientierte Förderung (EOF) – 20%:	20 WE x Schlüssel 0,6	=	12 Stellplätze (N)
München Modell (MM) – 10%:	10 WE x Schlüssel 0,8	=	8 Stellplätze (N)
Frei finanziert (FF) – 70%:	70 WE x Schlüssel 1,0	=	70 Stellplätze (N)
Summe 100 Wohneinheiten (WE)			90 Stellplätze (N)

Es ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von 0,9. Da alle 90 (E) Stellplätze hergestellt werden sollen, wird kein Mobilitätskonzept umgesetzt und der Mobilitätsfaktor (E:N) beträgt 1,0.

### Beispiel Drei

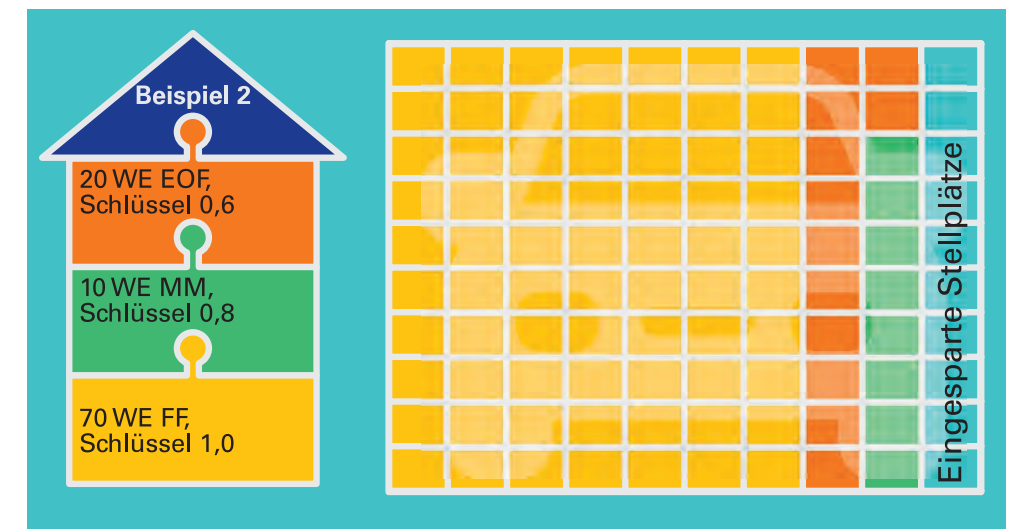
Im zuvor beschriebenen Bauvorhaben (Beispiel Zwei) mit 100 Wohneinheiten und 90 erforderlichen Stellplätzen nach Richtwert (N) sollen die Stellplätze auf 54 (E) reduziert werden. **Der Mobilitätsfaktor beträgt 54 (E) : 90 (N) = 0,6.**



Foto: LHM, Blei



Foto: LHM, Marienhagen/John





# Phasen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes:

## Handlungsempfehlungen

Die Erstellung von Mobilitätskonzepten ist ein stufenweiser Prozess. Er ist unterteilt in Phasen, die immer wieder ineinandergreifen. Die Inhalte des Konzepts müssen fortlaufend angepasst werden. Von ersten Überlegungen über die Konzeptphase bis zur Umsetzung sind Bauherr\*innen und Planer\*innen gleichermaßen gefragt. Für die Umsetzung werden von den Bauherr\*innen übergeordnete Organisationsformen wie Facility Management, Mobilitäts- oder Quartiersmanagement im Zusammenwirken mit den Mobilitätsdienstleistern beauftragt.



### Phase I: Vorüberlegungen

Die\*der Bauherr\*in sollte sich zunächst Gedanken über das Ziel eines Mobilitätskonzeptes machen. Dient es nur den Bewohner\*innen als ergänzende Form der Fortbewegung? Kompensiert es eine Reduzierung baurechtlich notwendiger Stellplätze und wenn ja in welchem Umfang? Sind Lage und Umfeld des Vorhabens für ein Mobilitätskonzept geeignet? Welche Mieter- bzw. Kundschaft wird erwartet?

Diese Überlegungen prägen das Konzept ganz grundsätzlich, deswegen finden Sie in diesem Leitfaden auch Kapitel zur daraus folgenden Ableitung von Mobilitätselementen, zur zielgruppengerechten Kommunikation und zur Einbindung der späteren Nutzer\*innen.



### Phase II: Prüfung von Vorgaben



#### Grundstücksvergabe

Im Zuge der Bewerbung um kommunale Grundstücke fließen die Vorüberlegungen direkt in die Bewerbung mit ein. Die\*der Bauherr\*in verpflichtet sich bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt zur Planung und Umsetzung von Mobilitätselementen.

#### Städtebaulicher und hochbaulicher Wettbewerb

In städtebaulichen und hochbaulichen Wettbewerben spielt die Mobilität eine große Rolle. In der Regel werden Überlegungen zur Integration von Mobilitätselementen im städtebaulichen Kontext getroffen und zukunftsorientierte Mobilitätssysteme dargestellt. Bei hochbaulichen Wettbewerben werden Standorte für Mobilitätselemente bereits eindeutig verortet. In beiden Fällen muss das Mobilitätskonzept auf die Vorgaben eingehen, sie verifizieren und entsprechend im Entwurfsverlauf anpassen.

#### Bebauungsplan

Die Möglichkeiten, Mobilitätselemente in einem Bebauungsplan festzusetzen sind begrenzt. Denkbar ist die Festsetzung von Verkehrsflächen gemäß Paragraph neun Absatz eins Nummer elf des Baugesetzbuchs. Künftig werden Bebauungspläne in München verstärkt Aussagen zu Mobilitätskonzepten und reduzierten Kfz-Stellplatzschlüssel enthalten. Hier ist der Satzungstext und dessen Begründung sorgfältig zu prüfen.



### Phase III: Kommunikation von Möglichkeiten der Mobilitätskonzepte

Mobilitätskonzepte sollen den Bewohnern\*innen mehr Möglichkeiten eröffnen, ihre täglichen Wege zurückzulegen. Dabei ist es von Bedeutung, zukünftige Bewohner\*innen frühzeitig einzubinden, wie es insbesondere bei Genossenschaften, Baugemeinschaften aber auch bei der Veräußerung von Eigentumswohnungen durch die\*den Bauträger\*in gut möglich ist.

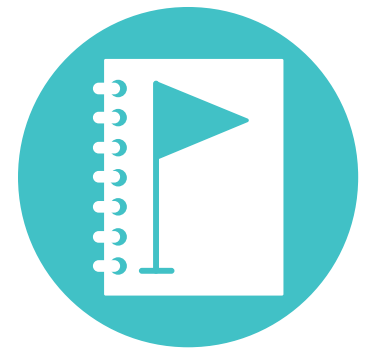
Durch die frühzeitige Einbindung lassen sich wichtige Erkenntnisse über die Zusammenstellung von geeigneten Mobilitätselementen gewinnen. Mit einer praxisorientierten Heranführung an eine neue zukunftstaugliche Mobilität lassen sich Unsicherheiten beseitigen und die Akzeptanz von neuen Mobilitätsformen fördern. Kommunikative Elemente müssen dauerhaft in den Betrieb des Mobilitätskonzeptes eingebunden werden.



### Phase IV: Erstellung eines Grobkonzeptes

Auf Basis der Umfeldanalyse und der Planungsüberlegungen für das konkrete Bauvorhaben dient das Grobkonzept als Grundlage einer Diskussion über eine passgerechte Bündelung auszuwählender Mobilitätselemente entweder mit den zukünftigen Bewohner\*innen, innerhalb der zuständigen Stellen des Bauträgers beziehungsweise seiner Planer\*innen und nach außen gegenüber den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt München.

In dieser Phase werden die Kosten eines Mobilitätskonzeptes überschlägig erfasst. Es findet eine Bewertung des Mobilitätskonzeptes hinsichtlich seines Nutzens für die Bewohner\*innen und seiner Wirkung auf die Kompensation reduzierter Stellplätze statt.



### Phase V: Feinkonzept

Stellt sich im Diskussionsprozess heraus, dass ein Mobilitätskonzept erstellt und umgesetzt, sowie zur Kompensation von baurechtlich notwendigen Stellplätzen herangezogen werden soll (Reduzierung des Stellplatzschlüssels und Herleitung eines Mobilitätsfaktors), beginnt vor der weiteren Ausformulierung die Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen der Landeshauptstadt München. Dies ist insbesondere bei Konzepten mit Mobilitätsfaktor von unter 0,8 notwendig.

Die Landeshauptstadt München beurteilt die Mobilitätskonzepte nicht nur nach den eingereichten Planunterlagen, sondern insbesondere nach dem Formblatt „Mobilitätskonzept“. Aus dem Formblatt ergeben sich Anforderungen, die flächenrelevant sind und frühzeitig entweder auf Quartiersebene oder auf der Ebene des Vorhabens in die Planung integriert werden müssen. Aus diesem Grund empfiehlt sich vor Einreichung des Bauantrags für Mobilitätskonzepte unter dem Faktor 0,8 eine Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat.

Nach der Implementierung ist eine fortlaufende Evaluierung des Mobilitätskonzeptes durch die\*den Bauherr\*in notwendig. Somit ist gewährleistet, dass das Mobilitätskonzept langfristig auch auf ein verändertes Mobilitätsverhalten oder Innovationen im Mobilitätssektor reagieren kann.



# Illustration eines Mobilitätskonzepts

"Das Mobilitätsangebot in einem Haus sollte heutzutage so selbstverständlich geplant und betrieben werden wie eine Heizungsanlage".

In jedes neue Haus gehört eine Heizungsanlage. Aber genauso sollte heutzutage jedes neue Haus die Mobilität der Bewohner\*innen von Anfang an eingebaut bekommen. Bei Planung und Betrieb gibt es viele Ähnlichkeiten.

Schauen Sie mal!





# Zielgruppenorientierung:

## Heterogenes Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten basiert auf individuellen Bedarfen und Gewohnheiten. Trotzdem zeigt sich, dass sich gesellschaftliche Gruppen nach ihrem Mobilitätsverhalten unterscheiden lassen. Mieter\*innen haben ein anderes Mobilitätsverhalten als Wohnungseigentümer\*innen. Mitglieder von Genossenschaften haben eine deutlich erhöhte Affinität gegenüber neuen Mobilitätsformen. Zwei Masterarbeiten aus den Jahren 2017 und 2018 beschäftigten sich mit dem Mobilitätsverhalten im Prinz-Eugen-Park und Domagkpark. Sie zeigen, dass sich Mobilitätskonzepte und ihre gebündelten Mobilitätsbausteine in ganz besonderem Maße in der Zielgruppe der Nutzenden unterscheiden.

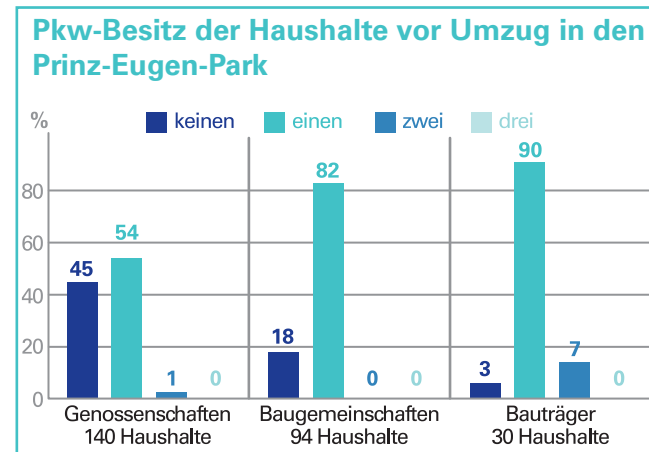
### Allgemeine Abhängigkeiten des Kfz-Besitzes

Nach einer Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS) für Hamburg besitzen Wohnungseigentümer\*innen durchschnittlich 1,15 Pkw, während Mieterhaushalte bei durchschnittlich 0,53 liegen. Im Domagkpark liegen die Werte in einem ähnlichen Rahmen. Baugemeinschaften (Eigentum) haben dort einen Stellplatzbedarf von zirka 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit, bei Genossenschaften liegt der Wert bei unter 0,5 Stellplätze je Haushalt.

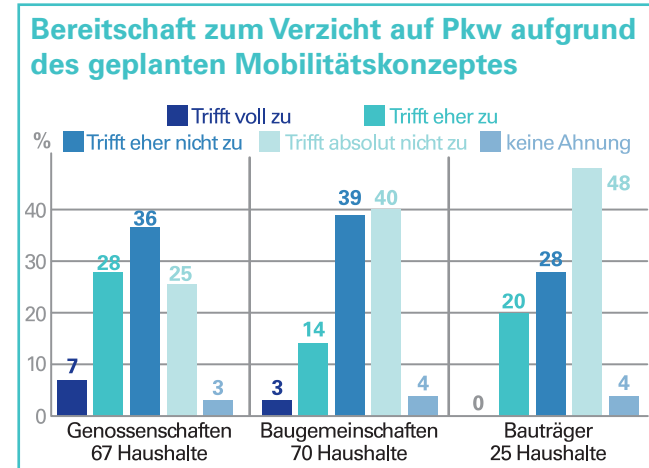
**Der Kfz-Besitz von Haushalten korreliert also eindeutig mit der Wohnform.** Diese Aussage wird auch von der Untersuchung „Mobilität in Deutschland MID 2017“ gestützt. Hiernach steigt der Pkw-Besitz bei hohem ökonomischen Status auf 1,43 Pkw je Haushalt, während er bei niedrigem Status im bundesweiten Durchschnitt bei 0,75 liegt.

Von besonderer Bedeutung für die Anzahl von Pkw sind die Dienstwagen. Gemäß einer Antwort auf eine kleine Anfrage im Deutschen Bundestag „Ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsmittel im Einkommensteuerrecht und fehlende ökologische Lenkungswirkung“ aus dem Jahr 2018 stieg zum einen die Anzahl an Pkw-Neuzulassungen in den Jahren 2013 bis 2017, zum anderen sind zirka zwei Drittel davon Dienstwagen.

Im Vorfeld zum Beschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ aus dem Jahr 2016 hat die Landeshauptstadt München 13 Münchner Wohnanlagen in



Quelle: van gen Hassend 2018 (Vorherbefragung)



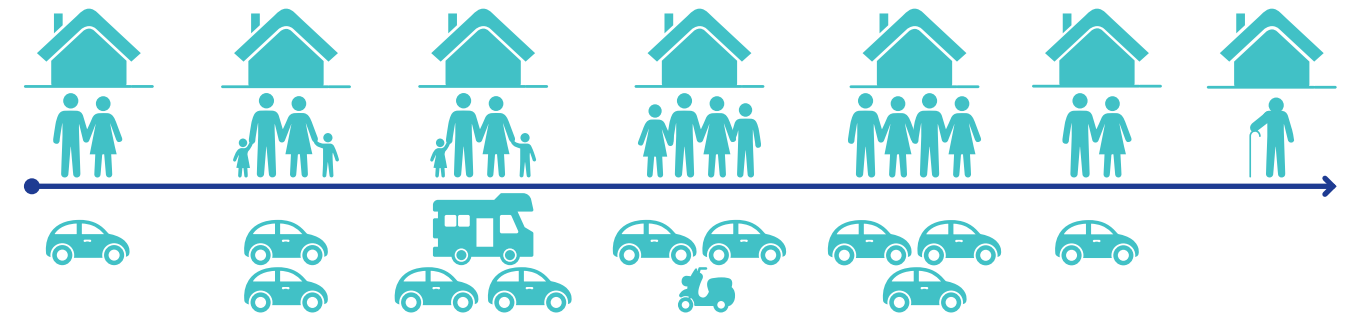
Quelle: van gen Hassend 2018 (Vorherbefragung)

Einkommensorientierter Förderung (EOF) hinsichtlich ihres tatsächlichen Kfz-Stellplatzbedarfes untersuchen lassen. Im Durchschnitt lag der Stellplatzbedarf bei zirka 0,5 pro Haushalt. Dies führte zu einer Änderung des Stellplatzschlüssels bei EOF-geförderten Wohnungen auf einen Schlüssel von 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit.

### Haushaltsgröße

Familien mit kleinen Kindern und größere Haushalte im Allgemeinen besitzen statistisch gesehen häufiger einen Pkw. Gerade der Wandel der Haushaltsgröße in einem Lebenszyklus hat erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen. Der größte Pkw-Bedarf entsteht jedoch nach der Familiengründung, wenn erwachsene Kinder im Haushalt leben. Danach reduziert sich der Bedarf und sinkt in manchen Fällen auf Null.

## Stellplatzbedarf im Lebenszyklus einer Familie ohne adäquate ÖPNV-Anbindung



Quelle: stattbau münchen GmbH nach Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019

### Wirkungen nach Zielgruppe

Der Kfz-Besitz ist in Haushalten mit geringem ökonomischem Status geringer, demzufolge besteht hier eine erhöhte Abhängigkeit von öffentlichem Nahverkehr und Zweirädern. Ein Mobilitätskonzept sollte, zum Beispiel durch übertragbare Nahverkehrstickets, darauf reagieren. Bausteine wie Car- und Bikesharing können außerdem dazu beitragen, dass diesen Bewohner\*innen temporär und kostengünstig Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können. Größere Haushalte und Familien können je nach Bedarf Pkw unterschiedlicher Größe nutzen, Lastenräder erfreuen sich für den Einkauf oder den Weg in den Kindergarten großer Beliebtheit. Da sie in der Anschaffung, gerade mit Elektrounterstützung, sehr teuer sind, empfiehlt sich hier eine genaue Bedarfsermittlung und gegebenenfalls -anpassung.

Grundsätzlich ist eine barrierefreie Mobilität mitzudenken. Konzepte für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen müssen daher ebenso berücksichtigt werden.

### Abhängigkeitskriterien im Stellplatzbedarf

Lage	Ökonomischer Status	Haushaltstyp
1,18 Mittelstadt	0,75 niedrig	1,44 Familie
1,32 Kleinstadt dörflich	1,43 hoch	0,8 Personen ab 65
0,86 Großstadt/ Metropole		0,71 Personen bis 35

Quelle: BMVI MiD 2017

Anhand des Schlagworts **Mobilitätsverhalten** finden Sie weiterführende Informationen zu individuellen Mobilitätspräferenzen unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)

Maßnahme	Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Zielgruppe			
	Single Haushalt (jung)	2-Personen Haushalt	3-4 Personen Haushalt	1-2 Personen Haushalt (älter)
gute ÖPNV-Anbindung	hoch	hoch	hoch	hoch
gute Nahversorgung	mittel	hoch	hoch	hoch
Mieterticket je Haushalt	hoch	hoch	hoch	hoch
Sharing: Pedelec	mittel	mittel	gering	mittel
E-Lastenrad	gering	mittel	hoch	hoch
E-Tretroller	mittel	mittel	gering	gering
Carsharing	hoch	hoch	hoch	hoch
ÖPNV-Ticket	hoch	hoch	hoch	hoch
Öffentliche Mobilitätsplattform	mittel	mittel	mittel	gering
Reparatur, Wartung, (Mobilitätsmanagement)	mittel	hoch	hoch	hoch
Co-Working	mittel	hoch	hoch	gering
Paketlösung in Kombination mit Lieferdienst	mittel	mittel	hoch	hoch
Kommunikation, Information	gering	mittel	hoch	hoch

Quelle: stattbau münchen GmbH



# Standortanalyse: Prüfung von Vorgaben

Bevor ein Mobilitätskonzept erstellt werden kann, muss geklärt werden, ob die Grundvoraussetzungen am Vorhabenstandort gegeben sind und welches Maß an Reduzierung als realistisch angesehen werden kann.

Je mehr die private Pkw-Nutzung reduziert, sowie Stellplätze eingespart werden sollen, desto stärker muss sichergestellt sein, dass die zukünftigen Bewohner\*innen ihren Alltag im Wesentlichen auch ohne eigenen Pkw gut und komfortabel bewältigen können. Darum geht der Erstellung des Konzepts eine Standortanalyse voraus. Folgende Gegebenheiten werden dabei vom von der\*dem Bauherr\*in erfasst:

## Verkehrliche Rahmenbedingungen rund um den Vorhabenstandort

- Öffentlicher Nahverkehr
- Fuß- und Radwegenetz
- Parkplatzsituation und Parkdruck im Umfeld
- Vorhandene Mobilitätsdienstleistungen wie öffentliche Mobilitätsstationen, stationsgebundenes Carsharing, freefloating Carsharing, Leihrad-Stationen, Mitfahr-Anbieter

## Nahversorgung und Angebot an sozialer Infrastruktur

- Marktgängiger Lebensmittelmarkt
- Einzelhandelsnahe Dienstleistungen
- Gesundheitsdienstleistungen, medizinische Versorgung
- Kindertagesstätten, Kindergärten, Spielplätze und Schulen
- Freizeit- und Sporteinrichtungen, Naherholungsmöglichkeiten
- Gastronomie



Bildquelle: GWG mbH und O3 Architekten GmbH

Im Anhang dieser Broschüre und unter der Kategorie „**Städtische Richtlinien und Informationen zum Bauantrag**“ finden Sie alle relevanten Informationen und notwendige Anforderungen an ein Mobilitätskonzept unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)

Zu den Grundvoraussetzungen, damit ein Mobilitätskonzept überhaupt gelingen kann, zählt, dass sich die Belange des täglichen Bedarfs (Nahversorgung) in unmittelbarer Umgebung befinden und zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.

Außerdem ist von entscheidender Bedeutung, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr gegeben, die nächstgelegene Haltestelle also fußläufig erreichbar ist.

Auch wenn es sich dabei um Gegebenheiten handelt, die die\*der Bauherr\*in nicht direkt beeinflussen kann, so werden diese aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Landeshauptstadt München als verpflichtende Grundvoraussetzungen im Formular „Mobilitätskonzept“ definiert.

Sind diese Voraussetzungen zunächst nicht gegeben, wie zum Beispiel bei der Entstehung eines neuen Quartiers, müssen in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München Interimslösungen geschaffen werden. Dies können beispielsweise mobile Nahversorgungslösungen oder Shuttle-Busse sein.

Erfüllt der Vorhabenstandort die „Checkliste der Mindestanforderungen“ im Formular, sind die Kriterien erfüllt, um mit einem qualifizierten Mobilitätskonzept die Stellplatzanzahl zu reduzieren.

Auf der Grundlage der zuvor durchgeführten Analyse gilt es, diejenigen Maßnahmen und Elemente zu identifizieren, die die meisten Erfolgsaussichten auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen bieten.

Die vorhandenen Strukturen in der Umgebung müssen nun sinnvoll mit passenden Maßnahmen am Vorhabenstandort ergänzt werden.

Die folgenden Seiten stellen mögliche Mobilitätselemente vor.



# Kommunikation und Anreize: Beteiligung der Bewohnerschaft

Gut durchdachte Mobilitätsangebote tragen erheblich zur Attraktivität von Wohnanlagen bei. Für viele Menschen bedeuten sie aber auch Neuland.

Werden die (zukünftig) Wohnenden in einem frühen Stadium in die Planungen einbezogen und deren konkrete Bedarfe erfragt, können diese bei der Konfiguration der Mobilitätsangebote berücksichtigt und so Hemmnisse bei der Nutzung vermieden werden.

Rechtzeitig vor Bezug der neuen Wohnungen sollte bekannt sein, welche Angebote konkret zur Verfügung stehen, denn daran entscheidet sich mancher Haushalt, ob nach dem Umzug noch ein eigenes Auto erforderlich ist. Nach Bezug sind konkrete Informationsangebote und Werbemaßnahmen erfolgversprechend.

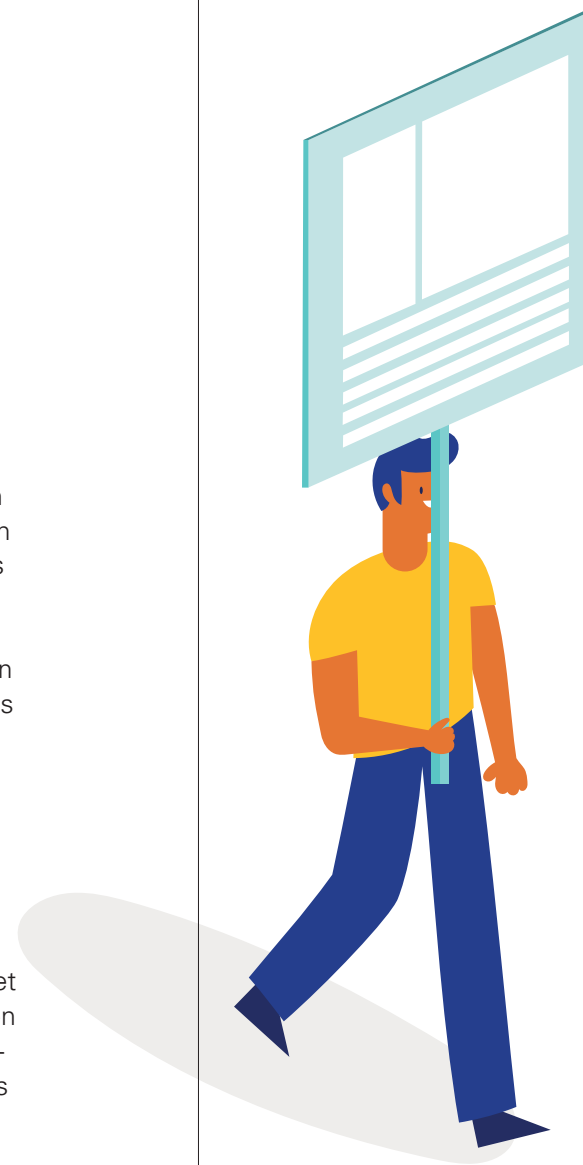
## Frühzeitige Beteiligung

Ein idealer Ansatzpunkt ist gegeben, wenn schon in der Planungsphase eines Neubauvorhabens ein Teil der zukünftigen Haushalte feststeht. Dies ist bei Genossenschaftsprojekten, Baugemeinschaften aber

auch Eigentumswohnanlagen regelmäßig der Fall. Hier bietet sich an, die frühzeitige Information über ein geplantes Mobilitätskonzept mit einer konkreten Bedarfserhebung zu verknüpfen. Derlei Befragungen lassen sich unkompliziert mit internetbasierten Tools durchführen und auswerten. Aus den Ergebnissen lassen sich wichtige Erkenntnisse für den tatsächlichen Stellplatzbedarf, die Nachfrage nach konkreten geteilten Angeboten aber auch über etwaige Skepsis gegenüber dem geplanten Konzept gewinnen.

## Vorteile frühzeitig kommunizieren und Anreize schaffen

Der Erwerb eines Stellplatzes in einer Tiefgarage kostet dem Kaufenden einer Eigentumswohnung in München zwischen 25.000 und 40.000 Euro, in manchen Baugebieten sogar deutlich mehr. Ein\*e Mieter\*in muss mit mindestens 1.000 Euro Stellplatzmiete pro Jahr rechnen. Es lohnt daher, die Vorteile des Verzichts auf den eigenen Pkw konkret darzustellen, auch anhand von Beispielrechnungen.



Kombinieren lässt sich dies mit konkreten Anreizsystemen. So sagte das Wohnungsunternehmen TERRA Neumieter\*innen ihres Neubaus im Prinz-Eugen-Park einen Mietnachlass von 30 Euro pro Monat zu, solange nachweislich auf einen eigenen Pkw verzichtet wird.

Derlei Vorteile sollten frühzeitig kommuniziert werden. In Anzeigen und Verkaufsprospekten für Eigentumswohnanlagen haben zukunftsweisende Mobilitätskonzepte als Kaufanreize bereits Eingang gefunden. In Vermieterinserate sollten entsprechende Hinweise insbesondere dann aufgenommen werden, wenn aufgrund eines reduzierten Stellplatzschlüssels von einem Teil der Haushalte zwingend der Auto-Verzicht verlangt wird.

Welche Mobilitätsbedürfnisse verschiedene Zielgruppen haben und wieso dies in Mobilitätskonzepten berücksichtigt werden sollte, finden Sie unter der Kategorie „**Mobilitätsverhalten**“ beschrieben, abrufbar unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



## Informationen vor und nach Erstbezug

Zum Einzug in die neue Wohnung gibt es Informationen: Wie ist die Heizung zu bedienen, wie funktioniert die Schließanlage, was wird zur Parkettpflege empfohlen? Hier dürfen Informationen zum vorhandenen Mobilitätsangebot nicht fehlen. Welche Angebote stehen zur Verfügung, was kosten sie, wie ist der Zugang geregelt? So erhielten die Neubürger\*innen im Domagpark eine Informationsbroschüre zu allen Mobilitätsangeboten samt Nutzungshinweisen. Diese Informationen werden laufend ergänzt.

Wird eine Wohnanlage komplett neu bezogen, haben sich Informationsabende für Neubewohner\*innen bewährt. Dort kann die Ausleihe der Mobilitätsbausteine in der Praxis gezeigt und Fragen können direkt beantwortet werden.

Sollen Bewohner\*innen gewonnen werden, konkrete Verantwortung zum Beispiel im Verleihsystem von Lastenrädern zu übernehmen, ist eine solche Versammlung der beste Ort.

## Beispiel einer Befragung zukünftiger Bewohner\*innen

Bei einem Neubauvorhaben der Genossenschaft WOGENO wurden ein Jahr vor Bezug alle 50 Haushalte nach ihrem derzeitigen Pkw-Besitz einschließlich Dienstwagen und ihrem Interesse an alternativen Mobilitätsangeboten befragt. Zum Zeitpunkt der Befragung verfügten 30 Haushalte über einen eigenen Pkw. Elf Haushalte gaben an, aufgrund der günstigen Nahverkehrs-Anbindungen sowie der geplanten Shared-Mobility-Angebote bei Einzug den Privat-Pkw abschaffen zu wollen. Der von der Genossenschaft geplante reduzierte Stellplatzschlüssel von 0,5 erwies sich damit als auskömmlich, mehrere Carsharing-Pkw konnten integriert werden. Ähnliche Resultate zeigen andere Genossenschaftsprojekte im Domagpark und in Riem.





# Die Gebäudeplanung:

## Integration von Mobilitätsbausteinen

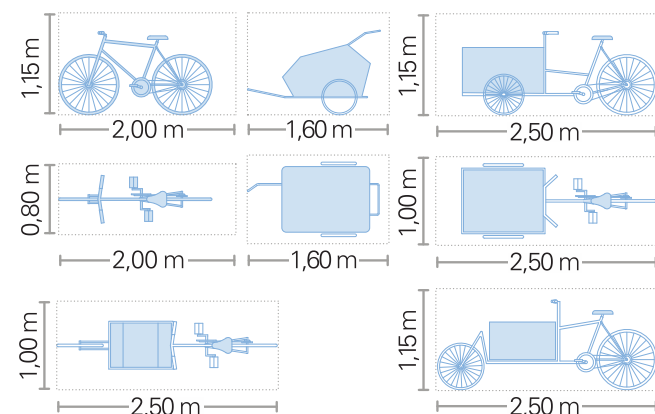
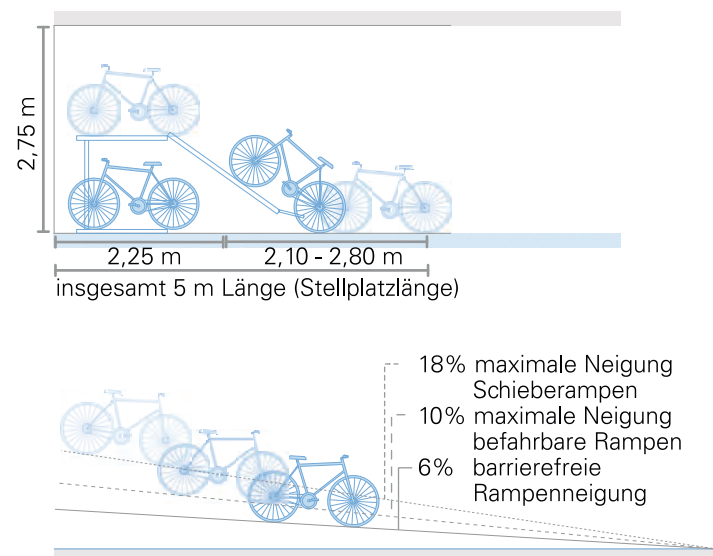
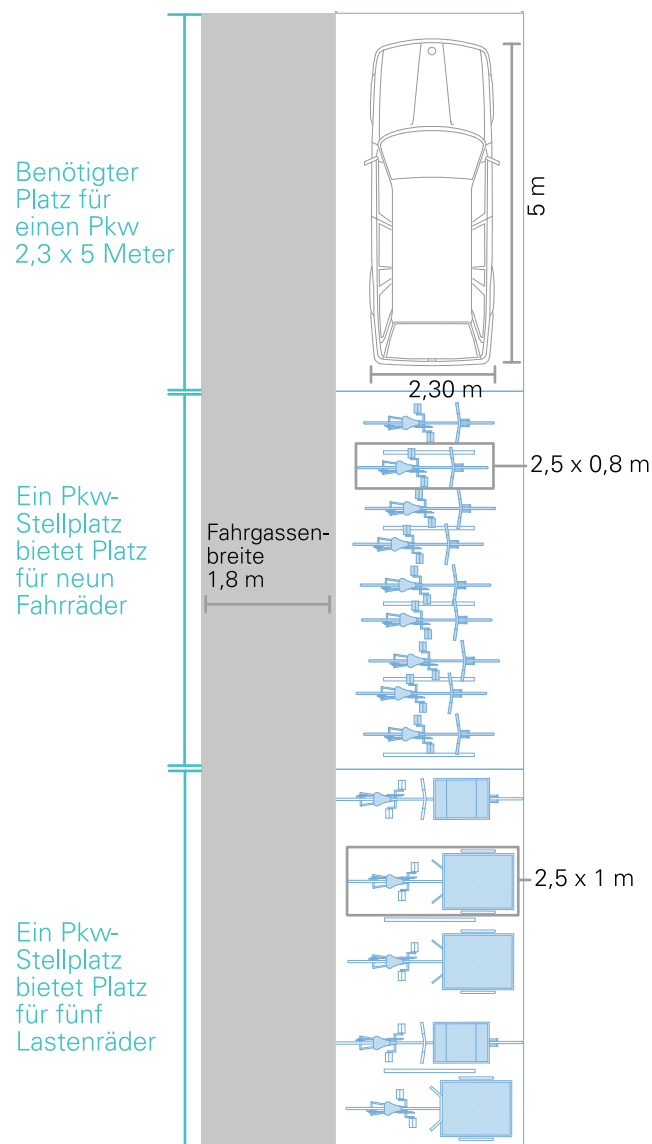
### Erhöhte Anzahl von privaten Fahrradabstellplätzen

Bei der Planung von Gebäuden mit Mobilitätskonzept ist ein erhöhter Schlüssel für Fahrradabstellplätze anzuwenden. Im Unterschied zur Fahrradabstellplatzsatzung (FabS), nach der ein Fahrradabstellplatz je 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche hergestellt werden muss, beläuft sich die Bezugsgröße bei Mobilitätskonzepten auf 30 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Soll die Reduzierung unterhalb des Mobilitätsfaktors 0,8 liegen, reduziert sich die Bezugsgröße weiter, die Anzahl der Stellplätze erhöht sich entsprechend. Die Unterbringung der Fahrradabstellplätze beansprucht viel Fläche, insbesondere unter der Maß-

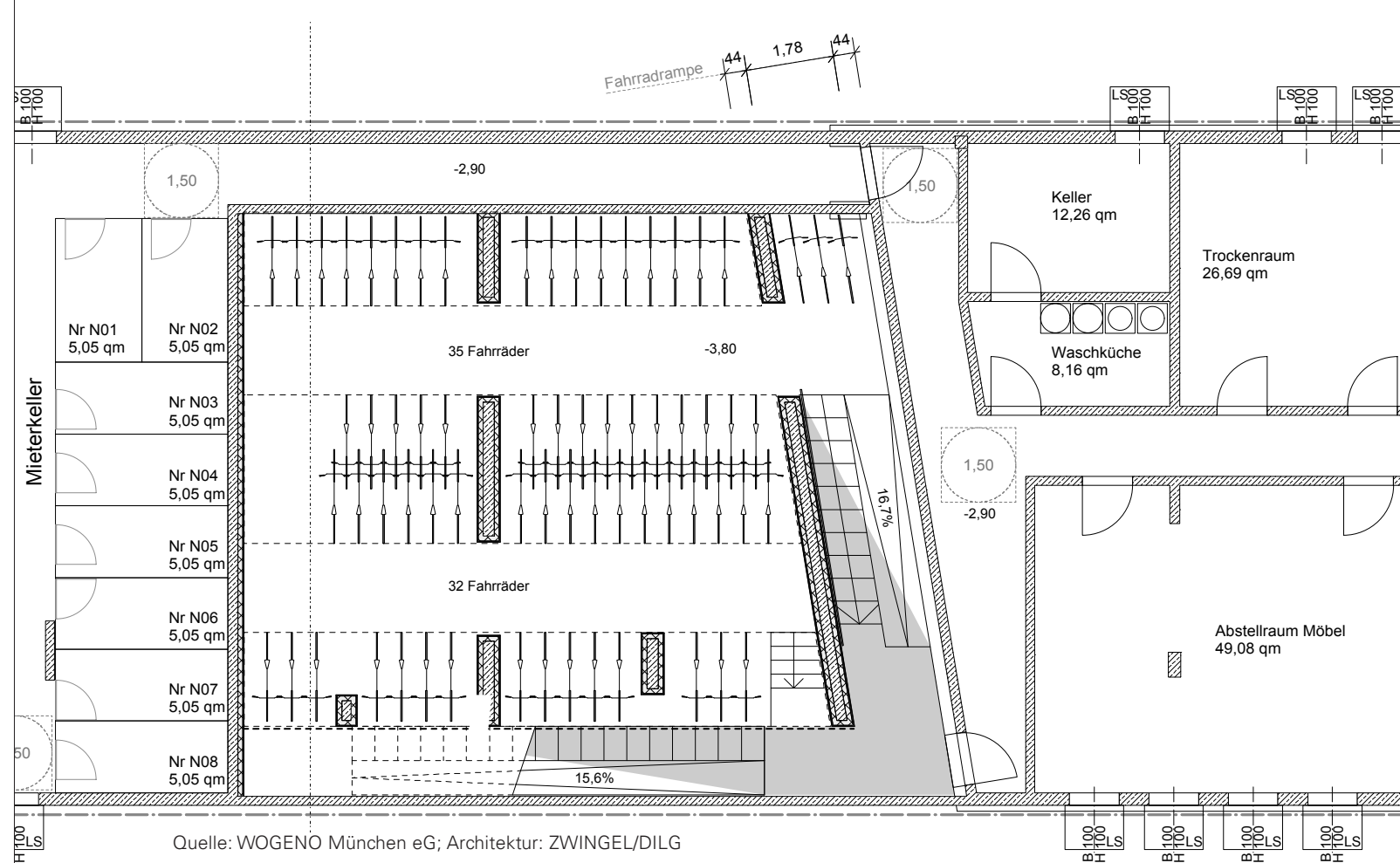
gabe der bequemen Erreichbarkeit und Barrierefreiheit. Die FabS und die Arbeitshilfe „Platz fürs Rad“ enthalten Hinweise und Praxisbeispiele für die Planung, unter anderem zu platzsparenden Abstellsystemen und Fahrradrampen.

### Zweiradbezogene Sharing-Angebote in Mobilitätsstationen

Zweiräder, seien es nun E-Lastenräder, Pedelecs, E-Roller, E-Tretroller oder Fahrradanhänger, sollten ebenerdig und gebündelt in Mobilitätsstationen zur Verfügung gestellt werden. Die Mobilitätsstationen



Quelle Planzeichnungen: bogevischs buero architekten & stadtplaner gmbh + GWG



sind überdacht und mit notwendiger E-Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Die Zweiräder werden über ein Zugangssystem gebucht, ausgeliehen und abgerechnet.

### Carsharing

Carsharing-Fahrzeuge werden meist einem offenen Nutzerkreis zugänglich gemacht. Da geteilte Fahrzeuge in der Regel in der Tiefgarage abgestellt sind, muss, bei einem offenen Nutzerkreis, die dauerhafte öffentliche Zugänglichkeit der Tiefgarage bedacht werden. Die Verortung ist im ersten Tiefgaragengeschoss in der Nähe von Ein- und Ausfahrt ideal.



### Mobilitäts- und Quartierszentrale

In größeren Quartieren, in denen Mobilitätskonzepte zum Tragen kommen, nimmt insbesondere die Organisation quartiersbezogener Mobilität umfangreichere Formen an. Ein Mobilitätsmanagement braucht Räumlichkeiten, eine professionelle Fahrradwerkstatt kümmert sich um Reparatur und Wartung privater und geteilter Fahrräder. Dies führt zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme. Wird die Mobilitätszentrale ergänzt um einen Nachbarschaftstreff oder sogar um Einrichtungen der Nahversorgung, wächst sie zur Quartierszentrale und wird zum Mittelpunkt des neuen Quartiers.

Die Mobilitäts- und Quartierszentrale sollte zentral im Quartier liegen und sich mit Bezug zum Außenraum im Erdgeschoss, befinden. Die Flächen schwanken je nach Nutzung zwischen 150 m<sup>2</sup> und 300 m<sup>2</sup>.

Eine Übersicht der baulichen Richtlinien und geltenden Vorschriften in München für Fahrradabstellplätze, Lastenräder und Kfz-Stellplätze finden Sie gesammelt in der Kategorie „**Städtische Richtlinien und Informationen zum Bauantrag**“ unter [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)





# Stellplatzmanagement:

## Flexible Nutzung von Stellplätzen

In der Vergangenheit waren Stellplätze in aller Regel fest zugeordnet, sei es Wohnungen oder auch gewerblichen Nutzer\*innen. Während die jeweiligen Fahrzeuge unterwegs sind, stundenweise oder auch länger, stehen sie leer, auch wenn es Bedarfe bei anderen Nutzer\*innen gäbe.

Bei Gebäuden mit reiner Wohn- oder rein gewerblicher Nutzung bietet die Flexibilisierung von Stellplätzen ein enormes Potential, die Auslastung von Tiefgaragen zu erhöhen. Professionelle Tiefgaragenbetreiber gehen hier von zehn bis 15 Prozent aus. Bei einer Tiefgarage mit 100 Stellplätzen stünden somit rein rechnerisch 110 bis 115 Stellplätze zur Verfügung. Bei mischgenutzten Gebäuden erhöht sich das Potential sogar noch! Die Stellplätze werden dabei von unterschiedlichen Nutzergruppen, wie zum Beispiel Arbeitnehmer\*innen, Einzelhandelskund\*innen, Bewohner\*innen mehrfach am Tag genutzt.

Nach Ladenschluss um 20 Uhr werden die Stellplätze von Einzelhandelskund\*innen gar nicht mehr nachgefragt und können klassischen Abendnutzungen wie Gastronomie oder Fitnessstudio dienen.

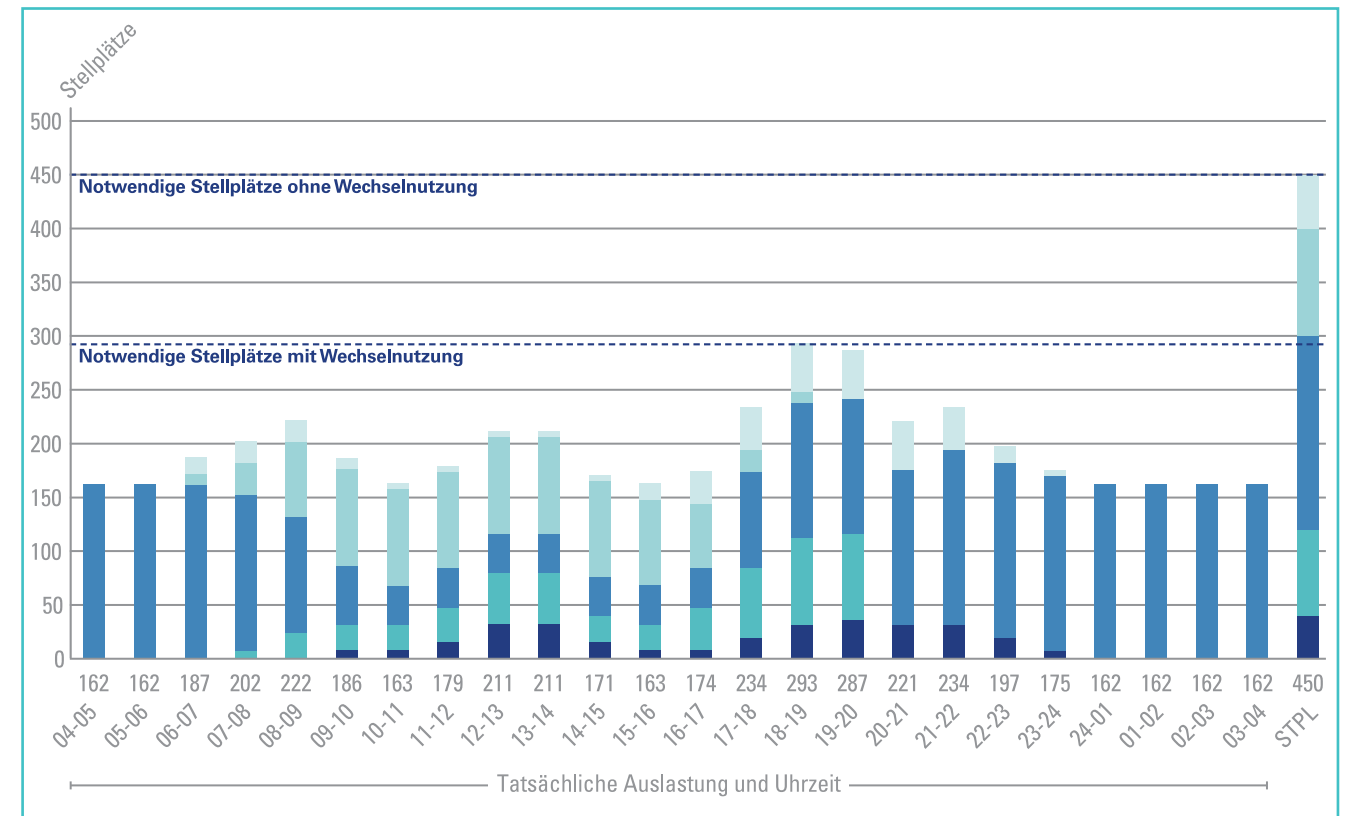
In größeren Tiefgaragen steuert ein Tiefgaragenmanagement die Belegung der Stellplätze mit Schrankenanlagen. Je nach Nutzungsmischung ist eine um zehn bis 30 Prozent erhöhte Auslastung realistisch. Im Umkehrschluss ist diese Erhöhung der Auslastung auch das Maß einer möglichen Reduzierung.

### Quartiersgaragen und Mobilitätshäuser

Der Münchner Stadtrat hat 2020 beschlossen, in allen neuen Baugebieten die Integration von Quartiersgaragen zu prüfen. In ihnen wird der ruhende Verkehr eines Quartiers gebündelt. Stellplätze sind nicht unmittelbar den Wohnungen zugeordnet.

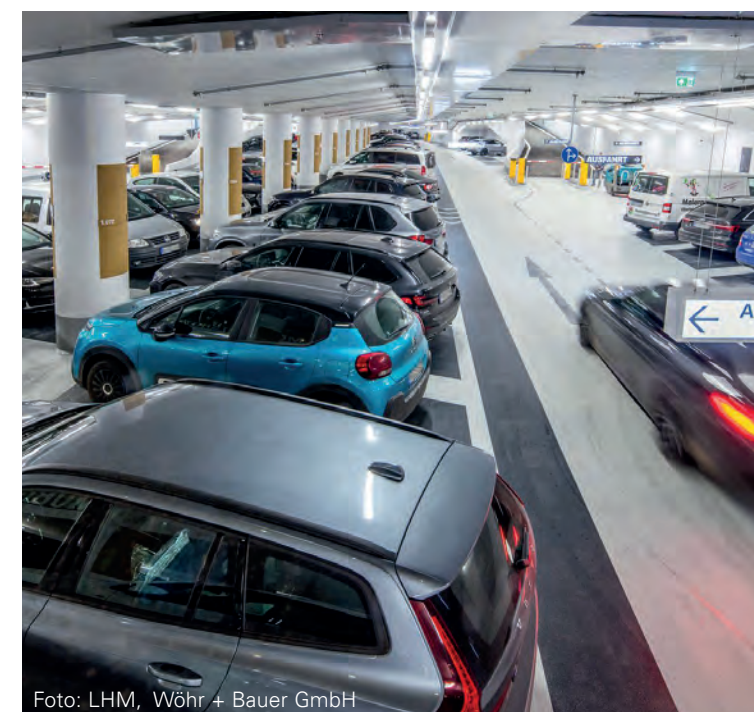
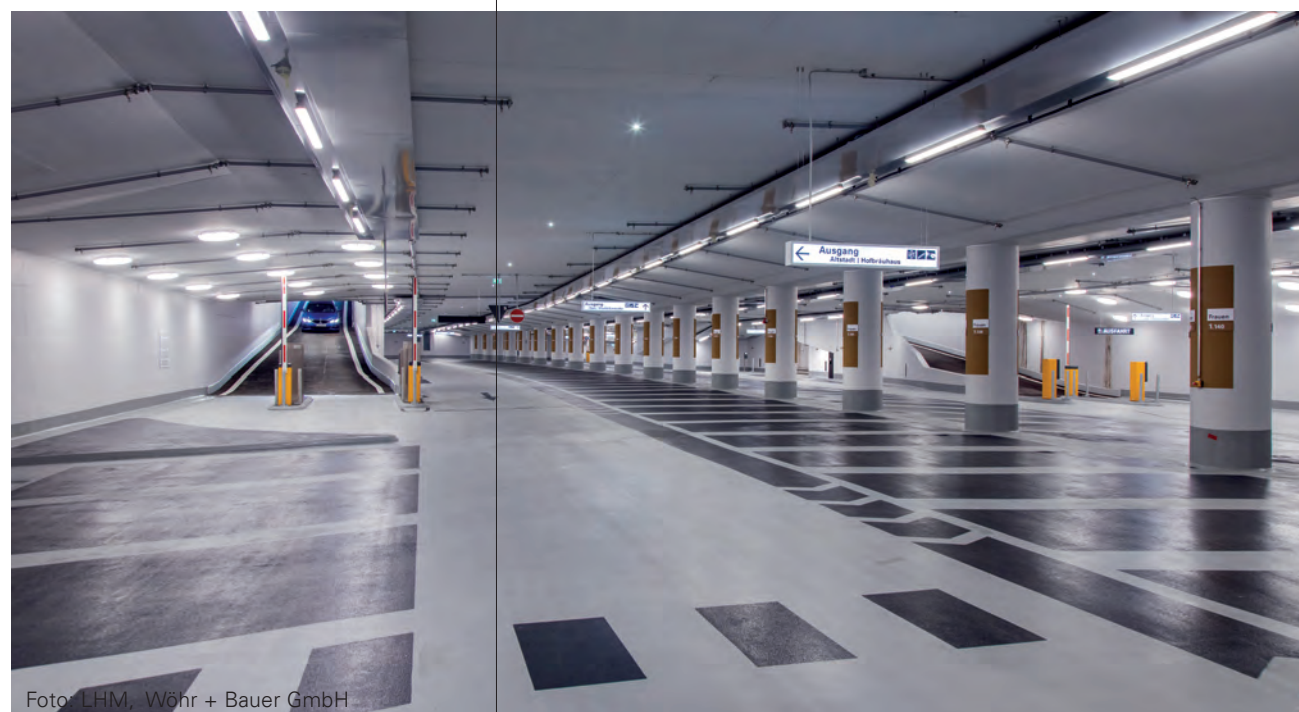
Ergänzt um weitere Nutzungen werden aus den Quartiersgaragen sogenannte Mobilitätshäuser. Hier stehen Shared Mobility-Angebote wie E-Lastenräder, E-Roller oder herkömmliche Fahrräder zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Denkbar ist darüber hinaus eine Paketannahme, ein Quartierstreiffpunkt oder auch die Unterbringung einer ergänzenden Nahversorgung für die Quartiersbewohner\*innen.

### Beispiel zur verbesserten Auslastung Stellplatznachfrage nach Nutzung im Tagesverlauf (Mo-Fr)



Quelle: stattbau münchen GmbH

■ Gastronomie ■ Einzelhandel ■ Wohnen ■ Büro ■ Fitnessstudio





# Management von Mobilitätsbausteinen:

## Betrieb, Wartung und Reparatur

Bereits in der Planungsphase ist zu bedenken, in welchen Betriebssystemen und mit welchen Partner\*innen ein Mobilitätssystem aufgesetzt und betrieben werden soll.

**Dies ist in hohem Maße davon abhängig, welche Akteur\*innen dauerhaft Verantwortung für das Funktionieren übernehmen sollen.** Die praktizierten Modelle reichen von der Selbstorganisation der Wohnenden über die Mitwirkung von Hausverwaltung und Hausmeisterei bis hin zu Konzepten, bei denen externe Dienstleister das komplette Management übernehmen.

Bei mehreren Komponenten ist zu prüfen, ob und wie diese im Management miteinander verknüpft werden können. Werden Pkw und Zweiräder im Sharing zur Verfügung gestellt, ist an ein gemeinsames Buchungs-, Wartungs- und Abrechnungssystem zu denken.

**Ein weiterer Aspekt ist die Frage, ob die Angebote nur hausintern genutzt werden sollen oder auch Dritten aus der Nachbarschaft zur Verfügung stehen werden.**

In diesem Fall ist frühzeitig die allgemeine Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote zum Beispiel in Tiefgaragen oder Räumen in der Erdgeschosszone zu planen.

Daraus ergibt sich, dass frühzeitig für das Projekt geeignete Dienstleister zu sondieren sind und mit diesen grundsätzliche Vorklärunen zu treffen sind. Bei der Auswahl eines geeigneten Shared-Mobility-Anbieters für Kfz wird dies deutlich. Die Systeme reichen vom Komplettservice bis hin zur hausinternen Selbstorganisation. Hier ist auch zu klären, welche Fahrzeuge angeboten werden sollen.

Sollen E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, ist die sinnvolle Verortung der Fahrzeuge in der Tiefgarage mit den entsprechenden Lademöglichkeiten einschließlich der Abrechnungsmöglichkeiten der anfallenden Stromkosten abzusprechen.

**Diese frühzeitigen Abklärungen zum Carsharing sind bereits für die Einreichung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen des Bauantrags relevant!**



Verlangt wird eine ausführliche Beschreibung, wie in dem geplanten Projekt das Carsharing organisiert werden soll. Im Formular „Mobilitätskonzept“ wird von den Bauherr\*innen unter Punkt vier erläutert, zu welchen Bedingungen die Bewohner\*innen das Angebot nutzen können und wie sie Zugang zu den Stellplätzen haben. Die Verortung des Mobilitätsangebots im Projekt wird in einer Plananlage dargestellt.

Die Festlegung auf einen Anbieter ist hier nicht bindend. Er kann selbstverständlich noch gewechselt werden, wenn sich dies im Projektverlauf als sinnvoll erweist.

**Was oft vergessen wird: auch beim Bikesharing ist zu klären, wer die Verantwortung für Reinigung und Erledigung anfallender Reparaturen übernimmt.** Es empfiehlt sich, frühzeitig Kontakt mit Anbietern im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens zu suchen, weil mit diesen die Anschaffung und regelmäßige Wartung abgeklärt werden kann.

Es könnte auch die Überlegung geben, ob diese Aufgaben im laufenden Betrieb Hausmeisterei, Verwaltung oder die Wohnenden übernehmen sollen. Dies wird in hohem Maße davon abhängen, in welchem Wohnmodell das Vorhaben realisiert wird. Handelt es sich um ein Bauträgermodell, ist davon auszugehen, dass die spätere Eigentümer\*innengemeinschaft die Verwaltung an einen externen Dienstleister vergeben wird. Gebäudeverwaltungen sind, zumindest derzeit, im Management von Mobilitätsdienstleistungen wahrscheinlich noch unerfahren und wollen diese auch gar nicht übernehmen. Dies ist zu berücksichtigen.

Baut hingegen ein Wohnungsunternehmen für den eigenen Bestand, können diese Aufgaben von Beginn an in das Aufgabenfeld des Facilitymanagements integriert werden. Bei Projekten mit hoher Selbstorganisation der Wohnenden, wie bei Genossenschaften und Baugemeinschaften, lassen sich in der Regel leichter Bewohner\*innen finden, die für den reibungslosen Betrieb dieser Angebote sorgen.

Im Rahmen eines Neubauquartiers ist es sicher sinnvoll, wenn mehrere Bauherr\*innen sich frühzeitig über die Beschaffung von Mobilitätsmitteln abstimmen. Ein einheitliches Angebot erleichtert sowohl die Nutzung als auch den laufenden Unterhalt enorm. Bereits in der Planungsphase sollten hier Kooperationen gesucht und Absprachen über den späteren Betrieb getroffen werden.

**Praxisbeispiele für Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene finden Sie ab Seite 48 in diesem Leitfaden.**

Welche Shared-Mobility-Bausteine für private Mobilitätskonzepte in München verfügbar sind und wie Sie den passenden Anbieter finden, dazu lesen Sie mehr in der Kategorie „Shared Mobility“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM



# Mobilitätskomponenten: Carsharing

## Betreibermodelle

Der Großteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kann vermieden oder durch alternative Möglichkeiten wie zu Fuß, mit dem Rad, Lastenrad oder öffentlichem Nahverkehr zurückgelegt werden. Ist doch mal ein Pkw notwendig, für den Einkauf im Möbelhaus, einen Ausflug ins Grüne oder den Jahresurlaub am Meer, dann kann dieser mit Carsharing flexibel angemietet werden.

### Unterschieden wird klassischerweise zwischen:

- stationsbasiertem Carsharing, bei dem der Pkw an der Station zurückgegeben werden muss, an der er ausgeliehen wurde
- freefloating Carsharing, bei dem der Pkw beliebig innerhalb des Geschäftsgebiets abgestellt werden kann
- teilflexibles Carsharing, als Mischform, bei dem der Pkw in einer bestimmten Zone zurückgegeben werden kann.

Untersuchungen zum Carsharing haben ergeben, dass insbesondere stationsgebundenes Carsharing das Potential hat, dass Haushalte ihren privaten Pkw abschaffen oder erst gar keinen anschaffen.

Entscheidend ist eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen, die Bekanntheit der Carsharing-Station und Echtzeit-Informationen in der Buchungsplattform, damit die Bewohner\*innen zuverlässig wissen, wann und wo ein Pkw zur Verfügung steht. Außerdem sind die Wege bei wohnstandortbasierten Mobilitätsstationen kurz. Zudem fällt durch die für die Carsharing-Autos reservierten Stellplätze der Parksuchverkehr am Wohnort weg. Die positive Klimawirkung und die Nutzerfreundlichkeit von freefloating Carsharing auf Privatgrund wird dagegen als geringer eingeschätzt, weshalb im Formblatt für Mobilitätskonzepte grundsätzlich stationäres Carsharing gefordert wird.

In den Wohnquartieren wird ein attraktiver Mix aus verschiedenen Mobilitätsangeboten und Carsharing-Fahrzeugen benötigt, um die Attraktivität des privaten Pkw langfristig zu reduzieren. Vorteile gegenüber einem eigenen Pkw entstehen vor allem, wenn die

Wege zu den Carsharing-Fahrzeugen kurz und die Verfügbarkeit gewährleistet ist. Daher empfiehlt es sich zusätzlich auch die Bewohner\*innen über öffentliche Shared Mobility-Angebote im Umfeld zu informieren und beispielsweise Schnupperangebote anzubieten.

Um stationäres Carsharing im Bauvorhaben umzusetzen, wird eine gewisse Anzahl an Stellplätzen dauerhaft für Carsharing-Pkw reserviert, die als private Carsharing-Station fungieren.



Foto: LHM

Weiterführende Informationen zur Angebotsvielfalt von Carsharing, Evaluationsergebnisse und wie Sie den richtigen Anbieter für sich finden, dazu lesen Sie mehr unter der Kategorie „Shared Mobility“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM



Foto: LHM

**Damit die Bewohner\*innen Carsharing nutzen können, sind ein Buchungs- und Abrechnungssystem sowie allgemeine Zugangsmöglichkeiten notwendig. Für die Umsetzung all dieser Komponenten gibt es verschiedene Möglichkeiten:**

**Ein externer Betreiber übernimmt alle Komponenten.** Neben der Anschaffung der Carsharing-Fahrzeuge betreibt der Anbieter die Buchungs- und Abrechnungsplattform und kümmert sich um Wartung, den laufenden Betrieb, Verträge und so weiter. Er übernimmt damit alle Risiken und erhält im Gegenzug alle Einnahmen. Um die aus betriebswirtschaftlicher Sicht notwendige Anzahl an angemeldeten Nutzer\*innen zu erreichen, muss die Station für diese stets zugänglich sein, zum Beispiel mithilfe eines Tiefgaragenschlüssels, welcher zusammen mit den Fahrzeugschlüsseln im Tresor hinterlegt ist. Die Fahrzeuge stehen also nicht exklusiv den Bewohner\*innen zur Verfügung. Dafür sollten sie von vergünstigten Konditionen profitieren können. Dies und alle weiteren Modalitäten gestalten sich je nach Anbieter und Projekt unterschiedlich und sind Gegenstand der individuellen Verhandlungen. Für die genutzten Stellplätze zahlt der Carsharing-Betreiber in der Regel eine Miete. Je nach Projekt kann diese gegenüber der ortsüblichen Miete gemindert sein. Einmalkosten für die Zugangskontrolle, wie zum Beispiel einen Schlüsseltresor, zahlt unter Umständen die\*der Bauherr\*in. Die Situierung der Stellplätze und des Zugangssystems muss frühzeitig mit dem Carsharing-Anbieter abgestimmt werden, damit die Station für die Nutzer\*innen gut zu erreichen ist und eventuelle technische Voraussetzungen, wie eine Funkverbindung oder WLAN, gegeben sind.

**Durch ein Leasing-Modell wird ein Pkw zur Verfügung gestellt.** Der Carsharing-Anbieter übernimmt die Anschaffung, Wartung und den Betrieb, außerdem wird die Buchungs- und Abrechnungsplattform zur Verfügung gestellt. Die\*der Bauherr\*in oder Auftraggeber\*in trägt die entsprechenden Kosten und erhält dafür die Einnahmen aus dem Carsharing. Bei diesem Modell kann die\*der Auftraggeber\*in entscheiden, wie groß der Nutzerkreis sein soll.

**Alle Komponenten werden von der\*dem Bauherr\*in respektive der\*dem Eigentümer\*in, Vermieter\*in oder Hausverwaltung in Eigenregie übernommen.** Entscheidend dabei ist, dass auch hier die Fahrzeuge einfach gebucht werden können, die Fragen beantwortet und dass die Wartung reibungslos funktioniert. Bei diesem Modell stehen die Fahrzeuge in der Regel exklusiv den Bewohner\*innen des Vorhabens oder des Quartiers zur Verfügung.

**Ist bereits eine Carsharing-Station in unmittelbarer Umgebung vorhanden,** muss zusammen mit potenziellen Carsharing-Betreibern und der Landeshauptstadt München für das Vorhaben abgewogen werden, ob eine weitere Station an diesem Standort Sinn macht. Um unnötige Konkurrenzwirkungen zu vermeiden, sollte stattdessen eine Beteiligung an der vorhandenen Station in Erwägung gezogen werden.

**Bei größeren Vorhaben, die ein ganzes Quartier betreffen, ist es sinnvoll, sich unter allen Beteiligten abzusprechen.** So können Ressourcen gebündelt werden und es stehen nicht unterschiedliche Systeme und Anbieter in Konkurrenz zueinander. Dazu sind bereits frühzeitig Abstimmungsprozesse notwendig, die Bildung eines Konsortiums der Bauherr\*innen wird dringend empfohlen! Während beispielsweise ein\*e Bauherr\*in die Fläche für die Carsharing-Station zur Verfügung stellt, beteiligen sich die anderen an den Kosten.



# Mobilitätskomponenten: Bikesharing

## Konzept und Beschaffung

Die aktive Nahmobilität spielt, neben dem öffentlichen Nahverkehr, im Rahmen einer klimafreundlicheren und ressourcenschonenderen Mobilität eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität und Verkehrsverlagerung im Quartier. Um die aktive Mobilität zu stärken, macht es Sinn, Fahrzeuge zum gemeinschaftlichen Gebrauch als Sharing-Modell anzubieten. Grundsätzlich ist es möglich, jedes erdenkliche Fahrzeug und dazugehöriges Zubehör in ein Buchungssystem einzubinden und den Bewohner\*innen kostenlos oder gegen Gebühr zur Verfügung zu stellen: Fahrräder, Fahrradanhänger, Trolleys, Pedelecs, Kleinkrafträder wie S-Pedelecs, E-Bikes, (E-)Lastenräder, E-Roller, E-Tretroller, (E-)Trikes oder weitere Bausteine.

Bei allen Fahrzeugen für den gemeinschaftlichen Gebrauch ist auf eine hohe Qualität und Belastbarkeit zu achten. Durch die erhöhte Nutzungshäufigkeit durch unterschiedliche Personen ist auch die Beanspruchung der Bauteile erhöht. Fahrzeuge, die auf den privaten Gebrauch ausgerichtet sind, halten solchen Belastungen häufig nicht stand.

Eine Einweisung einschließlich Probefahren ist von großer Bedeutung, um die Lebensdauer der Fahrzeuge durch sachgemäßen Gebrauch zu erhöhen. Zudem werden dadurch mögliche Hemmschwellen bei der Nutzung abgebaut.

Bei Fahrzeugen mit Elektromotor muss am Abstellplatz eine geeignete Ladevorrichtung installiert werden, da die Akkus zum Laden nicht mit in die Wohnung genommen werden.

Alle Fahrzeuge für den gemeinschaftlichen Gebrauch müssen genau wie Carsharing in ein Buchung- und Abrechnungssystem eingebettet sein und über eine Zugangskontrolle verfügen.

Bei kleineren Vorhaben geht das auch über eine verantwortliche Einzelperson, welche Buchungen und Wartung verwaltet. Je nach Shared Mobility-Anbieter ist auch eine Kombination der Systeme für Carsharing

und weitere Shared Mobility-Angebote möglich. Auch hier muss, unabhängig von dem gewählten Modell, zum Formblatt eine ausführliche Beschreibung vorliegen, wie das Bikesharing organisiert werden soll und wie Buchung, Abrechnung, Vertragsgestaltung und so weiter ablaufen werden.

Bei allen Angeboten für die Gemeinschaft ist die frühzeitige Klärung der Zuständigkeiten und eine regelmäßige Wartung von ganz entscheidender Bedeutung. Nur so wird das Angebot von den zukünftigen Bewohner\*innen angenommen werden. Die Wartung wird entweder vom Sharing-Anbieter gewährleistet oder gesondert in Auftrag gegeben. Idealerweise wird eine lokale Fahrradwerkstatt in das Vorhaben eingebunden. Dies kann sich auf die regelmäßige Wartung beziehen, quartiersbezogen kann auch ein Ladengeschäft vor Ort realisiert werden. Bei kleineren Vorhaben kann die Wartung auch ein geschulter Hausmeister übernehmen. Grundsätzlich muss eine Ansprechperson für Fragen rund um die geteilten Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Stationäre öffentliche Fahrradvermietssysteme bieten eine gute Ergänzung im Bereich One-way-Fahrten und Lückenschlüsse zu Nahverkehrs-Haltestellen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes kann in München auch die Beteiligung an einem Mietradsystem geltend gemacht und im Formblatt eingetragen werden.

Manche Fahrzeuge sind für die Minderung der Pkw-Nutzung und damit zur Kompensation einer Stellplatzreduzierung deutlich besser geeignet als andere.

Eine Übersicht von fahrradbasierten Angeboten in der Landeshauptstadt München, relevante Studien und weiterführende Informationen zum Thema Bikesharing finden Sie unter der Kategorie „Shared Mobility“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM



Foto: LHM, Zimmermann



Foto: LHM, Nau



Foto: LHM, Marienhagen/John



Foto: LHM

## Übersicht zu den Begrifflichkeiten:

Insbesondere **E-Lastenräder** bieten aufgrund ihrer Transportmöglichkeiten und der Unterstützung durch einen Elektromotor eine flexible Alternative zur privaten Pkw-Nutzung. Unterschiedliche Bauarten ermöglichen den Transport von Waren, Kindern oder Haustieren. Eine Beobachtungsstudie der Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr ARGUS ergab, dass lediglich für sechs Prozent der untersuchten Einkaufsfahrten zu Super- und Baumärkten tatsächlich ein Auto nötig gewesen wäre. Die gemeinschaftliche Nutzung von E-Lastenrädern ermöglicht die Teilhabe auch ohne eine teure private Anschaffung.

Auch **Fahrradanhänger** bieten eine einfache Alternative für den Transport. Sie können per Kupplung in verschiedenen Varianten an das private Fahrrad angehängt werden. Entsprechendes Zubehör wird entweder ebenfalls zur Verfügung gestellt oder von den Bewohner\*innen privat angeschafft. Alternativ kann auch ein Gespann aus Fahrrad und Anhänger zum Ausleihen zur Verfügung gestellt werden. Als Shared Mobility-Zubehör ermöglicht ein Anhänger vielen Nutzer\*innen den Verzicht auf den Pkw beim Einkauf und Transport von Kindern.

Für den kleinen Einkauf bieten sich auch **Trolleys** an, die sowohl an das Rad angehängt werden können als auch den Transport von Waren zu Fuß erleichtern. Diese können mit einem Logo bedruckt und den zukünftigen Bewohner\*innen beispielsweise beim Einzug kostenlos überreicht werden. Auch eine Kooperation mit zukünftigen Betreibern von Einzelhandelsflächen ist denkbar.

**Pedelecs** zählen zu den Elektrofahrrädern. Sie sind dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt, man benötigt also weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Für sie besteht zudem keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung im Gegensatz zu S-Pedelecs oder E-Bikes. Pedelecs sind vor allem im Freizeitbereich beliebt. Sie bieten darüber hinaus eine gute Alternative für den stressfreien Weg zur Arbeit oder als Alternative zu Dienstwagen. Da sie immer häufiger privat angeschafft werden, kommt es auf die Bewohnerschaft an, ob beziehungsweise in welcher Anzahl die Anschaffung als geteiltes Fahrzeug Sinn macht.

**E-Tretroller** werden überwiegend im Freizeitbereich verwendet. Sie ersetzen vielfach Wege, die zuvor zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt wurden, vereinzelt aber auch Pkw-Fahrten. Die Roller können in gewissem Maße Potential haben, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und die Popularität eines Mobilitätskonzeptes zu steigern.



# Mobilitätskomponenten: Bikesharing

## Integration und Unterhalt

Die Organisationsmodelle des Bikesharings sind vielfältig. Sie reichen von der Selbstorganisation der Bewohnerschaft bis hin zu Full-Service- Angeboten mancher Sharing-Anbieter. Zudem unterliegen Angebote und Konditionen in diesem jungen Markt ständigen Veränderungen. Daher werden hier Praxisbeispiele dargestellt, die der Orientierung dienen. Daran wird deutlich, dass die Entscheidung für ein konkretes Organisationsmodell in hohem Maße davon abhängt, in welchem Umfang die Hausverwaltung, die Hausmeisterei und die Bewohner\*innen im laufenden Betrieb Verantwortung übernehmen.

### Kümmer\*in in der Mietwohnanlage TERRA im Prinz-Eugen-Park

Der Neubau mit 72 Wohnungen wurde 2018 bezogen. Zum Mobilitätskonzept gehören Carsharing in der Tiefgarage, Mietvergünstigungen für Haushalte ohne Pkw und die Beteiligung am quartiersbezogenen Mobilitätskonzept.

Ein Lastenrad wurde vom Wohnungsunternehmen angeschafft und kostenfrei zur Verfügung gestellt. Es ist wettergeschützt im Hof untergebracht und dort allen Mieter\*innen zugänglich. Der Verleih wird von einer oder einem Verantwortlichen „Kümmer\*in“ aus der Mieterschaft organisiert. Wer das Fahrrad ausleihen möchte, schreibt eine formlose E-Mail und die\*der Kümmer\*in koordiniert alles Weitere. Alle Bewohner\*innen schließen das E-Lastenrad nach der Nutzung selbstständig an die Stromversorgung an, hinterlassen es sauber und melden eventuelle Schäden an die\*den Verantwortliche\*n. Die Nutzung ist für die Bewohner\*innen kostenlos.

„Gleich bei Bezug haben wir an die Eigenverantwortung und Selbstorganisation der Mieter appelliert. Und siehe da: es klappt ausgezeichnet“  
Jürgen Knapp,  
Hausverwalter TERRA Danhuber Gruppe

Einen Überblick gängiger Shared Mobility-Anbieter in der Landeshauptstadt München und weitere Praxisbeispiele finden Sie unter der Kategorie „Shared Mobility“ sowie „Praxisbeispiele“ unter:  
[muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



### Lastenräder im Westend bei der Wohnungsgenossenschaft München West

Die Genossenschaft unterhält aktuell vier Mobilitätsstationen mit fünf Lastenrädern, weitere Stationen sind in Planung. Die Buchung, Abholung und Rückgabe der Räder erfolgt mit Hilfe einer App, hier können sich ausschließlich WGMW-Bewohner\*innen nach Erhalt eines Einladungslinks durch die Genossenschaft registrieren. Mit dem Buchungs-, Abrechnungs- und Reparaturmanagement wurde die Isarwatt eG beauftragt. Mängelmeldungen erfolgen ebenfalls via App. Die Nutzungsgebühren betragen ein Euro pro Stunde beziehungsweise sechs Euro für 24 Stunden.

„Wir erleben ein Umdenken im Bereich der urbanen Mobilität, hiervon profitieren unsere Quartiere. Wir freuen uns über die stetig steigende Nachfrage!“

Romy Buttler, Projektleiterin Mobilität Wohnungsgenossenschaft München West



Foto: Wohnungsgenossenschaft München-West eG

### Buchungsplattform für die Wogeno-Wohnanlage im Domagpark

Der Münchner Dienstleister Stattauto bietet an, Leihräder aller Art in sein Buchungs- und Abrechnungssystem zu integrieren. Dies wird beispielsweise beim Wogeno-Neubau im Domagpark praktiziert, wo es Pkw und Räder aus einer Hand gibt.

Das Organisationsmodell: Die\*der Bauherr\*in schafft die Zweiräder auf eigene Rechnung an und sorgt für Wartung und Unterhalt, beispielsweise durch einen benachbarten Fahrradladen. Stattauto integriert die Räder in sein Buchungssystem. Der Zugang erfolgt wie beim Carsharing über einen Tresor, dem die passenden Schlüssel durch die Fahrtberechtigten entnommen werden. Die Abrechnung erfolgt direkt gegenüber den registrierten Teilnehmer\*innen.

Stattauto bietet für Wohnanlagen einen geschlossenen Buchungskreis an, so bleibt die Nutzung der Zweiräder den exklusiv registrierten Nutzer\*innen der Wohnanlage vorbehalten. Bewohner\*innen, die nur auf die Bike-Angebote zugreifen wollen, zahlen bei Stattauto eine verminderte Grundgebühr, aktuell 30 Euro pro Jahr. In welcher Höhe Nutzungsgebühren fällig werden, bestimmt die\*der Bauherr\*in beziehungsweise das Wohnungsunternehmen.

Die Systemgebühr für den Betrieb der Räder beträgt derzeit 60 Euro pro Buchungsobjekt und Jahr. Die durch die Kund\*innen erwirtschafteten Umsätze werden gegengerechnet und der Überschuss an die\*den Bauherr\*in ausgezahlt. Nach Rückmeldung von einigen Bauherr\*innen reichen die Umsätze hier aus, um die Betriebskosten der Räder zu decken, wenn die Räder regelmäßig genutzt werden.



Foto: LHM, Nagy

### Arbeitskreis in der Baugemeinschaft im Prinz-Eugen-Park

Die Baugemeinschaft mit 31 Haushalten ist im Juli 2018 in das Neubauquartier eingezogen. Ein Mobilitätskonzept war von Beginn an geplant. Bestandteil sind vier Lastenräder mit Elektroantrieb, die von der Eigentümergemeinschaft angeschafft wurden. Sie sind für alle gut erreichbar und wettergeschützt in ihrer Mobilitätsstation untergebracht und können dort auch geladen werden. 45 Bewohner\*innen gehören mittlerweile zum festen Nutzerkreis.

Der Verleih erfolgt über eine digitale Buchungsplattform. Dort können die Räder unkompliziert reserviert werden. Die Mobilitätsstation ist für alle Nutzer\*innen frei zugänglich und die Codes für die Fahrradschlösser sowie die Akkus und weiteres Zubehör sind in der Handhabung allen Bewohner\*innen aus der Eigentümergemeinschaft bekannt.

Die Nutzung der Räder wird mit einer niedrigen Gebühr von 0,50 Euro pro Stunde abgerechnet. Mit den Einnahmen werden die Fix- und Reparaturkosten für die Fahrräder gedeckt. Um die Reinigung und Wartung sowie die Pflege der Buchungsplattform kümmert sich der hausinterne Arbeitskreis Lastenrad.

„Das Angebot mit den Lastenrädern wird von den Bewohner\*innen sehr gut angenommen. Alle vier Räder werden stark genutzt, was natürlich viel Wartungsaufgaben für den AK Lastenrad bringt. Wir sind aber damit sehr zufrieden! Grundsätzlich kommt die Baugemeinschaft auf zirka 3.000 Stunden pro Jahr für alle vier Räder.“  
Eigentümerin



Foto: GeQo eG



# Weitere Mobilitätskomponenten

## Möglichkeiten, weitere Sharing-Gegenstände einzubinden

Analog zum Radzubehör können weitere Gegenstände geteilt, also „geshared“, werden. Das können ganz unterschiedliche Dinge sein und hängt davon ab, was sich die Bewohner\*innen für ihre Hausgemeinschaft wünschen.

### Praxisbeispiel Ausleihstation im "Stellwerk 60", Köln

Der Siedlungsverein des Stellwerkviertels in Köln-Nippes, manchen auch bekannt als „autofreie Siedlung Köln“, hält eine Vielzahl von Gebrauchsgütern für mehr als 1.000 Menschen zur Ausleihe bereit. Viele Gegenstände sind in der Mobilitätsstation untergebracht, einem 36 m<sup>2</sup> großen Raum am Siedlungseingang, der rund um die Uhr betreten werden kann. Die Stellplätze für Spiel- und Sportgeräte wie Gokarts, Tandems, Tischtennisplatte sowie eine öffentliche Fahrradluftpumpe sind in der Siedlung verteilt.

Die Ausleihe und auch die Rückgabe werden durch die selbständige Eintragung in einem Ausleihbuch dokumentiert. Eine Arbeitsgruppe kümmert sich um Pflege und Reparaturen, wenn nötig unter Einschaltung lokaler Firmen. Ferner gibt es einen so genannten „Helferpool“, der bei Umzügen und diffizilen Transporten hilft.

Die Deckung der laufenden Kosten des Projektes erfolgt durch Mitgliedsbeiträge im Bereich von 40 bis 60 Euro pro Jahr, je nach Haushaltsgröße. Die meisten Mitglieder wohnen im Stellwerkviertel; darüber hinaus beteiligen sich auch Bewohner\*innen aus der näheren Umgebung.

Die integrierten Elemente umfassen unter anderem Gegenstände für den Transport, Fahrzeuge, Fest- und Party-Zubehör, Bollerwagen, Sackkarren, Paketkarren, Fahrradanhänger, Fahrradkörbe, Tandems, Fahrradluftpumpe und Fahrradreparaturständer, faltbarer Rollstuhl sowie Gehhilfen, Vertikutierer, überlange Leiter, Biertischgarnituren, Pavillons, ein großes Festzelt für 100 Personen, Geschirr, Kaffeekannen, Feuerkörbe, Grills, Spielzeug für Kinder und Jugendliche, wie Gokarts und diverses Außenspielzeug, mobile Fußballtore, ein Einrad, eine mobile Tischtennisplatte, sogar Bücher und vieles mehr.



Foto: Nachbarn60 e.V.

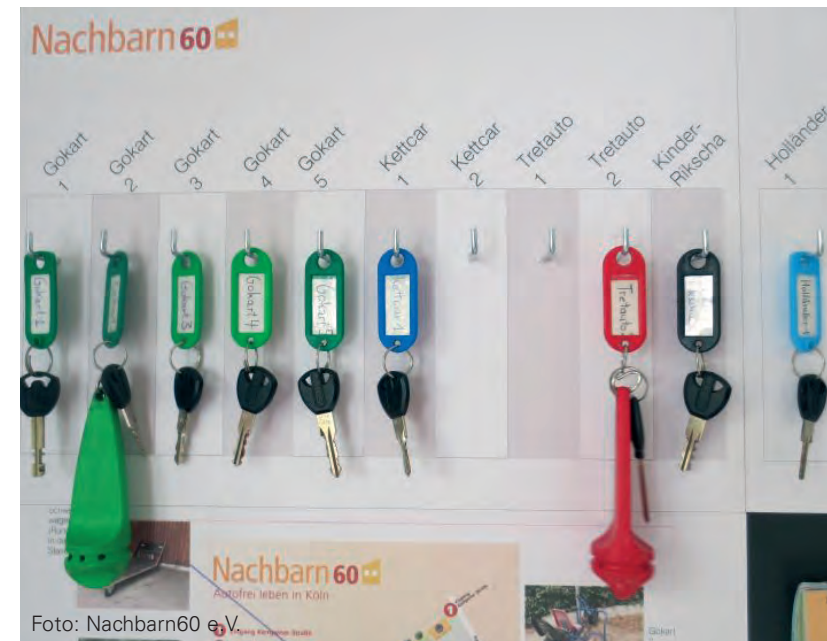


Foto: Nachbarn60 e.V.

### Praxisbeispiel GWG in Kooperation mit "Bergfreund" in der Bad-Schachener-Straße, München

Folgende Sharing-Elemente wurden in Zusammenarbeit mit dem Anbieter von Mobilitätskomponenten „Bergfreund“ integriert: ein E-Lastenrad, ein Fahrradrolley, zwei Fahrradeinkaufstrolcheys mit Korb, zusätzlich ein Plattenwagen für den Lastentransport und eine Trittleiter. Alle Komponenten stehen der GWG-Mieterschaft zum kostenlosen Ausleihen zur Verfügung. Die Wartung und Reparatur übernimmt ein externer Vertragspartner, zudem bestehen Miet-Patenschaften für einzelne Mobilitätsbausteine.

Zusätzlich wurde quartiersübergreifend die benachbarte Carsharing-Station mit zusätzlichen drei geteilten Fahrzeugen erweitert und es ist eine MVG-Radstation mit 15 MVG-Rädern im benachbarten Haldenseequartier geplant.



### Quartierslogistik Paketbox

Der Trend zur Digitalisierung betrifft inzwischen alle Bereiche des Lebens. Auch die Art und Weise, wie wir einkaufen, hat sich dadurch stark verändert: Es werden immer mehr Waren im Internet bestellt. Dies betrifft vor allem Güter des mittel- und langfristigen Bedarfs. Aber auch Lebensmittel und andere Güter, die wir täglich benötigen, können inzwischen in einigen Städten bereits binnen Stunden nach Hause geliefert werden. Der dadurch erhöhte Lieferverkehr verändert das Bild unserer Städte. Wo in engen Straßen die verschiedensten Verkehrsmittel um den begrenzt verfügbaren Raum konkurrieren, stehen Paketdienste in zweiter Reihe, um unter erschwerten Bedingungen ihre Sendungen auszuliefern.

Während eine Mobilitätszentrale übergeordnet für das ganze Quartier unterschiedliche Aufgaben, wie zum Beispiel eine Paketannahme, übernehmen kann, besteht auf der Ebene des Einzelvorhabens die Möglichkeit, eine Paketbox zu installieren. Sie bietet viele Vorteile, besonders die erfolgreiche Erstzustellung wird gewährleistet und Pakete müssen nicht erneut ausgeliefert werden. Zudem ist der Zugang rund um die Uhr möglich und einfach zu handhaben. Wichtig ist, dass es sich um ein anbieterübergreifendes Angebot handelt. So können alle Lieferverkehre reduziert werden, nicht nur die eines einzelnen Dienstleisters. Bei dieser Variante der Paketbox besteht auch die Möglichkeit, Gegenstände unter Nachbar\*innen auszutauschen und Güter von Geschäften aus der Nachbarschaft zustellen zu lassen.

Solche Gemeinschaftslösungen können auch als optionaler Mobilitätsbaustein im Formular „Mobilitätskonzept“ unter Punkt 3.7 angegeben werden!



Foto: GWG mbH, Müller-Naumann



Foto: LHM, Parzinger



# ...und noch mehr Mobilitätskomponenten!

## Digitale und analoge Bausteine

### Webseite und App für die Nachbarschaft

Es ergibt durchaus Sinn, die Informationen über eine klassische Webseite zu kommunizieren und eventuell sogar eine Quartiers-App bereitzustellen. Auf je mehr Endgeräten die Inhalte verfügbar sind, desto größer wird der Nutzerkreis sein.

Dabei kann die Webseite oder App auch Features zum Teilen von Gegenständen, Organisation privater Mitfahrgelegenheiten sowie Buchen von Hausmeisterdienstleistungen oder Mobilitätsangeboten bereitstellen.

### Digitale Infosysteme

Bildschirme oder interaktive Screens bieten in Echtzeit eine Übersicht über die Abfahrten des öffentlichen Nahverkehrs sowie Shared Mobility-Angebote in der Umgebung. Sie machen damit die Nutzung des Umweltverbundes komfortabler und für jede\*n zugänglich. Die Hinweise zur Mobilität können um Informationen der Hausverwaltung und zum Quartier erweitert werden. Das fördert die Bekanntheit und Identifizierung mit den Angeboten.

Beispielhaft bietet die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG eine eigene Plattform an oder es können Daten der Abfahrtszeiten in andere Infosysteme integriert werden.

Insbesondere bei digitalen Komponenten ist eine barrierefreie und zielgruppengerechte Gestaltung zu berücksichtigen, um eine inklusive Mobilität zu gewährleisten. Ergänzend sind Informationen auch analog bereitzustellen, beispielsweise über Aushänge in den Eingangsbereichen der Häuser.

Relevante Projekte von Mobilitätskonzepten in und um München finden Sie unter der Kategorie „Praxisbeispiele“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM, Nagy



Foto: LHM



Foto: LHM, Blei



Foto: LHM, Marienhafen/John

### Übertragbare Nahverkehrs-Tickets

Das Rückgrat bei der Erschließung des Stadtgebiets ist der öffentliche Personennahverkehr. Gerade übertragbare und kostenlos zu nutzende Tickets erfreuen sich bei Bewohner\*innen großer Beliebtheit und sollten deswegen ein entscheidendes Element im Gesamtangebot sein. Übertragbare Nahverkehrs-Tickets gelten deshalb ebenfalls als Baustein unter Punkt 3.8 im Formular „Mobilitätskonzept“!

Die Tickets werden wie alle Sharing-Gegenstände über ein Buchungssystem bereitgestellt. Ähnlich wie beim Car- oder Bikesharing-Fahrzeug wird die Fahrkarte für einen bestimmten Zeitraum reserviert, ausgeliehen und anschließend wieder zurück gebracht. Häufig nutzt man das vorhandene System des Sharing-Betreibers.

Wegen der kostenlose Nutzung und der Tatsache, dass es sich „nur“ um ein Ticket handelt, muss ein besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, dass es immer pünktlich zurückgegeben wird!





# Elektromobilität: Integration und Zugang

Um die Ziele der Klimaneutralität in der motorisierten individuellen Mobilität zu erreichen, bedarf es der Elektrifizierung des Antriebs. Aus Gründen des Komforts und des Preises ist dabei erstrebenswert auf Privatgrund zu laden. Den Bauherren\*innen empfehlen wir über die Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastrukturgesetz (GEIG) hinaus Vorleistungen zu erbringen.

Das GEIG ist am 11. Februar 2021 vom Deutschen Bundestag verabschiedet worden. Der Bundesrat hat dem Gesetz in zweiter Lesung am 5. März 2021 zugestimmt. Laut diesem Gesetz müssen elektrisch betriebene Fahrzeuge auch bei wohnstandortbezogenen Konzepten mitgedacht werden, obwohl sie zunächst keine unmittelbare Wirkung auf eine Reduzierung der privaten Kfz-Nutzung haben.

Bei der Integration von E-Mobilität sind viele Aspekte früh in der Konzeptionsphase zu beachten. Für Planung, Vor- und Ausrüstung sind längere Zeiträume einzukalkulieren, als bei nicht-elektrischen Mobilitätsangeboten. Es muss über die Lage und Leistung der Anschlussleitung entschieden werden. Gemeinsam mit Fachplaner\*innen wird die Art des Anschlusses festgelegt. Dieser definiert sich vor allem durch die zur Verfügung gestellte Ladegeschwindigkeit und die angebotenen Stecker. Im Rahmen der Elektroplanung muss festgestellt werden, wie das Lastmanagement gehandhabt wird.

Wie ordnet man beispielsweise innerhalb eines Stellplatzangebotes die Flächen für E-Fahrzeuge an? Wie ist die Sichtbarkeit der elektrifizierten Stellplätze? Innerhalb größerer Anlagen ist wahrscheinlich eine Beschilderung notwendig.



In jedem Fall ist für die Zuführung der Kabel eine größere Bewegungsfreiheit zu bedenken, als bei konventionellen Fahrzeugen, da die Ladepunkte bei Fahrzeugen an unterschiedlichen Stellen angebracht sind. Dies gilt in besonderem Maße, wenn man auf die Bedürfnisse bewegungseingeschränkter Personen Rücksicht nimmt.

**Wichtig ist auch, sich im Vorfeld zu überlegen, wer die Ladepunkte nutzen darf. Sind sie z.B. einzelnen Mieter\*innen oder einer Eigentümer\*innengemeinschaft zugeordnet? Was ist mit Besucher\*innen und wie wird für sie die Abrechnung geregelt? Wenn man die Ladepunkte öffentlich macht: gibt es eine beschränkte Nutzungsdauer?**

Auch bei der Elektromobilität muss die Organisation, Verwaltung und Abrechnung im laufenden Betrieb geregelt sein. Genauso wie für andere Mobilitätsangebote sollte der Aspekt der regelmäßigen Wartung bereits bei der Planung bedacht werden. Für die Nutzer\*innen muss es eine\*n klare\*n Ansprechpartner\*in geben, falls es technische Probleme gibt oder sonstige Fragen zur Nutzung auftauchen.

Und nicht zuletzt muss das E-Mobilitätsangebot in der Kommunikation mit den Nutzer\*innen, bei der Information und Schulung einen Raum finden.

Aufgrund der hohen Dynamik in der Elektromobilität können sich die Rahmenbedingungen und die hier genannten Anforderungen schnell ändern. Aktuelle und weiterführende Informationen zur Elektromobilität im Wohnungsbau, aktuelle Förderprogramme und rechtliche Rahmenbedingungen finden Sie unter der Kategorie „E-Mobilität“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM, Nagy



Foto: LHM



# Kosten und Nutzen einer privaten

## Mobilitätsstation:

### Eine Beispielrechnung

Gebaut wird ein Wohnhaus mit 70 freifinanzierten Wohneinheiten und 5.250 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Mit einem Mobilitätsfaktor von 0,6 werden nur 42 Stellplätze errichtet. Im Bauantrag verpflichtet sich die\*der Bauherr\*in auf ein Mobilitätskonzept. Auf Basis des Formblatts sind daher 60 zusätzliche Fahrradabstellplätze (ein Fahrrad je 27,5 m<sup>2</sup> statt 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche, entspricht etwa 100 m<sup>2</sup> Abstellfläche) zu errichten. Drei Carsharing-Pkw werden in der Tiefgarage positioniert, zwei Lastenräder und eine kleine Reparatur-Station werden in einem ebenerdigen Pavillon mit 35 m<sup>2</sup> Fläche untergebracht. Zwei übertragbare Isarcards (9 Uhr, Zone M-2) werden den Bewohner\*innen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die reale Platzersparnis in der Tiefgarage beträgt etwa 250 m<sup>2</sup> (20 Stellplätze), bereits abzüglich der Abstellflächen für Fahrräder und Mobilitätsbausteine.

#### Ersparnis bei Bau- und Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Errichtung eines normalen Tiefgaragen-Stellplatzes betragen etwa 25.000 Euro. Da aber bei der Reduzierung des Stellplatzschlüssels in der Regel die „teuren“ Stellplätze (Kosten für Parkierungssysteme, Herstellung eines zusätzlichen Untergeschosses oder die Erweiterung der Tiefgarage über die Gebäudelinien hinaus) entfallen, wird in der Musterberechnung eine Ersparnis von 35.000 Euro je Stellplatz angesetzt.

Werden die Fahrradabstellplätze mit Vorderradhalterungen hoch und tief ausgestattet, sind Anschaffungskosten von etwa 10.000 Euro einzuplanen.

Positionen Investitionskosten	Ersparnis in Euro
Reale Ersparnis (20 Stellplätze à 35.000 Euro)	700.000
Anschaffung und Montage Vorderradhalterungen für 60 Fahrräder	- 10.000
Baukosten Pavillon inklusive Ladeinfrastruktur Lastenräder	- 60.000
Ausstattung Reparaturstation	- 5.000
Anschaffung zwei Lastenräder mit Zubehör	- 12.000
Zusätzliche Planungskosten	- 13.000
<b>Summe Ersparnis Investitionskosten</b>	<b>600.000</b>

#### Steuerrechtlicher Hinweis:

##### Einnahmen aus gewerblichem Betrieb

Je nach strategischer Ausrichtung und Organisationsform des Wohnungsbauunternehmens (Bauträger\*in, Projektentwickler\*in, Genossenschaft oder Betreuer\*in von Immobilienwerten) kann der Verleih von Angeboten zur gemeinschaftlichen Nutzung wie Bike- oder Carsharing zur Abführung von Gewerbesteuer führen. Das Wohnungsbauunternehmen wird sozusagen selber zu einem „Sharing-Betreiber“ und generiert Einnahmen aus anderen Leistungen als der Vermietung von Wohnungen.

Vor Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes ist demnach in jedem Fall eine steuerrechtliche Fachexpertise einzuholen.

#### Laufende Ersparnis und Kosten für zehn Jahre Betrieb

Die Reduktion der Investitionskosten erspart zunächst Zins- und Tilgungsleistungen, die hier mit sechs Prozent pro Jahr angesetzt werden. Bei 600.000 Euro sind dies über zehn Jahre 360.000 Euro. Dem stehen entgangene Einnahmen aus der Vermietung der nicht hergestellten Tiefgaragen-Stellplätze entgegen. Bei real 70 Euro je Stellplatz pro Monat (80 Euro Monatsmiete abzüglich zehn Euro monatlich nicht umlagefähige Betriebskosten) und 28 ersparten Stellplätzen sind dies 235.000 Euro.

Da der Carsharing-Anbieter in unserer Beispielrechnung lediglich 40 Euro pro Monat für einen Stellplatz zahlt, kommen bei drei Stellplätzen Einnahmeverluste von 14.400 Euro hinzu. Dies ergibt in der Summe 110.600 Euro.

#### Aufwand und Nutzen für Hausverwaltung und Hausbewohner\*innen

Für die Hausbewohner\*innen sollte die Nutzung der Shared Mobility-Angebote einfach und kostengünstig gestaltet werden. Für das Carsharing zahlen sie zum Beispiel vergünstigte Tarife des Anbieters, die Nutzung der übertragbaren Isarcards ist kostenfrei.

Bei den Lastenrädern gibt es unterschiedliche Modelle. Werden die laufende Pflege und das Buchungssystem der Hausgemeinschaft in Selbstorganisation übertragen, entsteht der Hausverwaltung ein nur unerheblicher Aufwand, weil die hausinternen Nutzungsbedingungen und die laufende Wartung der Räder in Selbstorganisation erfolgt. Die Nutzung der Lastenräder kann gebührenfrei erfolgen. Anders verhält es sich bei der Einbindung der Lastenräder in das Buchungs- und Abrechnungssystem eines externen Dienstleisters, der beispielweise das Carsharing betreibt oder Gemeinschaftsräumlichkeiten managt. Die individuellen Buchungen und Abrechnungen verursachen laufende Kosten, denen Erträge aus den flexibel gestaltbaren Nutzungsgewinnen entgegenstehen. Für die professionelle Wartung inklusive Kleinreparaturen der Lastenräder sind 200 Euro pro Jahr zu veranschlagen (4.000 Euro auf zehn Jahre).

Zwei Isarcards (9 Uhr, Zone M-2) kosten im Jahresabo 1.440 Euro (14.400 Euro auf zehn Jahre). Werden Isarcards und Lastenräder in das Buchungs- und Abrechnungssystem des Carsharers eingebracht, wer-

den pro Objekt 60 Euro pro Jahr Gebühren fällig (2.400 Euro auf zehn Jahre). Zugrunde gelegt wurden aktuelle Tarife eines Münchner Carsharing-Anbieters sowie eines Fahrradgeschäfts für die laufende Wartung der Lastenräder.

Einzuplanen ist darüber hinaus individuell zu kalkulierender Arbeitsaufwand für die Hausverwaltung, der sich aus der laufenden Mitwirkung bei der Organisation und dem Unterhalt des Sharing-Systems sowie An- und Rückfragen der Bewohnerschaft ergibt.

Positionen Aufwand bzw. Ersparnis	Ersparnis in Euro
Ersparnis Zins und Tilgung nach Abzug entgangener Stellplatzmieten	110.600
Jahresabos Isarcard	- 14.400
Wartung Lastenräder	- 4.000
Einbindung vier Objekte in Buchungs- und Abrechnungssystem	- 2.400
<b>Saldo Ersparnis zehn Jahre</b>	<b>89.800</b>

#### Fazit

Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Stellplatzreduzierung insbesondere dann lohnend, wenn damit Stellplätze entfallen, die nur mit einem überdurchschnittlichen Kostenaufwand herzustellen wären.

Nicht zu unterschätzen sind die laufenden Kosten und der Arbeits- und Verwaltungsaufwand für den laufenden Betrieb des Mobilitätskonzeptes, wenn dies komplett durch externe Dienstleister bewerkstelligt werden muss.

Vorteilhaft sind daher auch Modelle, bei denen der laufende Betrieb und die Wartung durch Mieter\*innen und Eigentümer\*innen unterstützt wird und eine Mitverantwortung übernehmen.





# Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren

## Beispiele aus anderen Städten

Bei Neubauquartieren eröffnet sich stets die Möglichkeit, von Beginn an zukunftsfähige Mobilitätskonzepte zu realisieren. Dabei trägt die\*der einzelne Bauherr\*in im Zusammenwirken mit den anderen Akteur\*innen durch abgestimmte Mobilitätsbausteine zum Gelingen des Mobilitätskonzeptes im Quartier bei.

Basis eines quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes ist die Herstellung von Rahmenbedingungen, die den zukünftig Wohnenden attraktive Alternativen zur Nutzung eines eigenen Pkw bieten. Die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die Gewährleistung einer guten Nahversorgung sind dabei die wichtigsten Voraussetzungen. Eine zentrale Rolle spielen die Planung der Erschließungsstraßen und das Parkierungskonzept. Als besonders wirksam haben sich hier Konzepte mit Sammelgaragen für die Privat-Pkw an den Quartierseingängen erwiesen. Dies minimiert den mobilisierten Verkehr innerhalb des Quartiers und ermöglicht so die Planung der Erschließungswege als verkehrsberuhigte Zonen mit hoher Aufenthaltsqualität und Vorrang für den Fuß- und Radverkehr. Von Beginn an müssen die Mobilitätskomponenten bedacht werden, die den Neubürger\*innen als Alternativen zum eigenen Auto angeboten werden sollen.

Hier ist frühzeitig die Kooperation mit professionellen Dienstleistern zu suchen, die Shared-Mobility-Angebote und Möglichkeiten von deren Management (Wartung, Buchung, Bezahlung etc.) dauerhaft anbieten.

Schließlich geht es um die Einbindung der Mobilitätskonzepte in das gesamte Quartiersmanagement. Viele Neubauquartiere integrieren Nachbarschaftstreffs, Gemeinschaftsräume und Gästearbeitsräume, die von einer Quartiersorganisation betreut werden. Hier kann auch die Beratung und Werbung für neue Mobilitätsangebote angesiedelt werden.

Die Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass die Reduzierung von Stellplätzen in den Wohngebäuden Hand in Hand gehen mit einer Beteiligung der Bauherr\*innen am gesamten Quartierskonzept.

Informationen zum Bundesweiten Netzwerk für Wohnen und Mobilität sowie weitere beispielhafte Mobilitätskonzepte finden Sie unter der Kategorie „Praxisbeispiele“ unter: [muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: Nachbarn60 e.V.



Foto: Nachbarn60 e.V.



Foto: Torsten Friedrich

### Stellwerk 60 Köln

Das Neubauquartier in Köln Nippes mit insgesamt etwa 450 Wohnungen wurde zwischen 2006 und 2013 errichtet. Mittlerweile wohnen dort etwa 1.500 Menschen. Leitlinie war das „autofreie Quartier“, das mit eindeutigen Regeln für alle Beteiligten verwirklicht wurde. Die lediglich 80 privaten Kfz-Stellplätze und 30 Besucherstellplätze wurden in einer Sammelgarage gebündelt. Dort wurden auch zehn Carsharing-Stellplätze verortet. Im öffentlichen Raum wurden keine Parkplätze ausgewiesen.

Bereits im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass die Wohnungseigentümer\*innen die Siedlung nicht mit motorisierten Fahrzeugen befahren dürfen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung durch das Ordnungsamt.

Das Konzept setzt auf alternative Mobilitätsmittel und die Selbstorganisation der Wohnenden. Am Siedlungsrand kann mittlerweile auf 20 Fahrzeuge an zwei Carsharing-Stationen zugegriffen werden, zudem wird privates Carsharing praktiziert. Innerhalb des Quartiers wurde für komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder aller Art in Tiefgaragen und auf Freiflächen gesorgt.

Herzstück der Selbstorganisation ist die Verleihstation, in der nicht nur Transportmittel wie Bollerwagen, Paketkarren und Fahrradanhänger ausgeliehen werden können, sondern auch Biertische, Zelte und Spielzeug. Die Station ist rund um die Uhr zugänglich, das Ausleihen erfolgt unkompliziert durch Eintrag. Dies gelingt, weil das Konzept des Quartiersvereins Nachbarn 60 e.V. vom ehrenamtlichen Engagement aktiver Mitglieder getragen wird.

### Lincoln-Siedlung Darmstadt

Ein zentrales Planungsziel des Neubauquartiers für 3.000 Bewohner\*innen war es, die damit verbundene Zunahme des motorisierten Individualverkehrs so gering wie möglich zu halten. Die Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,65 im Bebauungsplan wurde kombiniert mit Bestimmungen im städtebaulichen Vertrag. Danach verpflichtete sich die Vorhabenträgerin auf detaillierte Maßnahmen, um alternative Mobilitätsformen zu fördern. So ist ein Stellplatzschlüssel vom 0,5 in Sammelgaragen mit einem Belegungsmanagement herzustellen. Die verbleibenden wohnungsnahen Stellplätze sind vorrangig für schwerbehinderte Personen und Car-Pooling Konzepte zu nutzen. Innerhalb der Siedlung wird eine gebührenpflichtige Parkzone errichtet. Von den Grundstückskäufern wird die Herstellung von mindestens 2,4 Fahrradabstellplätzen je Wohneinheit verlangt.

Ein Mobilitätsmanagement sorgt dafür, dass die Shared-Mobility-Angebote und der öffentliche Nahverkehr beworben und verstärkt genutzt werden. Neben einer Anschubfinanzierung von 400.000 Euro erfolgt die laufende Finanzierung aus anteiligen Einnahmen der privaten Stellplatzvermietung, Verleihgebühren der geteilten Fahrzeuge und eingeworbenen Fördermitteln. Diese Einnahmen ermöglichen es dem Betreiber, eine Mobilitätszentrale und eine digitale Informationsplattform zu unterhalten. Daneben ist er verpflichtet, Bauherr\*innen und Bewohner\*innen über die Angebote zu informieren und diese in Versammlungen zu bewerben. Dem Mobilitätsmanagement obliegt auch die Organisation der konkreten Mobilitätsangebote, also die Sondierung und Auswahl geeigneter externer Anbieter.



# Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren

## Weitere Beispiele aus anderen Städten

### Östliche Hafencity Hamburg

In der östlichen Hafencity befinden sich zwei Quartiere mit insgesamt 13.000 Arbeitsplätzen und 3.800 Wohneinheiten in der Planung. Sie sind als Innovationsprojekt für Elektromobilität und Carsharing ausgewiesen. Begünstigt wird das Projekt durch die hervorragende Anbindung an das U- und S-Bahnnetz der Stadt.

Einen verpflichtenden Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau gibt es in Hamburg seit vielen Jahren nicht mehr. Für die Quartiere Elbbrücken und Baakenhafen wird daher ein umgekehrter Weg beschritten: Der zulässige Stellplatzschlüssel wird auf 0,4 beschränkt; für die Gewerbebauten wird er um 75 Prozent reduziert. Dies kommt auch den Bauherr\*innen zugute, da die Errichtung von Stellplätzen in Tiefgaragen im Hochwassergebiet extrem kostenintensiv ist. Erspart wird mit dem Konzept ein komplettes Tiefgaragengeschoss.

30 Prozent der wohnungsbezogenen Stellplätze und fünf Prozent der gewerblichen Stellplätze werden für das Carsharing-System vorgehalten, das von Beginn

an mit mindestens 40 Prozent E-Fahrzeugen bestückt werden soll. Die Ausrüstung mit einem einheitlichen Zugangssystem zu den Tiefgaragen ist verpflichtend. Über eine öffentliche Ausschreibung soll ein Betreiber für das Carsharing gesucht werden. Darüber hinaus werden bewährte Leihradsysteme integriert.

Die Hafencity ist zudem ein Testfeld für die Integration kleiner autonom fahrender Elektrobusse, die den Fuß- und Radverkehr innerhalb des Quartiers und zu den übergeordneten Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs ergänzen sollen.

Um die Shared Mobility-Angebote zu bewerben und zu managen soll ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, das sich um Neubürgerinformationen und laufendes Marketing ebenso kümmert wie um den Unterhalt einer Mobilitätsplattform. Ein besonderes Augenmerk gilt der Entwicklung von Konzepten zur Koordinierung der wachsenden Kurier- und Paketdienste, um deren Fahrten im Quartier zu reduzieren.



Foto: Daniel Hawelka



Foto: Ludwig Schedl



Foto: Stephan Doleschal



Foto: Ludwig Schedl



Foto: Fotofrizz, Kuhn

### Seestadt Aspern Wien

Im Nordosten Wiens entsteht derzeit die Seestadt Aspern, in der bis Ende der 2020er Jahre circa 25.000 Menschen wohnen und etwa genauso viele arbeiten sollen. Leitlinien im Hinblick auf die Mobilität sind „Die Stadt der kurzen Wege“, viel Raum für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sowie die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. So war die neue U-Bahnlinie, mit der man binnen 20 Minuten das Zentrum Wiens erreicht, noch vor Bezug der ersten Wohnung betriebsbereit.

Ziel ist ein Mobilitätsmix aus 40 Prozent Fuß- und Radverkehr, 40 Prozent öffentlichem Verkehr und 20 Prozent Autoverkehr. Daher wurden und werden Mobilitätssysteme aufgebaut, die dies erreichen helfen.

Mittlerweile stehen in der „Seestadt-Flotte“ über 50 (Lasten-)Räder zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung und alle Haushalte wurden auf Wunsch mit

kostenlosen Einkaufstrolleys ausgerüstet, die unkompliziert an das eigene Fahrrad gekoppelt werden können. Diese erfreuen sich hoher Beliebtheit und werden zum Beispiel auch für Ausflüge zum Badesee genutzt.

Die Finanzierung dieser Mobilitätskomponenten erfolgt aus einem Mobilitätsfonds, der sich aus Abgaben der Bauherr\*innen speist. Pro errichtetem Stellplatz sind aktuell 1.200 Euro einzuzahlen. Im Gegenzug sind nur etwa 70 Prozent der üblicherweise nach Stellplatzverordnung verlangten Stellplätze tatsächlich herzustellen. Auch für den laufenden Unterhalt des Mobilitätskonzepts ist vorgesorgt: Ab dem sechsten Betriebsjahr sind zwei Prozent der Umsätze aus Stellplatzmieten an den Fonds abzuführen.



# Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren

## Beispiele aus München

In München fließen bei größeren Wohngebieten Überlegungen zu reduzierten Stellplatzvorgaben und alternativer Mobilität schon bei der Entwicklung von städtebaulichen Rahmen- und Bebauungsplänen ein. Im Gegensatz zu Einzelbauvorhaben in Bestandsgebieten müssen hier nicht nur die privaten, sondern auch die öffentlichen Mobilitätsangebote erst noch entwickelt und eingerichtet werden.

Nach dem Stadtratsbeschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 20.10.2021 wird begleitend zu jedem Bebauungsplanverfahren grundsätzlich ein Mobilitätskonzept erforderlich sein. Dazu können auch übergreifende Angebote wie eine gemeinsame Fahrradwerkstatt oder „Mobilitätsstationen“ gehören, in denen Angebote wie Carsharing und Lastenräder gebündelt werden. Ebenfalls geprüft wird die Bündelung der privaten Stellplätze und alternative Mobilitätsangebote in Quartiersgaragen und Mobilitätshäusern, auch gekoppelt mit einem gegenüber den Regelungen der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München reduzierten Kfz-Stellplatzschlüssel. Dieser soll im Idealfall von vornherein verbindlich festgesetzt und um Vereinbarungen zu alternativen Mobilitätsangeboten in städtebaulichen Verträgen ergänzt sein.

Bei größeren Wohngebieten wird von der Landeshauptstadt geprüft, ob eine Mobilitätskoordination einzurichten ist, die sich um die Abstimmung der Belange mit allen Beteiligten kümmert.

Sowohl für die Arbeit der Mobilitätskoordination als auch für übergreifende Angebote bedarf es neuer Überlegungen hinsichtlich eines neuen Finanzierungsinstruments zur dauerhaften Sicherstellung von quartiersübergreifenden Angeboten sowie Gewährleistung von Flexibilität bei künftigen Änderungen von Bedarfen und Angeboten. Beispiel hierfür könnten die Mobilitätsfonds-Modelle in Wien sein. Diese Überlegungen fließen aktuell in die Planung des neuen Stadtteils Freiham Nord mit ein.

Neben der Bebauungsplanung ist ein weiteres wichtiges Element bei Grundstücken, die sich im städtischen Eigentum befinden (beispielsweise ehemalige Kasernenflächen) das Konzeptvergabeverfahren für den geförderten und preisgedämpften Mietwohnungsbau. Dabei werden den zukünftigen Bauherr\*innen reduzierte Kfz-Stellplatzvorgaben in Aussicht gestellt, wenn sie eigene Mobilitätskomponenten einbringen und sich an einem quartiersbezogenen Mobilitäts-

konzept beteiligen. Im Rahmen des Vergabeverfahrens werden dann die vorgegebenen Elemente der Mobilitätskonzepte geprüft und stellen in der Regel einen Teil der Grundvoraussetzungen für die Vergabe der städtischen Grundstücke dar. Nach dieser Vorgehensweise wird das Mobilitätskonzept für Neufreimann (ehemalige Bayernkaserne) integriert und geplant.

Ein ehrgeiziges Ziel verfolgen die Grundeigentümer\*innen der Eggarten-Siedlung, die gemeinsam mit Genossenschaften ein Modellquartier mit bis zu 2.000 Wohnungen errichten wollen. Der Kfz-Stellplatzschlüssel soll deutlich abgesenkt werden, ein Teil der daraus resultierenden Kosteneinsparungen wird für ein umfassendes Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt. Die privaten Pkw-Stellplätze werden fast ausschließlich in Quartiersgaragen an den Rändern des Gebiets realisiert. Dadurch können sämtliche Erschließungsflächen im Inneren des Quartiers als verkehrsberuhigte Zonen ausgebildet werden.

Das konsortiale Zusammenwirken der Bauherr\*innen bietet viele Vorteile für das Gelingen eines funktionierenden Quartierskonzepts. So können von vornherein baufeldbezogene Mobilitätsbausteine in ein schlüssiges Gesamtkonzept integriert werden. Wo lassen sich am besten kleinere Mobilitätsstationen mit Car- und Bikesharing verorten? Welcher Anbieter kann dies am besten garantieren? Auch die Verortung einer „Mobilitätszentrale“, wo Mobilitätsangebote gebündelt werden und auch Beratung erfolgt, lässt sich

am besten gemeinsam planen, weil die möglichst zentral gelegenen Räumlichkeiten dafür frühzeitig in einem bestimmten Bauvorhaben vorzusehen sind und auch die Finanzierung und der spätere Unterhalt frühzeitig verbindlich unter den Beteiligten zu klären ist. Chancen ergeben sich damit auch für die Integration von Mobilitätsdienstleistungen in das gesamte Quartiersmanagement. In manchen Neubaugebieten entstehen Quartierszentralen als zentraler Anlauf- und Treffpunkt für die Neubürger\*innen und die angestammte Nachbarschaft. Es bietet sich an, dort auch zu Mobilitätsangeboten zu beraten, eine Radl-Station zu integrieren und Paketdienste anzubieten, um den Lieferverkehr im Quartier weitgehend zu reduzieren. Diese Angebote wurden erstmals im Domagkpark und Prinz-Eugen-Park ausprobiert und sollen nun auch in Freiham und Neufreimann Anwendung finden.

Schließlich bietet sich die große Chance, die Mobilitätsangebote in ein digitales Informations- und Buchungssystem des Quartiers zu integrieren. Dort erhalten die Haushalte aus einer Hand Informationen zu Veranstaltungen, frei buchbaren Gemeinschaftsräumen und Gästeapartments, aber eben auch zu Abfahrtszeiten von Bussen und U-Bahnen in Echtzeit und verfügbaren Mobilitätsangeboten. Organisiert wird dies auf Internetplattformen oder Apps, die auf das Quartier oder den Stadtteil zugeschnitten sind. Das digitale Informationssystem im Domagkpark diente als Vorreiterprojekt und wurde im Prinz-Eugen-Park weiterentwickelt.



Foto: LHM



Foto: LHM, Marienhagen/John



Foto: LHM, Nagy



Foto: WOGENO München eG







# Das Formblatt zum Bauantrag

## Zusätzliche Anforderungen

### Formblatt Punkt 3

#### Checkliste der zusätzlichen Anforderungen für weitere Reduzierung: optionale Anforderungen

Soll mit dem Mobilitätskonzept ein Mobilitätsfaktor unter 0,8 erreicht werden, gelten erhöhte Anforderungen. Zusätzlich ändert sich die Berechnungsmethodik der nachzuweisenden Fläche für Shared Mobility.

**3.1** Die Berechnung für die Abstellfläche für Shared Mobility-Angebote erfolgt über die Differenz aus der Anzahl der baurechtlich notwendigen Stellplätze (N) und der errichteten Stellplätze (E) multipliziert mit dem Flächenäquivalent je Stellplatz von 12,5 m<sup>2</sup>. 20 Prozent dieses Flächengewinns sind als Fläche für Angebote des Mobilitätskonzeptes nachzuweisen.

**3.2** Mindestens zehn Prozent des Flächengewinns dienen dem Carsharing. Carsharing-Stellplätze kommen nicht zu den errichteten Stellplätzen dazu, sondern

können innerhalb der errichteten Stellplätze untergebracht werden. Die Differenzierung Betriebsarten des Carsharing durch Ausfüllen der Spalte „Anzahl“ geschieht nachrichtlich.

**3.3** Mindestens fünf Prozent des Flächengewinns sind als Fläche für Angebote fahrradbasierter Lastentransporte vorzusehen. Die Berechnung ist mit dem Ergebnis aus Punkt 2.5 zu vergleichen, der höhere Flächenwert muss im Konzept berücksichtigt werden.

**3.4** Bei Mobilitätskonzepten, die eine Stellplatzreduzierung auf einen Mobilitätsfaktor unter 0,5 kompensieren wollen, besteht eine Nachrüstpflicht. Stellt sich heraus, dass der reale Bedarf an Stellplätzen bei Bezug oder in den Folgejahren höher ist als die Anzahl der errichteten Stellplätze, müssen Stellplätze nachträglich errichtet werden.

3 Checkliste der zusätzlichen Anforderungen für weitere Reduzierung MF < 0,8 bis 0,3 (Die Anforderungen aus der Checkliste Punkt 2 sind außerdem zu erfüllen.)			
Anforderungen Pflicht (Die Punkte 3.1 bis 3.4 müssen erfüllt sein)		Fläche	erfüllt
3.1 Abstellfläche für Sharing-Angebote	Flächengewinn = Differenz aus Stellplätze (N - E) x 12,5 m <sup>2</sup> (Stellplatz-Äquivalent 1 Stpl = 12,5 m <sup>2</sup> )	(x 12,5 m <sup>2</sup> )	
	20 % des Flächengewinns ist als Fläche für Angebote des Mobilitätskonzeptes nachzuweisen. (dieser Wert ist mit der ermittelten Fläche aus Punkt 2.5 zu vergleichen; bei der Anforderung an die Fläche kommt der höhere Wert zur Anwendung)	m <sup>2</sup>	
		Anzahl	erfüllt
3.2 Car-Sharing	Car-Sharing Stellplätze und Fahrzeuge	durch Drittanbieter bereitgestellt	
		eigene Fahrzeuge der Wohnanlage	
	(mind. 10% des Flächengewinns N-E (aus 3.1) erforderlich für Car-Sharing, kann innerhalb der errichteten Stellplätze (E) nachgewiesen werden)	davon Elektro-Fahrzeuge	
		Beteiligung an Car-Sharing im näheren Umfeld	
3.3 Lastenräder, -pedelecs, -anhänger	mind. 5 % des Flächengewinns (siehe 3.1) ist als Fläche für Angebote fahrradbasierter Lastentransporte nachzuweisen. Art:	m <sup>2</sup>	
3.4 Sicherheitsmaßnahmen	Nachrüstbarkeit (bei MF < 0,5 bis 0,3) oder ähnliches	nicht hergestellte Stellplätze werden nachgerüstet (Anzahl)	
	Alternative Sicherungsmaßnahme:		

Anforderungen optional (mindestens ein Baustein muss erfüllt sein) Die genaue Ausgestaltung ist mit dem Mobilitätsreferat GB 1 abzustimmen		Anzahl	erfüllt
3.5 Gemeinschaftsfahrräder/ E-Bikes (Pedelecs) (können auf der Fläche unter 3.1 nachgewiesen werden)	Angebot von Gemeinschaftsfahrrädern		
	Angebot von Gemeinschafts- E-Bikes (Pedelecs)		
	Beteiligung an einem Mietradsystem (z. B. MVG-Rad)  andere geteilte Fahrzeuge		
3.6 Fahrradservice und -reparatur	z. B. Reparaturraum mit Werkzeug oder Fahrradservicestation; (die konkrete Umsetzung ist unter Punkt 4. zu erläutern)		
3.7 Gemeinschaftslösungen für Lieferungen	z. B. Paketzustellung, -aufgabe, spezielle Lieferungen wie Lebensmittelboxen		
3.8 ÖPNV-Ticket	übertragbare MVV-Isarcard für die Hausgemeinschaft (Anzahl)		
3.9 Sonstiges			



**3.5 bis 3.9** Die verbleibenden fünf Prozent des Flächengewinns dienen als Fläche für weitere Mobilitätsbausteine. Bei Mobilitätskonzepten mit einem Mobilitätsfaktor unter 0,8 müssen zusätzlich sogenannte optionale Anforderungen erfüllt werden. Die Anzahl der notwendigen Bausteine erhöht sich proportional zur Reduzierung um den Faktor 0,1. Bei einem Mobilitätsfaktor von 0,7 muss verbindlich ein weiterer Baustein gewählt werden, bei einem Mobilitätsfaktor von 0,5 sogar drei weitere Bausteine. Welcher Bau-

stein gewählt wird, bleibt der\*dem Bauherr\*in überlassen. Dabei kann es sich beispielsweise um eine Fahrradreparaturstation, eine Paketbox oder aber um gemeinschaftlich nutzbare Nahverkehrs-Tickets handeln. In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat kann ein weiterer "sonstiger" Baustein vorgeschlagen werden, der eine vergleichbare Wirkung besitzt. Das kann zum Beispiel das Angebot von Concierge-Dienstleistungen oder digitale Informationstafeln zu den Mobilitätselementen sein.

### Eingesparte Fläche, eingesparte Pkw-Stellplätze x 12,5 m<sup>2</sup>

Mindestens die Hälfte (zehn Prozentpunkte) der eingesparten Fläche für Carsharing  
Beispiel: mindestens 40 m<sup>2</sup>

mind. 10%

Mindestens ein Viertel (5 Prozentpunkte) der eingesparten Fläche für radbasierte Lastentransporte  
Beispiel: mindestens 20 m<sup>2</sup>  
Fläche für Sharing-E-Lastenräder, Aufstellfläche für private (E-)Lastenräder, Anhänger etc.

mind. 5%

Rest für sonstige Angebote  
Beispiel: bis zu 20 m<sup>2</sup>  
Fahrradservicestation, Paketstation, Infoscreen usw.

bis zu 5%

20% des Flächengewinns für Angebote aus dem Mobilitätskonzept

Beispiel: 80 m<sup>2</sup> Shared Mobility-Fläche

FLÄCHENGESAMT  
Beispiel: 400 m<sup>2</sup>



# Das Formblatt zum Bauantrag

## Optionale Anforderungen und Verpflichtungserklärung

### Formblatt Punkt 4 Individuelle Beschreibung des Mobilitätskonzept:

Unter Punkt vier sollen im Freitext nähere Angaben zum Mobilitätskonzept gemacht werden. Dazu gehört zunächst eine Übersicht, wie sich die Shared Mobility-Flächen zusammensetzen und wo die notwendigen Fahrradstellplätze untergebracht sind, sofern dies nicht aus den beiliegenden Plänen klar ersichtlich ist.

Bei jedem Mobilitätskonzept ist zudem eine individuelle Beschreibung zur Organisation und der Nut-

zungsmöglichkeit der Mobilitätsbausteine notwendig. Es ist dabei nicht nötig, die geplanten Bausteine noch einmal aufzulisten, sondern es geht um die tatsächliche Funktionsweise für die Bewohner\*innen, also Betrieb, Reservierung, Buchung, Abrechnung, Vertragsgestaltung und Wartung, inklusive der jeweils zuständigen Stellen.

Leitfragen hierbei sind: Unter welchen Bedingungen können die Bewohner\*innen die Angebote nutzen? Wie wird der Zugang ermöglicht und das Angebot bekannt gemacht? Wer übernimmt die Wartung der Mobilitätsbausteine und welche Kosten kommen auf die Nutzer\*innen zu?

**4 Individuelle Beschreibung des Mobilitätskonzepts**  
(für Anforderungen unter Punkt 3, Abweichungen unter Punkt 2 oder Sonstiges.)

---

### Formblatt Verpflichtungserklärung

Das Mobilitätskonzept wird Bestandteil des Bauantrages. Aus diesem Grunde muss die\*der Bauherr\*in eine Verpflichtungserklärung zur Umsetzung eingehen. Mit der Erklärung verpflichtet sich die\*der Bauherr\*in das beschriebene Mobilitätskonzept dauerhaft sicherzustellen. Hierzu muss zusätzlich in den Mietverträgen auf das Mobilitätskonzept hingewiesen werden, das mit seinen Elementen eine Stellplatzreduzierung kompensiert. Entscheidend ist, dass der Stellplatzbedarf der Bewohner\*innen die Anzahl der errichteten Stellplätze nicht übersteigt. Wäre dies der Fall, würde das Mobilitätskonzept als gescheitert gelten beziehungsweise eine Nachrüstpflicht ausgelöst werden.

Der Evaluation dient ein regelmäßig zu erstellender Erfahrungsbericht, der die Angabe von Parametern zur Beurteilung der Wirkung von Mobilitätskonzepten fordert. Hier können auch Änderungen bei den Mobilitätsdienstleistungen beschrieben werden. Das ist von hoher Bedeutung, wenn sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen ändert und bestimmte Mobilitätsbausteine nicht mehr auf dem aktuellen technischen Stand sind oder durch andere ersetzt werden müssen.

Die Verpflichtungen aus der Erklärung müssen selbstverständlich auf die\*den Rechtsnachfolger\*in oder neue\*n Eigentümer\*in übertragen werden.

### Verpflichtungserklärung

**1. Rechtsnatur des Mobilitätskonzepts**  
Das Mobilitätskonzept wird als Teil des Stellplatznachweises Bestandteil der Baugenehmigung.

**2. Sicherung des Mobilitätskonzepts**  
Die Antragsteller\*innen verpflichten sich, die Einhaltung des Mobilitätskonzepts durch geeignete Maßnahmen dauerhaft sicherzustellen. Insbesondere ist zur Sicherung, dass die herzustellenden Stellplätze auf Dauer im Gemeinschaftseigentum bleiben bzw. 10 % auf Dauer nicht vermietet werden (Punkt 2.3 des Formulars), vor Erteilung der Baugenehmigung eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit zugunsten der Landeshauptstadt München im Grundbuch einzutragen. Kosten, die durch die Sicherstellung entstehen, tragen die Antragsteller\*innen.

Ergänzend ist in den Kauf- und Mietverträgen verpflichtend auf Folgendes hinzuweisen:

- Bei dem Wohnungsbau wurden die Stellplätze mit einem Mobilitätskonzeptnachgewiesen, mit der Folge, dass mehr Wohneinheiten als Stellplätze zur Verfügung stehen.
- Der Stellplatzbedarf der Bewohner\*innen darf nicht die Anzahl der genehmigten Stellplätze übersteigen.
- Dauerhafte Bereitstellung einer leicht zugänglichen und einfachen Informations- und Buchungsmöglichkeit der angebotenen Mobilitätsbausteine.
- Ein Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis besteht grundsätzlich nicht. Bei einem funktionierenden Mobilitätskonzept ist davon auszugehen, dass von den dortigen Bewohner\*innen keine Bewohnerparkausweise benötigt werden. Insoweit ersetzt das Mobilitätskonzept den privaten Stellplatz. Sofern doch Bewohnerparkausweise beantragt werden, ist das Mobilitätskonzept im Ganzen gefährdet.

**3. Genehmigungspflicht eines geänderten Konzepts**  
Ergeben sich wesentliche Änderungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts, ist ein neues Gesamtkonzept einzureichen. Zu dem neuen Mobilitätskonzept ergeht dann ggf. ein Änderungsbescheid zur Baugenehmigung. Ist ein Änderungsbescheid nicht möglich, entstehen Ersatzzahlungen. Die Höhe der Ersatzzahlung richtet sich in der Regel nach den Herstellungskosten der Stellplätze.

**4. Erfahrungsbericht**  
Die Antragsteller\*innen legen ein Jahr, vier, sieben und zehn Jahre nach Anzeige der Nutzungsaufnahme einen Erfahrungsbericht mit folgenden Angaben vor:

- Anzahl der Wohneinheiten und Bewohner\*innen;
- Anzahl der Kfz im Besitz der Bewohner\*innen und der regelmäßig auf den genehmigten Stellplätzen abgestellten Fahrzeuge (z. B. Dienstfahrzeuge);
- Beschreibung der Informations- und Buchungsmöglichkeit der Mobilitätsangebote;
- ggf. Änderungen im Angebot der Mobilitätsdienstleistungen;
- Inanspruchnahme der Mobilitätsdienstleistungen (anonymisierte Buchungsdaten);
- Auslastung der Stellplätze auf Privatgrund.

Die Unterlagen sind ohne Aufforderung beim Mobilitätsreferat GB 1 vorzulegen. Die Einreichung kann per Post (Mobilitätsreferat, 80313 München) oder per E-Mail (mobilitaetskonzept.mor@muenchen.de) erfolgen.

**5. Rechtsnachfolger\*in**  
Die Verpflichtungen aus dieser Erklärung sind jeweils an etwaige Rechtsnachfolger\*innen bzw. die künftigen Eigentümer\*innen zu übertragen (Vertrag). Ein Abdruck des Vertrags ist an das Mobilitätsreferat GB 1 per Post (Mobilitätsreferat, 80313 München) oder per E-Mail (mobilitaetskonzept.mor@muenchen.de) zu senden.

**6. Datenschutz**  
Die Antragsteller\*innen informieren die Bewohner\*innen, Mieter\*innen sowie die Eigentümer\*innen im Mietvertrag bzw. Kaufvertrag über die aus dem Mobilitätskonzept resultierenden Informationspflichten gegenüber dem Mobilitätsreferat und die damit verbundene Weitergabe von Daten. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass die erhobenen Daten an das Kreisverwaltungsreferat, das für die Ausgabe von Parklizenzen zuständig ist, weitergeleitet werden können.

**Unterschrift**

<sup>1</sup> Legen Sie eine ausreichende Vollmacht bei.

Datum	Unterschrift	Antragsteller*in	Bevollmächtigte*r <sup>1</sup>
-------	--------------	------------------	--------------------------------

Mit meiner Unterschrift versichere ich die Vollständigkeit und Richtigkeit der in diesem Antrag gemachten Angaben.

**Anlagen**

- Lageplan M 1:1.000
- Übersichtsplan: Lage der Nahversorgung und der ÖPNV-Erschließung mit Entfernungangaben (ggf. gesonderte Pläne)
- Darstellung aller PKW-Stellplätze, Fahrradstellplätze und die Lage aller Shared-Mobility Elemente (z. B. Fläche für das Lastenfahrad/ -pedelec) als jeweiliger Ausschnitt der Eingabepläne in DIN A4
- bei Nachrüstverpflichtung bitte Plan (Grundriss, Schnitt 1:100) vorlegen

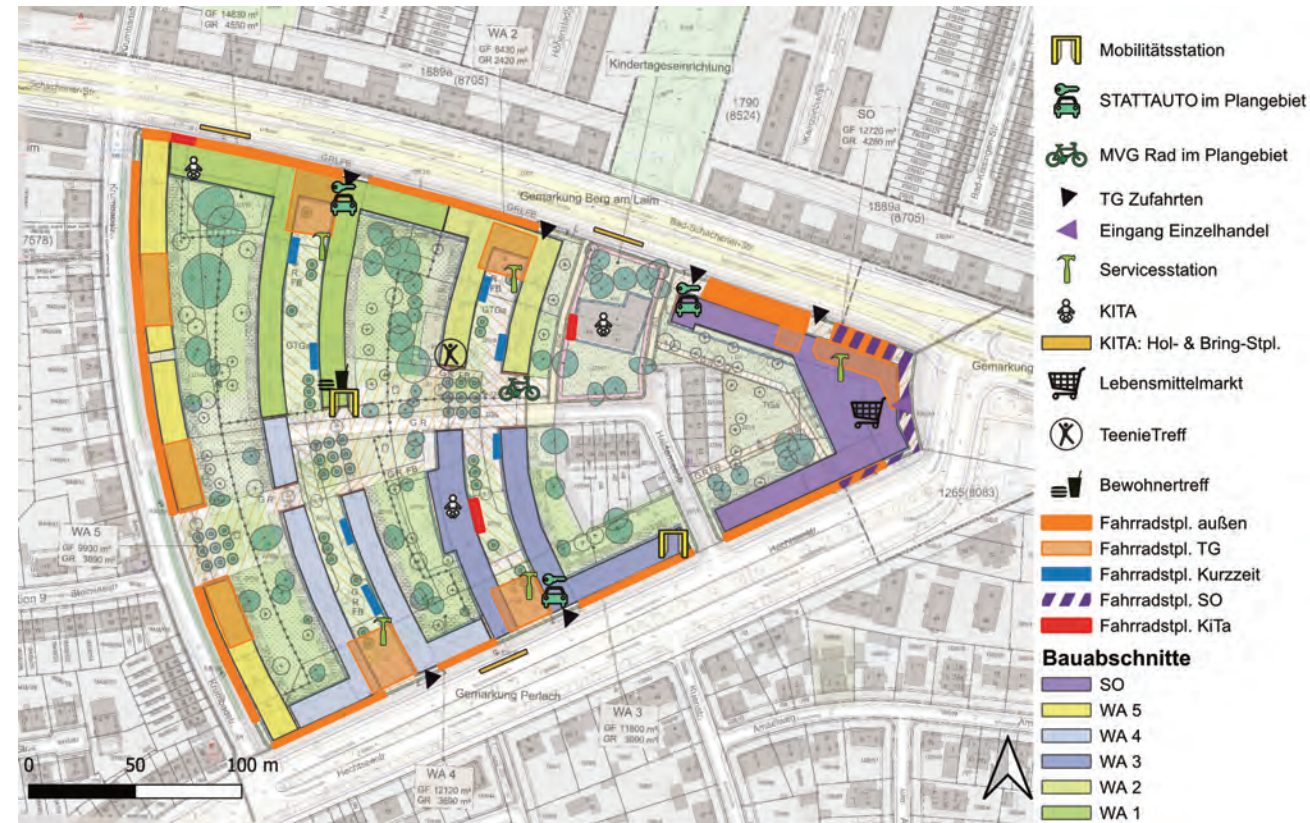
**weitere Anlagen bitte einseitig vermerken**



# Das Formblatt zum Bauantrag

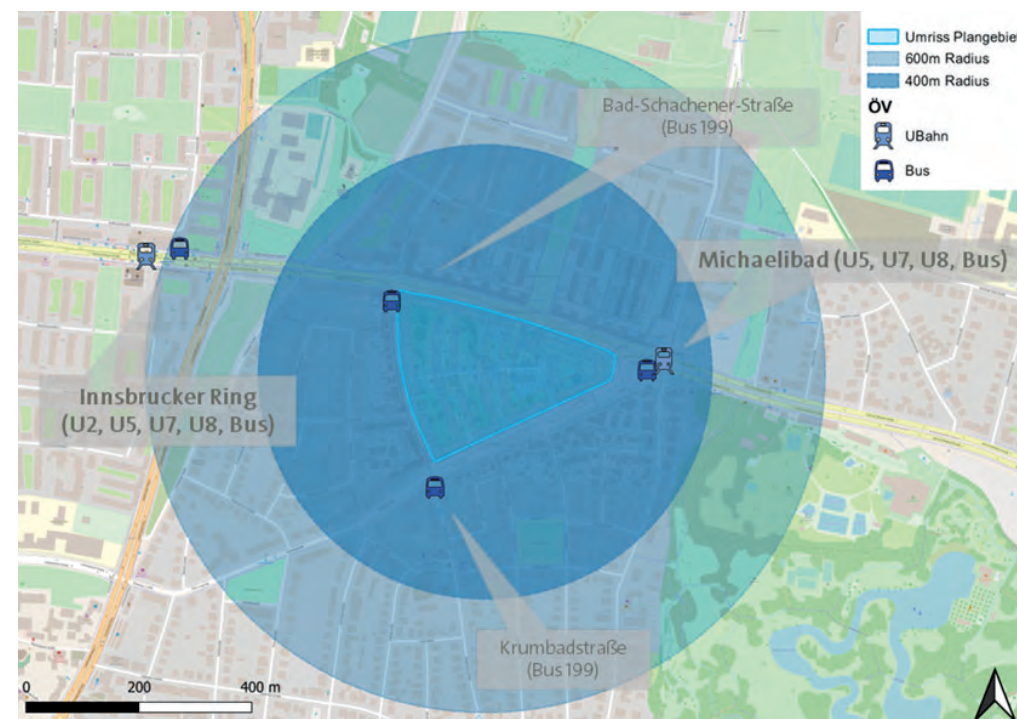
## Anlagen

### Beispiel: Übersicht der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts



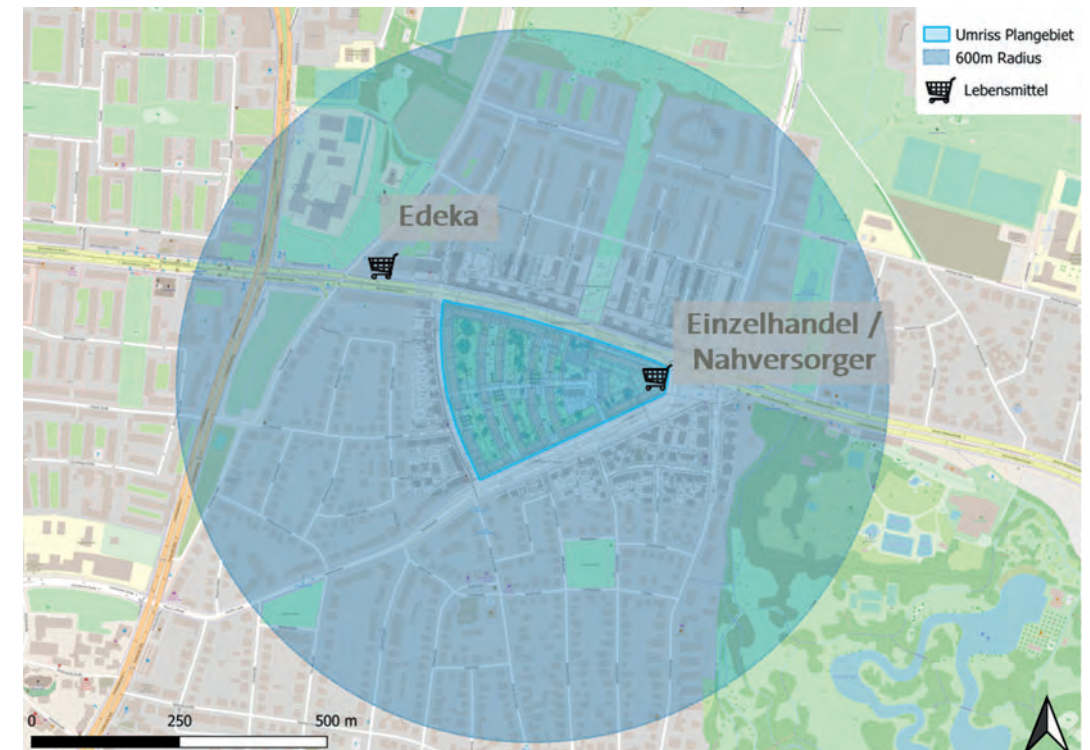
Quelle Hintergrundkarten: OpenStreetMap-Mitwirkende & Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2100, Stand: 24.05.2019; Schlothauer & Wauer im Auftrag der GWG

### Beispiel: Nahverkehrs-Anbindung in der Umgebung des Plangebiets



Quelle Hintergrundkarten: OpenStreetMap-Mitwirkende; Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2100, Stand: 24.05.2019; Schlothauer & Wauer im Auftrag der GWG

### Beispiel: Nahversorger-Anbindung in der Umgebung des Plangebiets



Quelle Hintergrundkarten: OpenStreetMap-Mitwirkende & Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2100, Stand: 24.05.2019; Schlothauer & Wauer im Auftrag der GWG

### Beispiel: Flächenschema Tiefgarage mit Verortung und tabellarischer Auflistung der Maßnahmen



Quelle: Schlothauer & Wauer im Auftrag der GWG



# Quellenangaben

## Zur Einleitung ein Praxisbeispiel: Mobilität im Domagkpark

Ruttloff, Tobias: Modellquartier für nachhaltige Mobilität, Master Thesis TU München, 2014

## Immobilienwirtschaft und Mobilität

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: MiD – Mobilität in Deutschland, Kurzreport Stadt München, 2017

Blum, Kai: München liegt beim Carsharing auf Platz 2, in: Süddeutsche Zeitung, 17.12.19

## Aktive und geteilte Mobilität am Wohnort

Das EU-Projekt Civitas Eccentric, 2016-2020

Andor, Mark A.; u.a.: Running a car costs much more than people think, in: Nature, 20.4.20

Balser, Markus: Autos: (Sehr viel) teuer, als man denkt in: Süddeutsche Zeitung, 22.4.20

## Mobilitätskonzepte für alle Bauvorhaben

Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung, StPIS) vom 19. Dezember 2007

## Reduzierung des Stellplatzschlüssels in München

Stadtratsbeschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29. Juni 2016 (Vorlagen-Nr. 08-14/V13593)

## Zielgruppenorientierung

Alarcos Andreu, Ginés Álvaro: Evaluation of the Mobility Station in Domagkpark, Munich, Master Thesis TU München, 2017

van gen Hassend, Alex: Evaluation des Mobilitätskonzepts „Prinz-Eugen-Park“, Master Thesis TU München, 2018

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

## Carsharing

Loose, Willi; Nehrke, Gunnar: Entlastungswirkungen von Carsharing-Varianten, in: Internationales Verkehrswesen, 4/2018

Team Red: Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen, Untersuchung im Rahmen des EU-Projektes „Share North“, 2018

Bundesverband Carsharing: Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten, factsheet Nr.3, 2016

Öko-Institut e.V.: share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektr. und konvent. Fahrzeugen, 2018

Bundesverband Carsharing: CarSharing-Städteranking 2019, online, zuletzt aufgerufen Oktober 2021

## Bikesharing

Allgemeiner Deutscher FahrradClub (Bundesverband) e.V.: Verbraucherinformation zu Pedelecs und E-Bikes, 2017

Klein, Tobias: Alternativen für den privaten und wirtschaftlichen Lastentransport, in: nationaler-radverkehrsplan.de, 2017

Reiter, Karl und Wrighton, Susanne: Transportfahräder verändern das Gesicht der Stadt in: Österr. Gemeinde-Zeitung 6/2016

Umweltbundesamt: E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende, online, zuletzt aufgerufen Oktober 2021

Kunkel, Christina: Was vom E-Scooter-Hype geblieben ist, in: Süddeutsche Zeitung, 12.11.19

Alle Angaben in diesem Leitfaden und weiterführenden Informationen zum Thema Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau finden Sie gesammelt unter:

[muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte](https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskonzepte)



Foto: LHM, Nagy

## Herausgeberin

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat

Marienplatz 8

80331 München

[Mobilitaetskonzept.mor@muenchen.de](mailto:Mobilitaetskonzept.mor@muenchen.de)

Konzeption und Text: stattbau münchen GmbH (Christian Stupka, Luise Schnell, Christian Bitter)

Textredaktion: Christian Ganzer

Grafik und Illustrationen: 19null8 kreativagentur (Susanne Großmann)

Titelbild: LHM, Marienhagen/John

Papier: 100% Recycling-Papier

Stand: März 2023



[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)





[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)