



QUARTIERSZENTRUM NORD-OST - KOLBERMOOR

Quartiersmobilitätskonzept

Stand April 2025

1. Mobilitätsziele und Strategie
2. Kontextanalyse
3. Mobilitäts-Mengengerüst
4. Mobilitätskennzahlen
5. Personas und Mobilitätsbedarfe
6. Verkehrsmengenbetrachtung
7. Mobilitätsmaßnahmen und Verortung
8. Betreiberkonzept

Das Projekt und Ausgangslage

Synthese aktuell



- Ca. 35.000 m² Geschossfläche
- Ca. 350 Wohneinheiten
- Ca. 40% gef. Wohnungsbau
- Kita

Projektbeteiligte: Fam Doriath, Max von Bredow Baukultur und Stadt Kolbermoor

Ziel des Projektes ist es ein soziales Quartier zu schaffen, welches den Veränderungen unserer Zeit und der Zukunft positiv begegnet und Antworten in der Baukultur gibt, welche über die Grenzen wirken und seiner Zeit vorausgedacht sind.

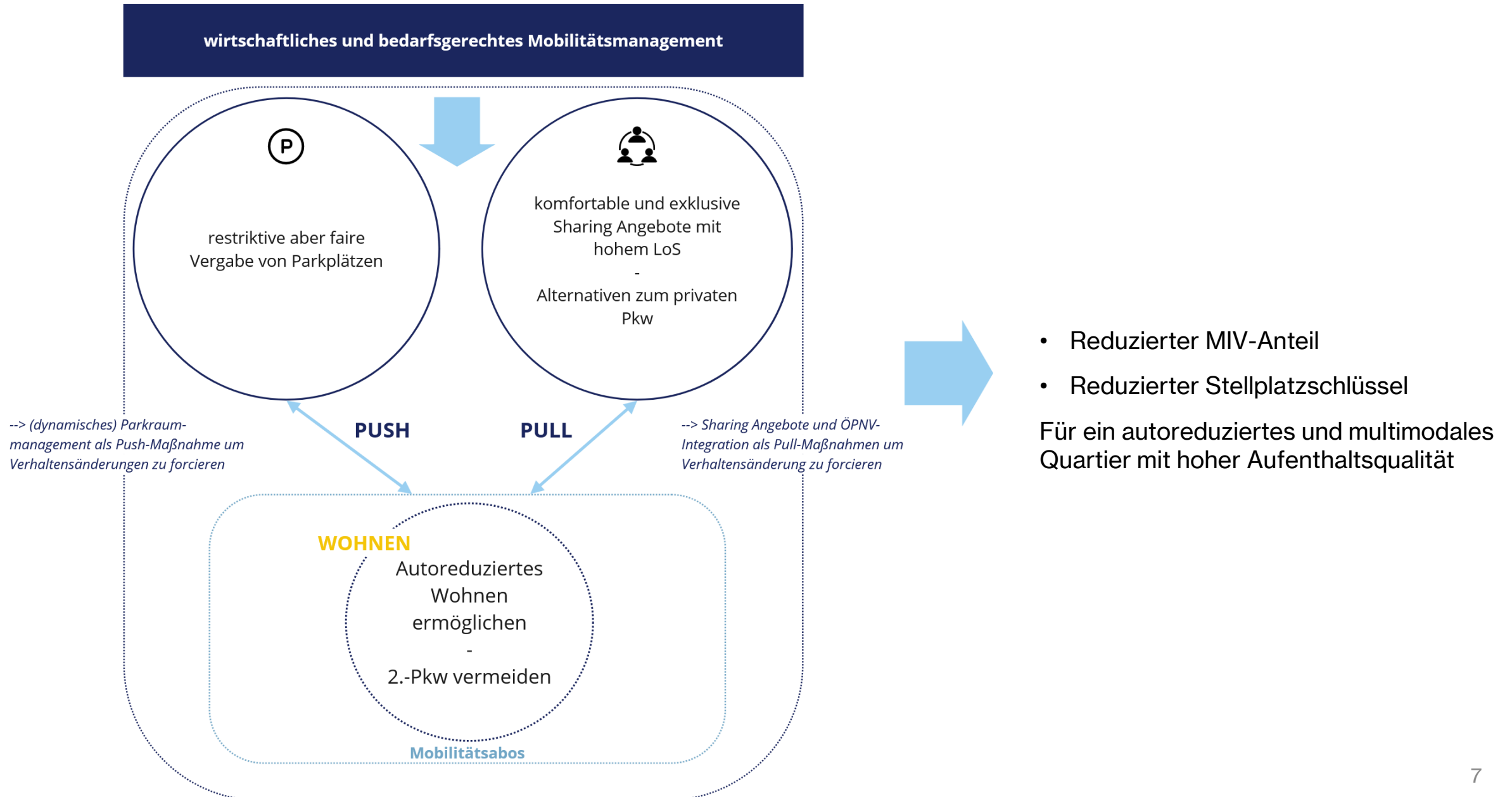
1 Mobilitätsziele und Strategie

1. Die **CO2 Emissionen** werden insgesamt um **45% reduziert**.
2. Der gesamte **Stromverbrauch** wird aus möglichst regionalen **Erneuerbaren Energien gedeckt**.
3. **45% des Wärmeverbrauchs** werden möglichst regional **Erneuerbaren Energien gedeckt**.
4. Die CO2-Emissionen des Verkehrs werden um **35% reduziert**.
5. Die Bürgerinnen und Bürger Kolbermoors werden **aktiv in die Energie Wende eingebunden**.
6. Die Stadt Kolbermoor **nutzt ihre vielfältigen Möglichkeiten** für Klimaschutz und Energiewende.

→ Integriertes Klimaschutzkonzept (Stadt Kolbermoor)
2014

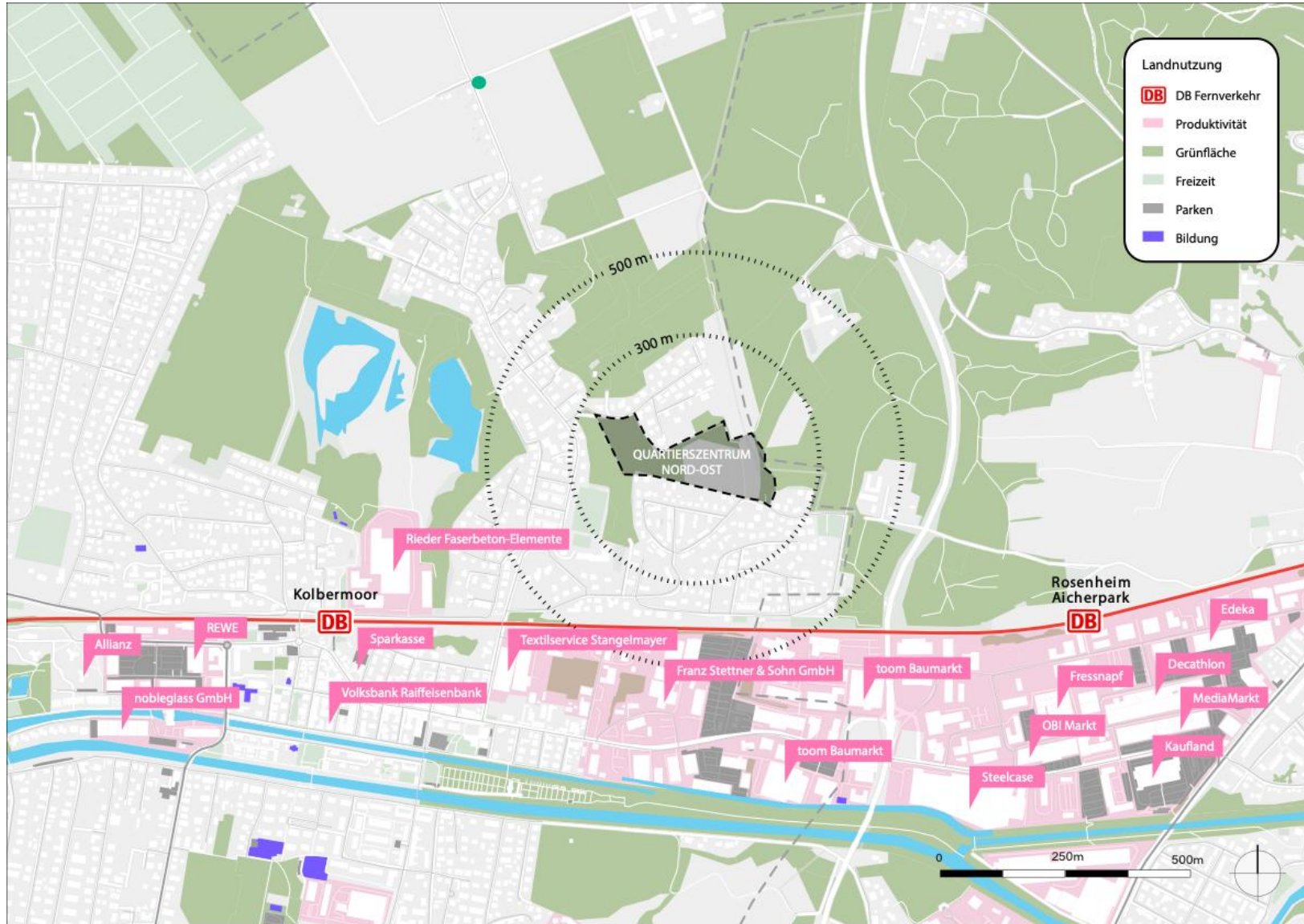








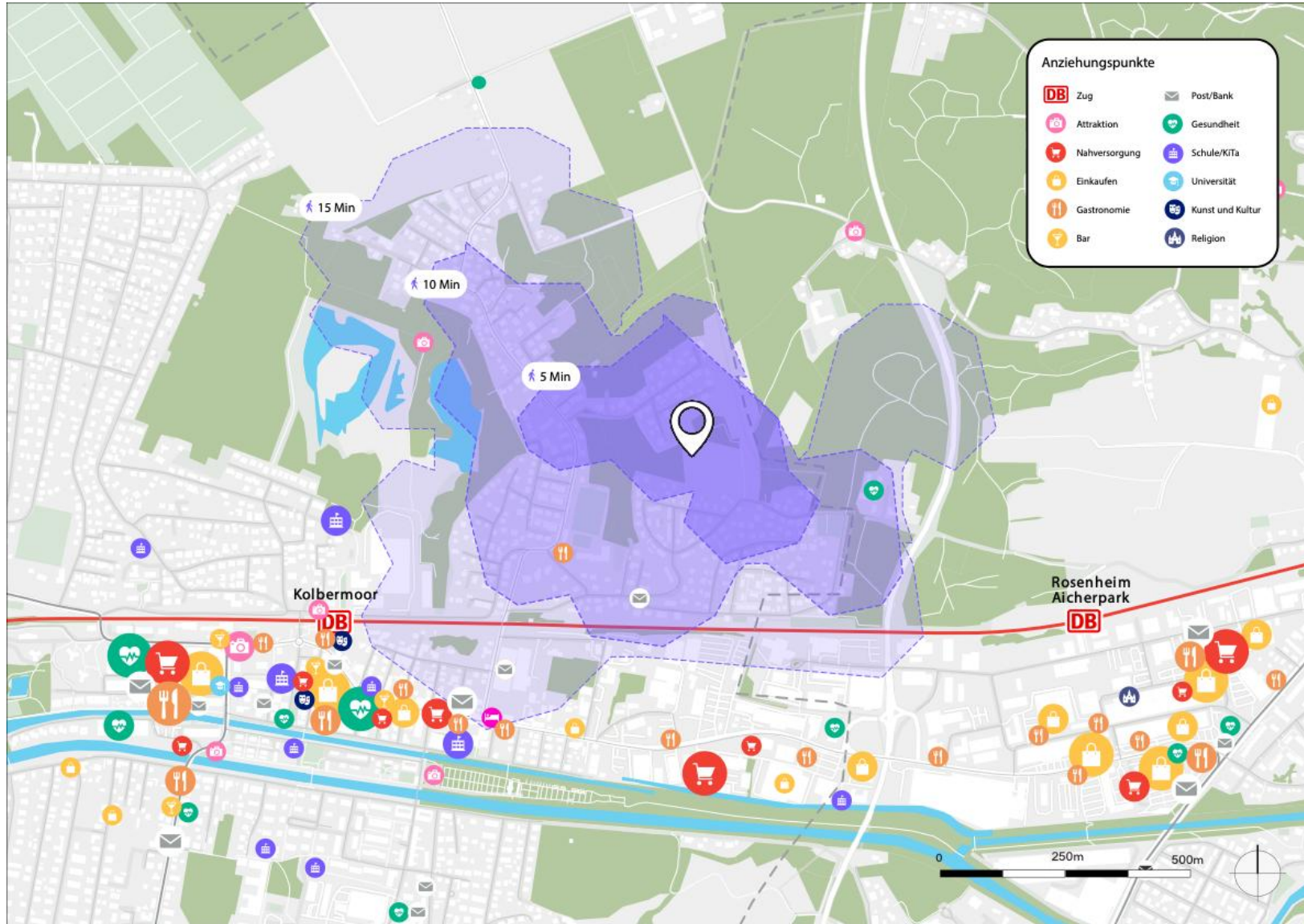
2 Kontextanalyse



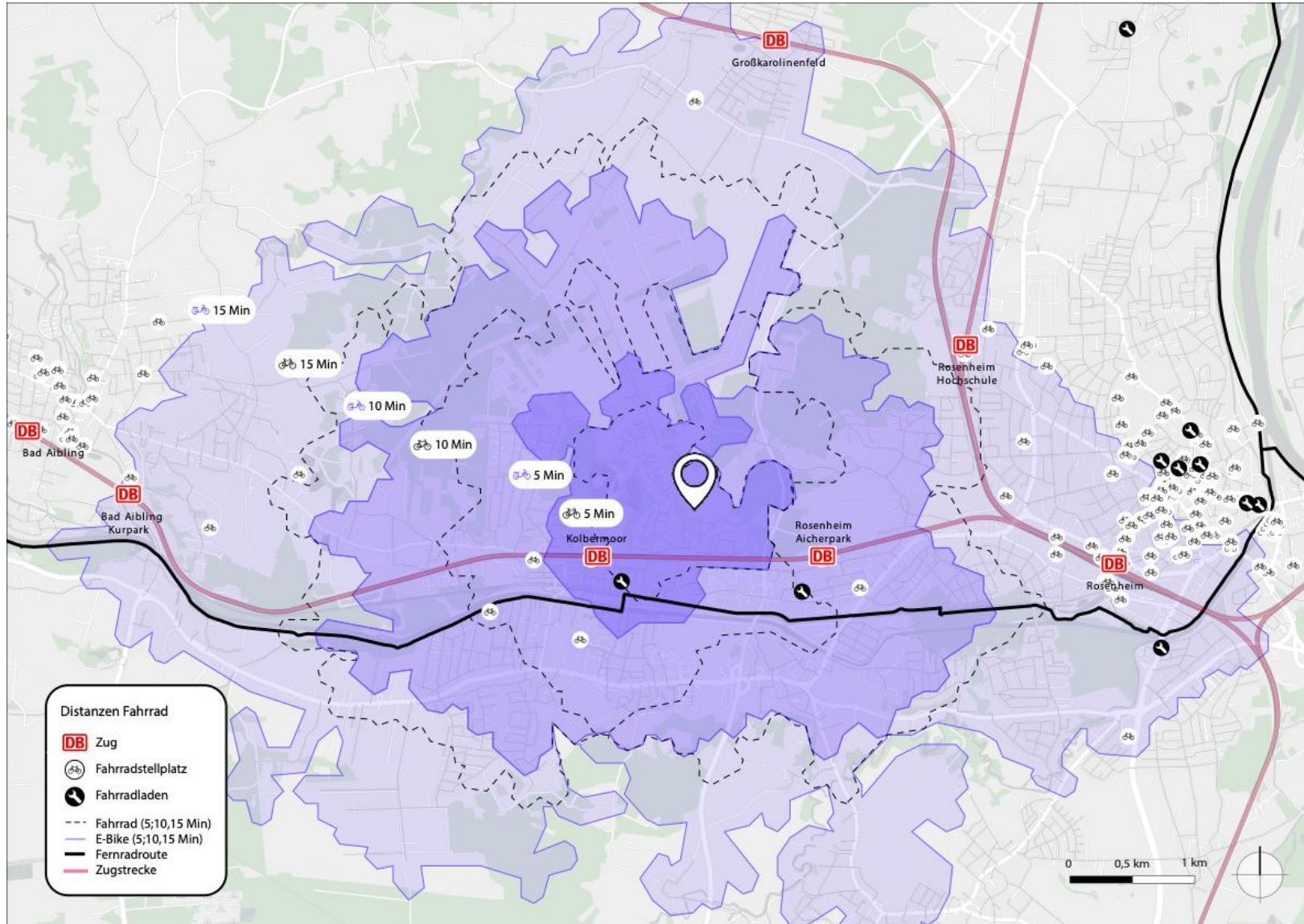
Die Grafik fokussiert sich auf die Landnutzung im Umfeld des Quartierszentrums Nord-Ost. Besonders hervorgehoben werden Flächen für Gewerbe, wie etwa Unternehmen im direkten Umfeld, welche potentielle Arbeitgeber für das zukünftige Projektgebiet sind. Ergänzend werden Freizeitbereiche, Grünflächen und Parkplatzflächen dargestellt.



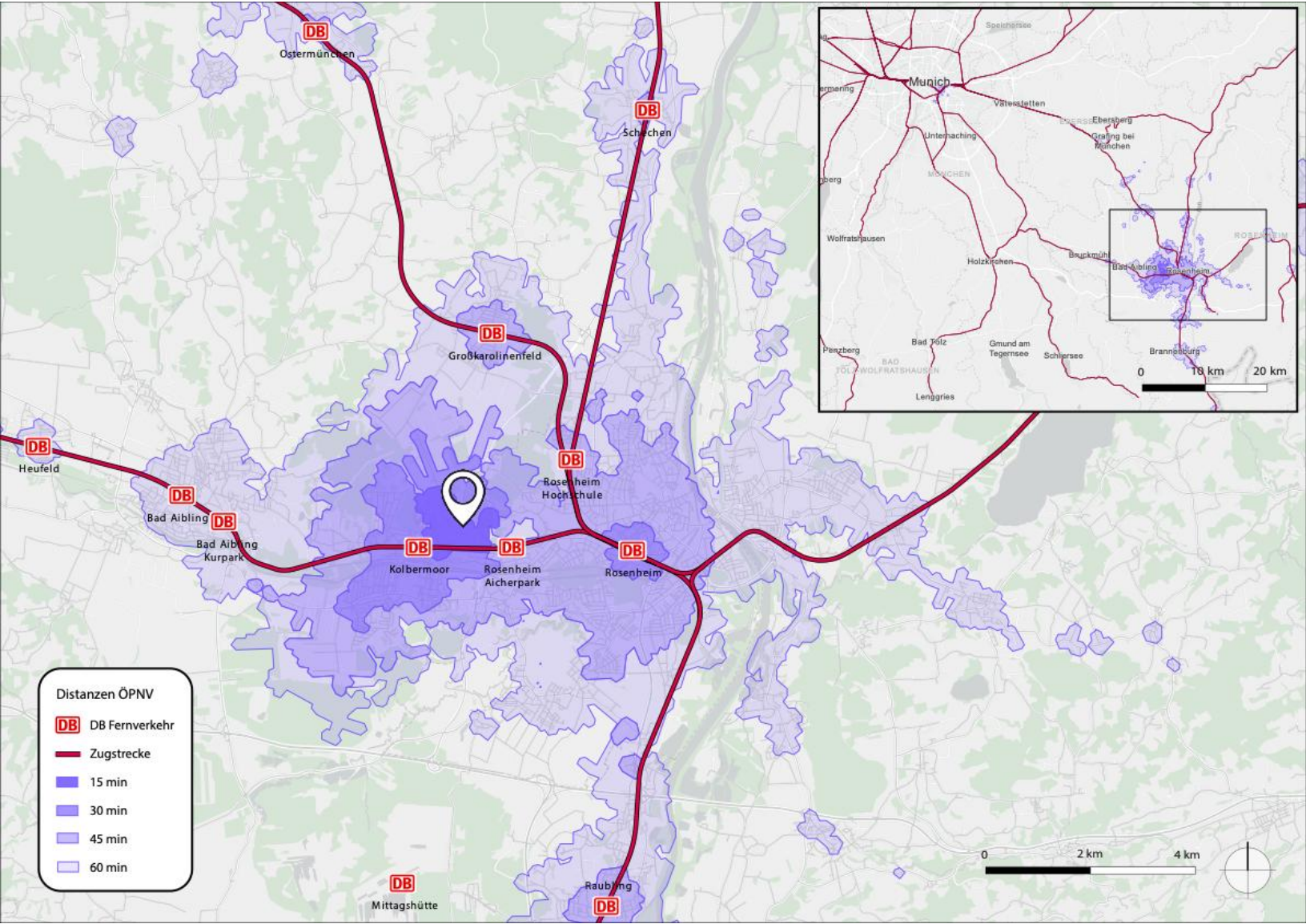
Der Plan stellt die Einbindung des Projektgebietes in das umliegende Mobilitätsnetz dar. Eine Hauptzugstrecke verläuft südlich des Quartiers und bietet Zugang zu den DB-Fernverkehrshaltepunkten Kolbermoor und Rosenheim Aicherpark. Ergänzend dazu wird das Gebiet von einem Busnetz mit mehreren Haltestellen angefahren, das eine Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Gebieten ermöglicht.



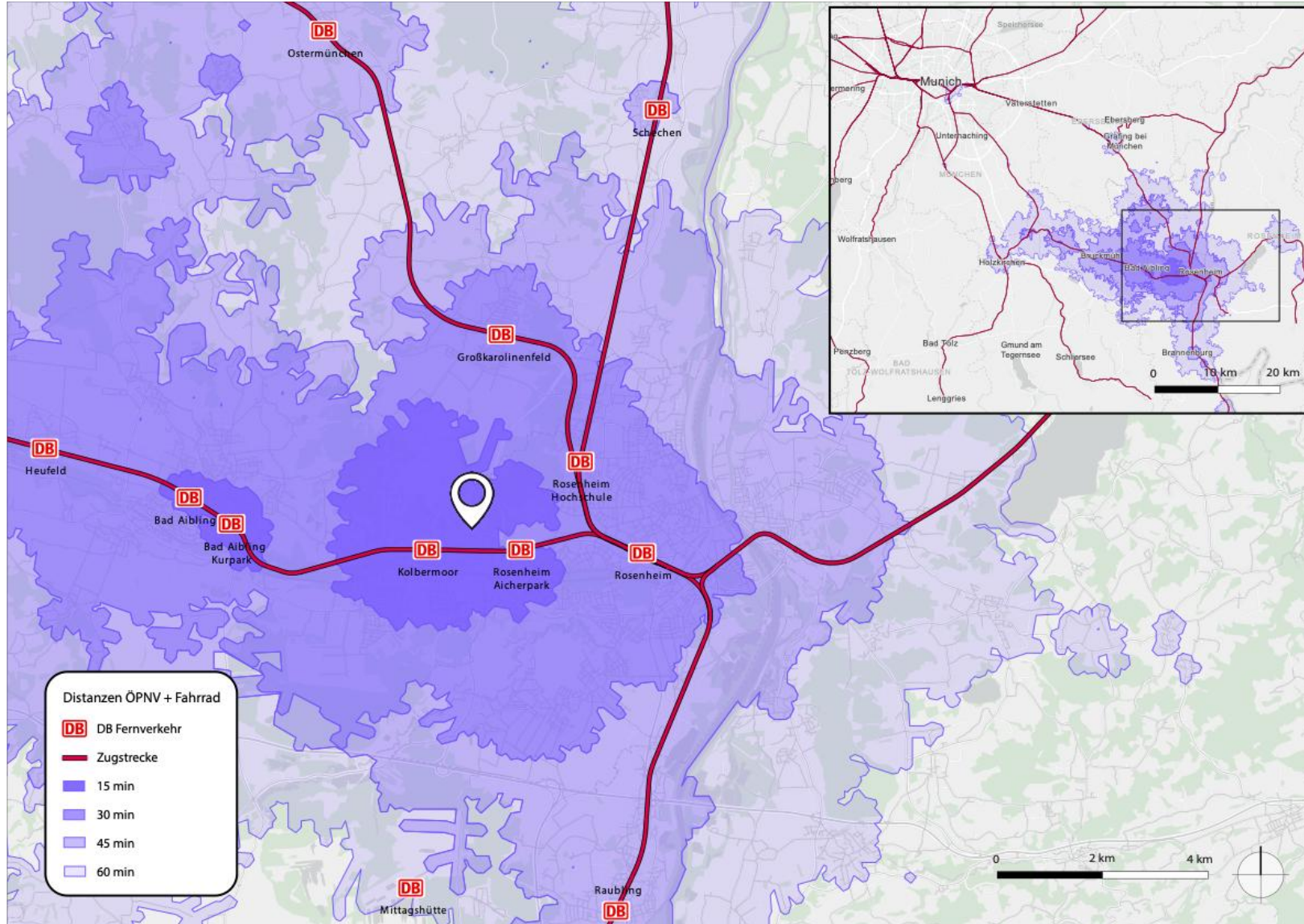
Die Grafik zeigt die rund um das Quartierzentrum als zentralen Ausgangspunkt und deren fußläufige Erreichbarkeit. Im direkten Umkreis des Projektgebietes finden sich außer Naherholungspunkte wie der Teufelsgraben relativ wenige Anziehungspunkte. Die Stadtmitte Kolbermoors ist mit einem 20-minütigen Spaziergang erreichbar und das Gewerbegebiete im Osten lässt sich mit dem Fahrrad auch komfortabel erreichen.



Der Plan fokussiert sich auf die Distanzen, welche innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad bzw. E-Bike vom Projektgebiet aus zu erreichen sind. Des Weiteren werden Fahrradstellplätze und Fahrradläden hervorgehoben. Es lässt sich erkennen, dass die umliegenden Städte und Dörfer gut miteinander vernetzt und innerhalb von wenigen Rad-Minuten zu erreichen sind. Auch der Bahnhof Rosenheim ist in weniger als 15-E-Bike Minuten erreichbar und stellt somit einen guten Ausgangspunkt für Bike+Ride/Ride+Bike dar.



Diese Grafik stellt die Erreichbarkeit der Umgebung mit dem ÖPNV im Umfeld des Projektgebietes, innerhalb von 15 bis 60 Minuten dar. Das Hauptverkehrsmittel ist hierbei der DB Fernverkehr, insbesondere die Bayerische Regiobahn (BRB). Der Plan oben links zeigt einen größeren Maßstab, welcher zudem die Verbindung zu der Stadt München darstellt.



Der Plan fokussiert sich auf die Erreichbarkeit der Umgebung mit dem ÖPNV in Kombination mit dem Fahrrad von bzw. zur Haltestelle. Dadurch sind weit aus größere Distanzen möglich, sodass innerhalb von 30 Minuten oder weniger nahezu alle angrenzenden Städte und Gemeinden erreicht werden können. Der Plan oben links zeigt einen größeren Maßstab, welcher zudem die Verbindung zu der Stadt München darstellt.



3 Mobilitäts-Mengengerüst

Das Mengengerüst stellt eine erste Annäherung an die rechtlich geforderten Stellplatzmengen dar. Dabei werden die Anforderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Kolbermoor für Pkw und Fahrräder zugrunde gelegt. Aufgrund der Novellierung der GaStellV 2025 ist die Stadt Kolbermoor verpflichtet, ihre Satzung bis September 2025 anzupassen, da sie derzeit das zulässige Maximum von 2 Stellplätzen pro Wohneinheit überschreitet.

Grundlagen			Pkw						Fahrrad				
Gebäude	WE/ Gr.	BGF (m²)	Nr.	STP-Schlüssel gem. Satzung	# STP nach Satzung	zusätzliche STP für Besucher	# STP nach Satzung inkl. Besucher	# STP nach Reduktion Mobilitätskonzept (max. 20%)	Nr.	Fabst-Schlüssel	# Fabst	zusätzliche Fabst für Besucher	# Fabst inkl. Besucher
Gewerbe		2.314 m²											
Kita	5	2.314 m²	8.3.	2 Stpl. je Gruppe	10	20%	12	10	8.3.	2 Fabst je Gruppe	10	20%	12
Wohnen		33.000 m²											
ff. Wohnen	198	19.800 m²			(Ø 1,5 Stpl. je WE)								
(durchschnittlich 100 m² je WE)		(60% der BGF)	1.2.	1 Stpl je WE > 50m²	297	20%	356	285	1.2.	2 Fabst je WE	396	20%	475
			1.2.	1,5 Stpl je WE > 50 - 65m²									
			1.2.	2 Stpl je WE > 65m²									
gef. Wohnen	147	13.200 m²			(Ø 1,3 Stpl. je WE)								
(durchschnittlich 90 m² je WE)		(40% der BGF)	1.3.	0,5 Stpl je WE > 50m²	191	25%	238	191	1.3.	1 Fabst je WE	147	50%	220
			1.3.	1 Stpl je WE > 50 - 65m²									
			1.3.	1,5 Stpl je WE > 65 - 90m²									
			1.3.	2 Stpl je WE > 90m²									
Gesamt	345	35.314			498		607	485			553		707
ca. 350 WE													

Personagruppen

Aus dem angestrebten Wohnungsmix lässt sich ableiten, welche Personengruppen künftig im Quartier leben werden. Dies ermöglicht es, Mobilitätsbedarfe gezielter und differenzierter nach Zielgruppen zu analysieren.

	% - Verteilung WE						Verteilung über Persona Gruppen						erw. Personen/WE - Schlüssel						
	WE Gr.	gef.	ff.	gef. WE	ff. WE	Gesamt		Singles	junge Paare	Familien	Silver-ager	Rentner	check	Sing	jP/F	Silv/Rent	Sen	# Pers. o Kinder	
1-Zimmer Wohnung	1	15%	20%	22	40	62		80%			10%	10%	100%	1,0	2,0	1,0		62	
2-Zimmer Wohnung	2	25%	35%	37	69	106		45%	30%		5%	20%	100%	1,5	2,0	1,5	1,2	175	
3-Zimmer Wohnung	3	30%	40%	44	79	123			20%	35%	35%	10%	100%	3,0	2,0	1,8	1,8	235	
4-Zimmer Wohnung	4	25%	5%	37	10	47			10%	80%	5%	5%	100%	4,0	2,0	2,0		93	
5-Zimmer Wohnung	5	5%	0%	7	0	7				100%			100%	4,5	2,0	2,0		15	
		Annahmen						Annahmen											
Gesamt WE		100%	100%	147	198	345		97	61	88	57	42						580	
gef. WE nach Personas								34	23	52	21	16							
ff. WE nach Personas								63	38	36	36	26							
gef. Personen nach Personas						255		42	47	104	36	25							
ff. Personen nach Personas						325		78	75	71	60	40							
Gesamt Personen						580		121	122	175	96	65							
						Personen		21%	21%	30%	17%	11%							
						WE		28%	18%	25%	17%	12%							
						P mit Kindern		121	122	307	142	63							
						Belegungsschl.		1,2	2,0	3,5	2,5	1,5							
						Personen Gesamt		755											



4 Mobilitätskennzahlen

Modal Split und MIV-Anteil

Wie häufig wird das Auto genutzt?
Im Durchschnitt werden nach 66% der Wege mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (MiD 2017).

Abbildung 21 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Oberbayern

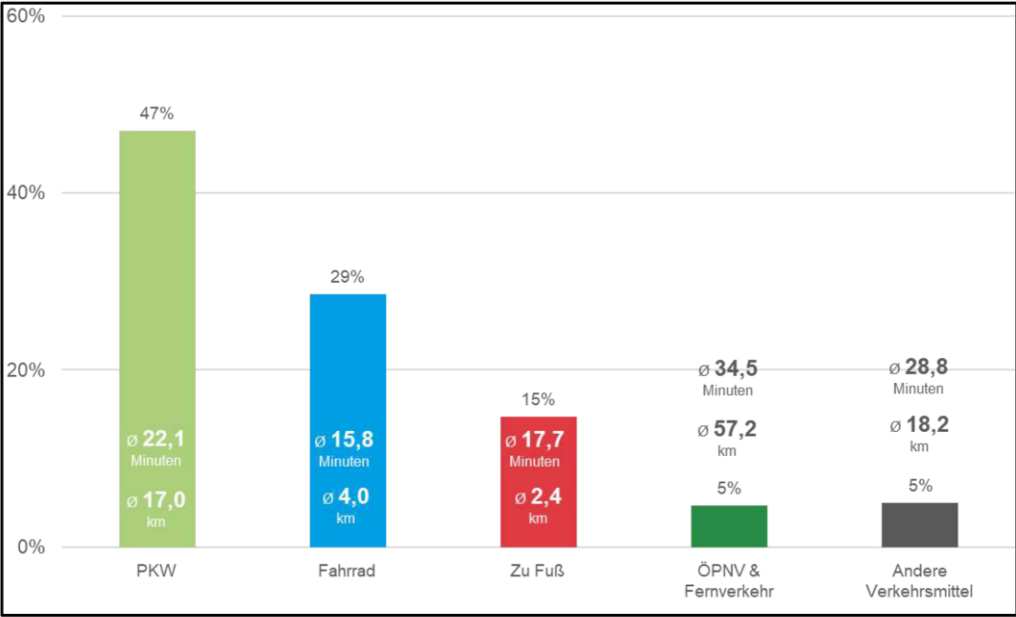
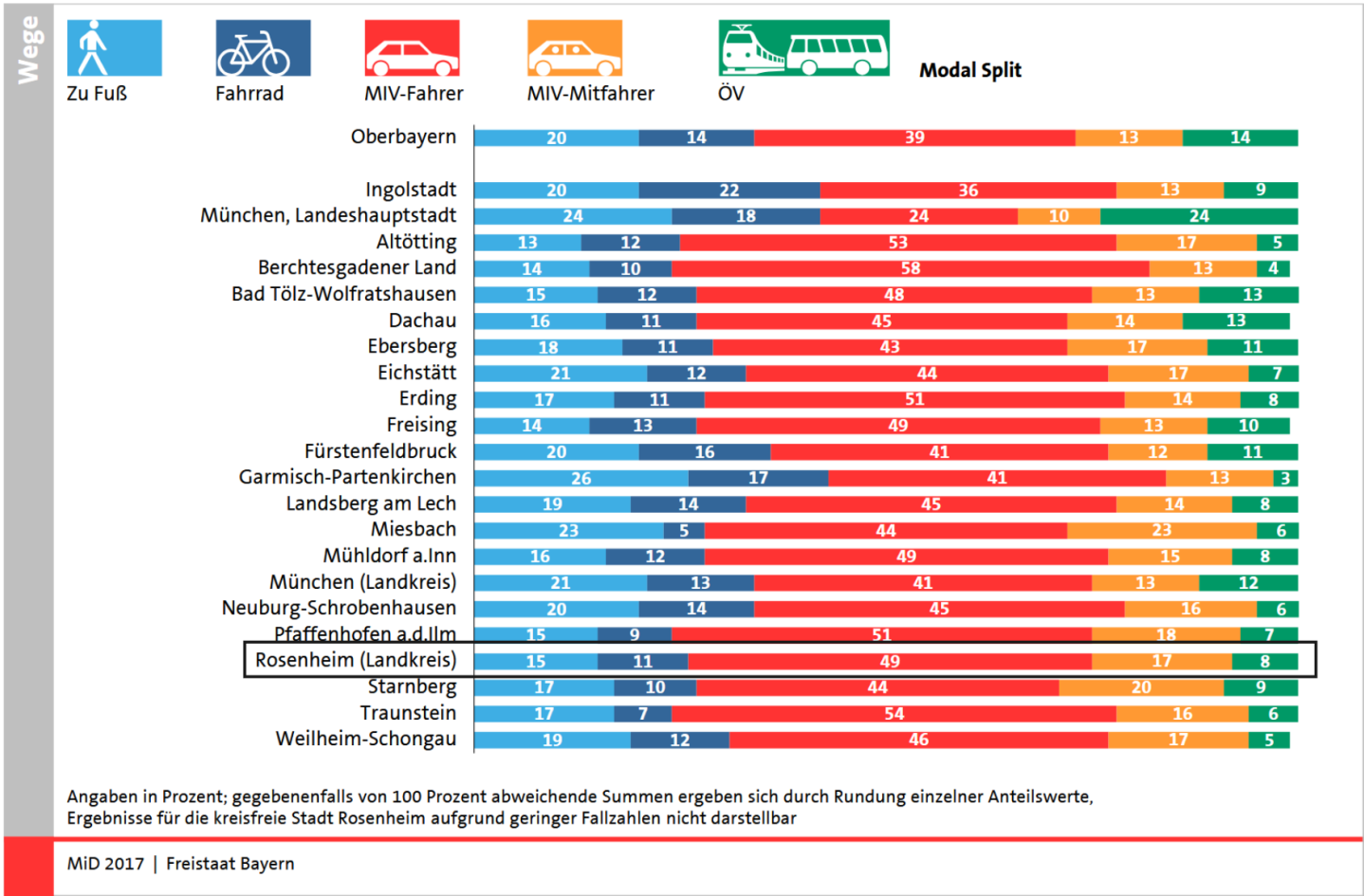


Abbildung 133: Modal Split der Hauptverkehrsmittel je Weg mit Angaben zur jeweiligen durchschnittlichen Wegelänge und Wegedauer.

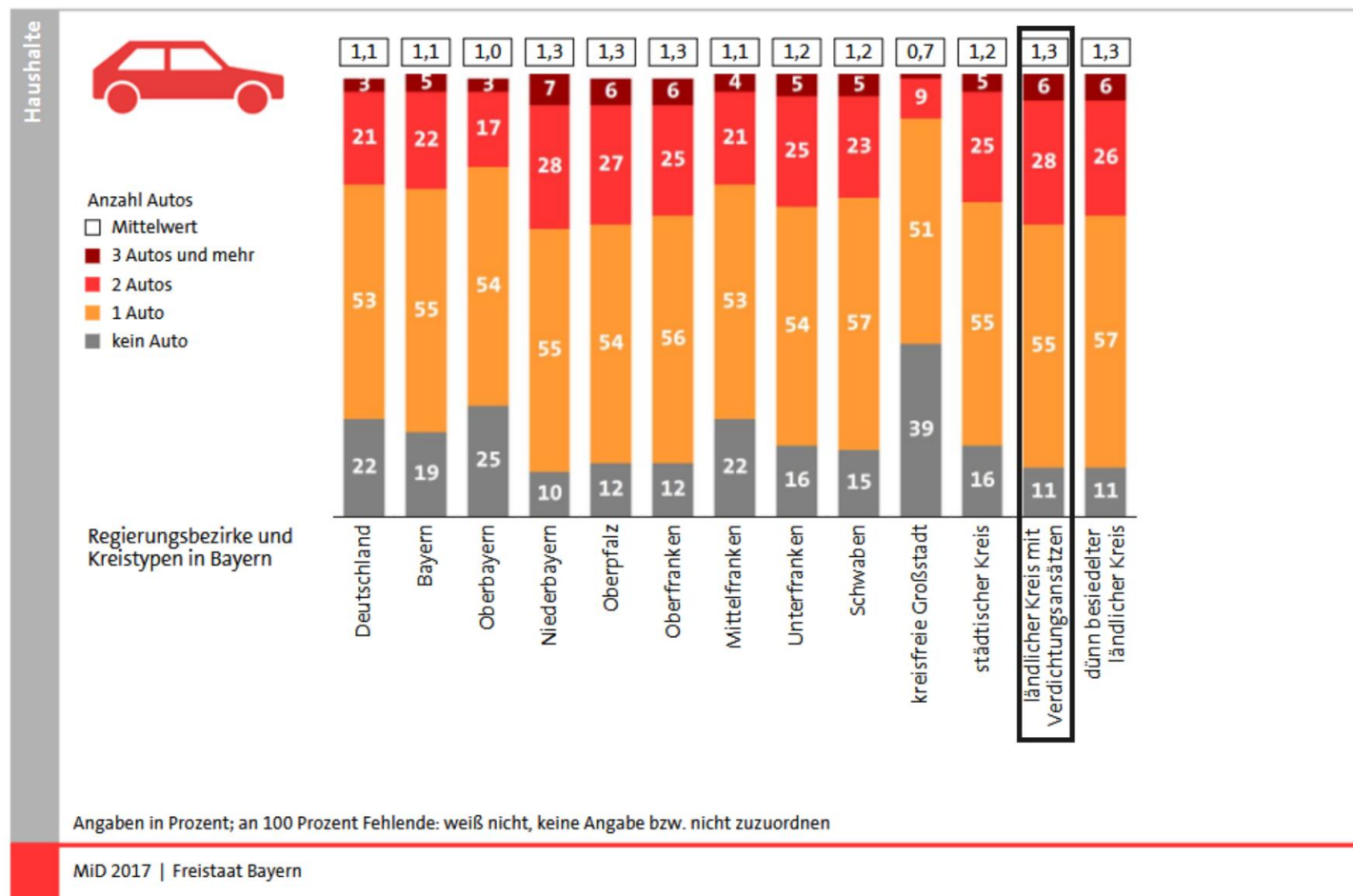
→ 47% MIV-Anteil nach Haushaltsbefragung der Stadt Kolbermoor 2019

→ 66% MIV-Anteil (Fahrer + Mitfahrer) im Lkr Rosenheim (MiD 2017)

Wie viele Pkws pro Haushalt gibt es aktuell in Kolbermoor?

Kolbermoor mit der Zuordnung ländl. Kreis hat im Durchschnitt 1,3 Pkw je HH. 11% der Haushalte haben kein Auto.

Abbildung 8 Autobesitz in den Haushalten



→ 1,3 Autos je Haushalt im ländlichen Kreis mit Verdichtungsansätzen (MiD 2017)

Wie viele Pkws pro Haushalt gibt es aktuell in Kolbermoor?

Der Autobesitz in ökonomisch schwächeren Haushalten (u.a. Haushalte im gef. Wohnen) liegt zwischen 0,6 und 0,9 Pkw je HH.

- Die RegioStar7-Räume (oft auch RegioStar 7 oder RegioSTAR 7) sind ein regionales Abgrenzungskonzept des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), das deutsche Regionen auf Basis von funktionalen Kriterien und sozioökonomischen Indikatoren in verschiedene Raumtypen unterteilt.
- Kolbermoor entspricht dem regional stat. Raum: Ländliche Region – Städtischer Raum (RegioSTAR 76)
- Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) ermöglicht Auswertungen der erhobenen Daten über das Tool Mobilität in Tabellen (MiT). Die folgende Tabelle zeigt den Autobesitz nach ökonomischem Status der Haushalte. Aufgrund des Anteils geförderter Wohneinheiten in Kolbermoor ist davon auszugehen, dass der Autobesitz pro Haushalt hier niedriger ist.

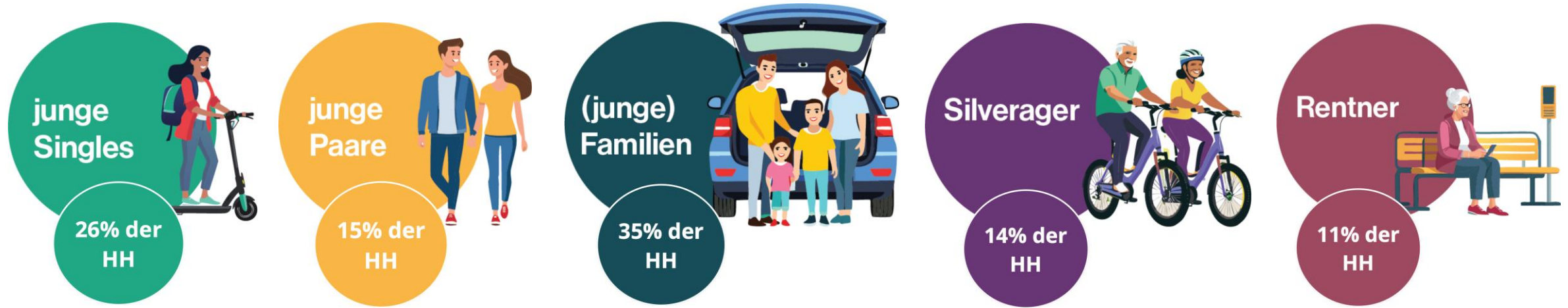
Basis: Haushalte (Deutschland)								
zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp (7 Kategorien): - ländliche Region - Mittelstadt, städtischer Raum								
Spalten % (gewichtet)		Total	ökonomischer Status des Haushalts					
			sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	
Basis ungewichtet		21.011	898	2.386	9.572	6.717	1.438	
Basis gewichtet		21.035	1.774	3.441	9.920	5.032	868	
Anzahl Autos im HH in Gruppen (0 bis 4+)								
kein Auto	0	15%	46%	26%	13%	5%	3%	
1 Auto	1	56%	45%	60%	68%	38%	32%	
2 Autos	2	24%	7%	12%	18%	47%	48%	
3 Autos	3	4%	1%	2%	1%	9%	14%	
4 Autos und mehr	4	1%	0%	0%	0%	2%	3%	
keine Angabe		0 %	-	-	-	0%	-	
Total		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
Spalten: alle Fälle								
Zeilen: alle Fälle								
Untergliederung: alle Fälle								
Mobilität in Tabellen 2017								
abgeleiteter Stellplatzschlüssel		1,20	0,62	0,90	1,07	1,67	1,82	
			0,80			1,30		
			gewichteter MW über niedrig, sehr niedrig		gewichteter MW über mittel, hoch und sehr hoch			



5 Personas und Mobilitätsbedarfe

Über die Personagruppenverteilung können die Stellplatzschlüssel bzw. der MIV-Anteil verifiziert werden. Wie liegen die Durchschnittswerte in den einzelnen Gruppen? Welche Reduktion muss je Gruppe erreicht werden, um den angestrebten Stellplatzschlüssel zu erfüllen? Dabei wird – analog zur vorherigen Untersuchung – ein Stellplatzschlüssel von 0,9 für den geförderten und 1,3 für den frei finanzierten Wohnungsbau angesetzt. Als Zielwerte im Zuge eines Mobilitätskonzeptes wird ein gewichteter Stpl. Schlüssel von 0,8 angenommen.

	junge Singles	junge Paare	(junge) Familien	Silverager	Rentner				
Prozentuale Verteilung Haushalte	26%	15%	35%	14%	11%				
Anzahl Haushalte gesamt	88	52	121	47	37				
davon ff.	63	38	36	36	26				
davon gef.	34	23	52	21	16				
Anzahl Personen gesamt	107	104	242	79	56				
Alter	18 - 35 Jahre	20 - 35 Jahre	25 - 50 Jahre	50 Jahre und älter	65 Jahre und älter				
MIV-Anteil aktuell	33%	38%	55%	42%	66%	66%	aktueller MIV Anteil		
MIV-Anteil Zielwert	25%	30	50%	35%	50%	47%	Ziel MIV Anteil		
	freifinanziert								
ff. Stpl.-Schlüssel aktuell	1,0	1,2	1,7	1,5	1,3	1,3	ff. Stellplatzschlüssel aktuell	256	# Stellplätze
ff. Stpl.-Schlüssel Zielwert	0,7	0,9	1,3	1,0	0,8	0,9	ff. Stellplatzschlüssel Ziel	181	# Stellplätze
	gefördert								
gef. Stpl.schl. Aktuell	0,6	0,9	1,2	1,0	0,5	0,9	gef. Stellplatzschlüssel aktuell	133	# Stellplätze
gef. Stpl.schl. Ziel	0,5	0,6	0,8	0,7	0,4	0,6	gef. Stellplatzschlüssel ziel	94	# Stellplätze
gesamt (gef. + ff. gewichtet)	gef. + ff. gewichtet					0,8	gesamt Stpl.-schlüssel Ziel	275	# Stellplätze



Hinweis: Angaben (Verteilung und Prozente) abgeleitet aus Wohnungsanzahl und -größe

junge Singles



26% der
HH

- 18-35 Jahre
- bevorzugen 1 und 2-Zimmerwohnungen
- Studierende, Young Prof.

Beschreibung

- neugierig, abenteuerlustig und offen für neue Erfahrungen
- Flexibilität und ein aktiver Lebensstil, der sowohl berufliche als auch soziale Aktivitäten umfasst
- persönliches Wachstum und Selbstentwicklung / Selbstverwirklichung
- Bevorzugte Wohnungstypen: Ein oder zwei Zimmer
- Viele junge Singles mieten, da sie sich in der Anfangsphase ihrer Karriere befinden und finanzielle Stabilität für den Immobilienbesitz fehlt.

MIV-Anteil + Stellplatzschlüssel



33%^{MIV}

1,0 Autos/HH

HEUTE



25%^{MIV}

0,7 Autos/HH

MORGEN

-7 %

junge Paare



15% der HH

- 20- 35 Jahre
- bevorzugen 2 und 3-Zimmerwohnungen
- DINKs, Young Prof., Akademiker

Beschreibung

- gemeinsame Aktivitäten
- gegenseitige Unterstützung und die Planung für gemeinsame Ziele geprägt
- Bevorzugte Wohnungstypen: Zwei oder drei Zimmer streben den Kauf einer Immobilie an, um eine langfristige Investition für ihre gemeinsame Zukunft zu machen

MIV-Anteil + Stellplatzschlüssel



38%^{MIV}

1,2 Autos/HH

HEUTE



30%^{MIV}

0,9 Autos/HH

MORGEN

-11%

(junge)
Familien

35% der
HH



Beschreibung

- Verantwortung für die Kindererziehung steht im Mittelpunkt
- Ständige Suche nach Möglichkeiten, Beruf und Familie miteinander zu vereinbaren
- Alltagsstruktur stark von den Bedürfnissen der Kinder geprägt, wie Schulbesuche und Freizeitaktivitäten
- Bevorzugte Wohnformen: familienfreundliche Wohnungen (ab 3 Zimmer) oder Einfamilienhäuser mit mehreren Schlafzimmern
- Starkes Bestreben, ein Eigenheim zu erwerben, um langfristige Stabilität und Sicherheit für die Familie zu schaffen

- 20- 50 Jahre
- bevorzugen ab 3-Zimmerwohnungen
- Expats

MIV-Anteil + Stellplatzschlüssel



55%^{MIV}

1,7 Autos/HH

HEUTE



50%^{MIV}

1,3 Autos/HH

MORGEN

-13 %

Silverager



14% der
HH

Beschreibung

- ab 50 Jahren und älter
 - bevorzugen 2 bis 3 Zimmerwohnungen
 - Berater, Beamte, Akademiker
- Vor dem Ruhestand: werden die Finanzen überprüft, zukünftigen Pläne geschmiedet, Vorbereitung Übergang in den Ruhestand, letzte berufliche Verpflichtungen
- Viel unterwegs, mit der Wohnung als Rückzugsort
- Leben mit den Kindern aus dem Haus wird genossen, i.d.R. finanziell gut aufgestellt,
- Bevorzugte Wohnungstypen: Modern, komfortabel mit ausreichend Platz

MIV-Anteil + Stellplatzschlüssel



42%^{MIV}

1,5 Autos/HH

HEUTE



35%^{MIV}

1,0 Autos/HH

MORGEN

-16 %



Rentner



11% der
HH

- ab 65 Jahren und älter
- bevorzugen 2 bis 4 Zimmerwohnungen

Beschreibung

- Im Ruhestand: bleiben viele aktiv und engagiert, nehmen an verschiedenen Aktivitäten teil und bleiben sozial vernetzt
- Beziehen bewusst barrierefreie/barrierearme Wohnungen mit der Perspektive Pflegedienstleistungen bei Bedarf in Anspruch zu nehmen
- Bevorzugte Wohnungstypen: Moderat, komfortabel und barrierefrei
- z.T. besitzen sie Wohnungen oder Häuser für langfristige Sicherheit

MIV-Anteil + Stellplatzschlüssel



66%^{MIV}

1,3 Autos/HH

HEUTE



39%^{MIV}

0,8 Autos/HH

MORGEN

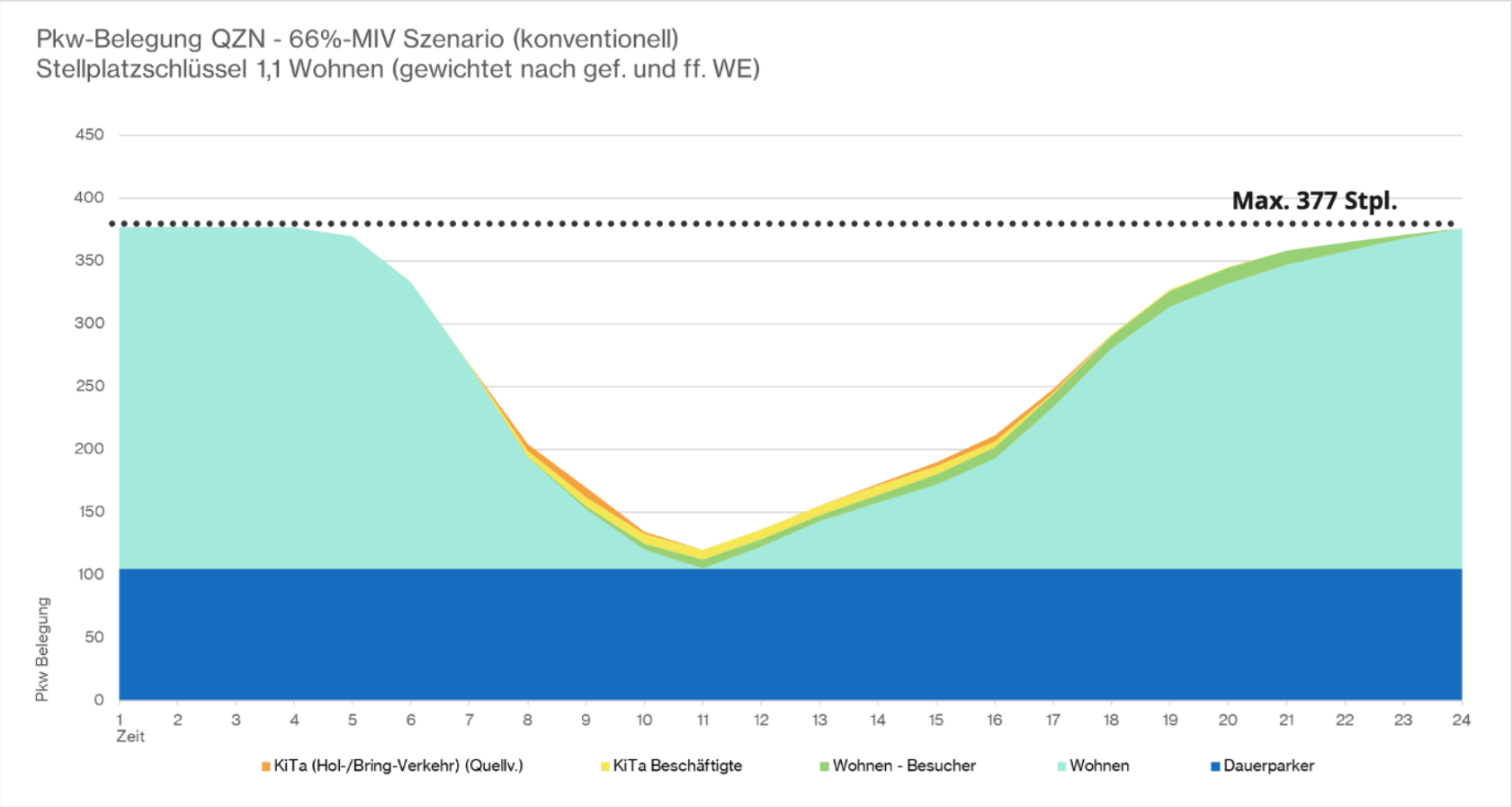
-12%



6 Verkehrsmengenbetrachtung

- Mit Hilfe des Programms Ver_Bau (Bosserhoff) – ein anerkanntes Verfahren zur Abschätzung des durch Bauvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommens – werden Annahmen getroffen, um die Spitzenstunde des Stellplatzbedarfs je Nutzung zu bestimmen. Das Verfahren nach Dr. Bosserhoff stellt Kennwerte für die Abschätzung des Neuverkehrs aus einer Vielzahl an deutschlandweiten Vorhaben der Bauleitplanung zur Verfügung.
- Um die maximale gleichzeitige Anzahl an Pkw im Plangebiet zu ermitteln, wurden die Tagesganglinien aller Nutzungen kombiniert (Wechselseitigkeit). Durch die Summe des stündlichen Zielverkehrs abzüglich des Quellverkehrs kann die Pkw-Belegung im Quartier modelliert werden.
- Die nachstehende Tabelle zeigt die getroffenen Annahmen. Es wird zwischen einem konservativen Szenario, das den Status quo abbildet, und einem zukunftsorientierten Szenario unterschieden, das verbesserte Werte durch ein Mobilitätskonzept annimmt. Der wesentliche Unterschied liegt im angenommenen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV): Im konservativen Szenario beträgt dieser 66 % (MiD 2017), im zukunftsorientierten Szenario 47 % (Haushaltsbefragung 2019).

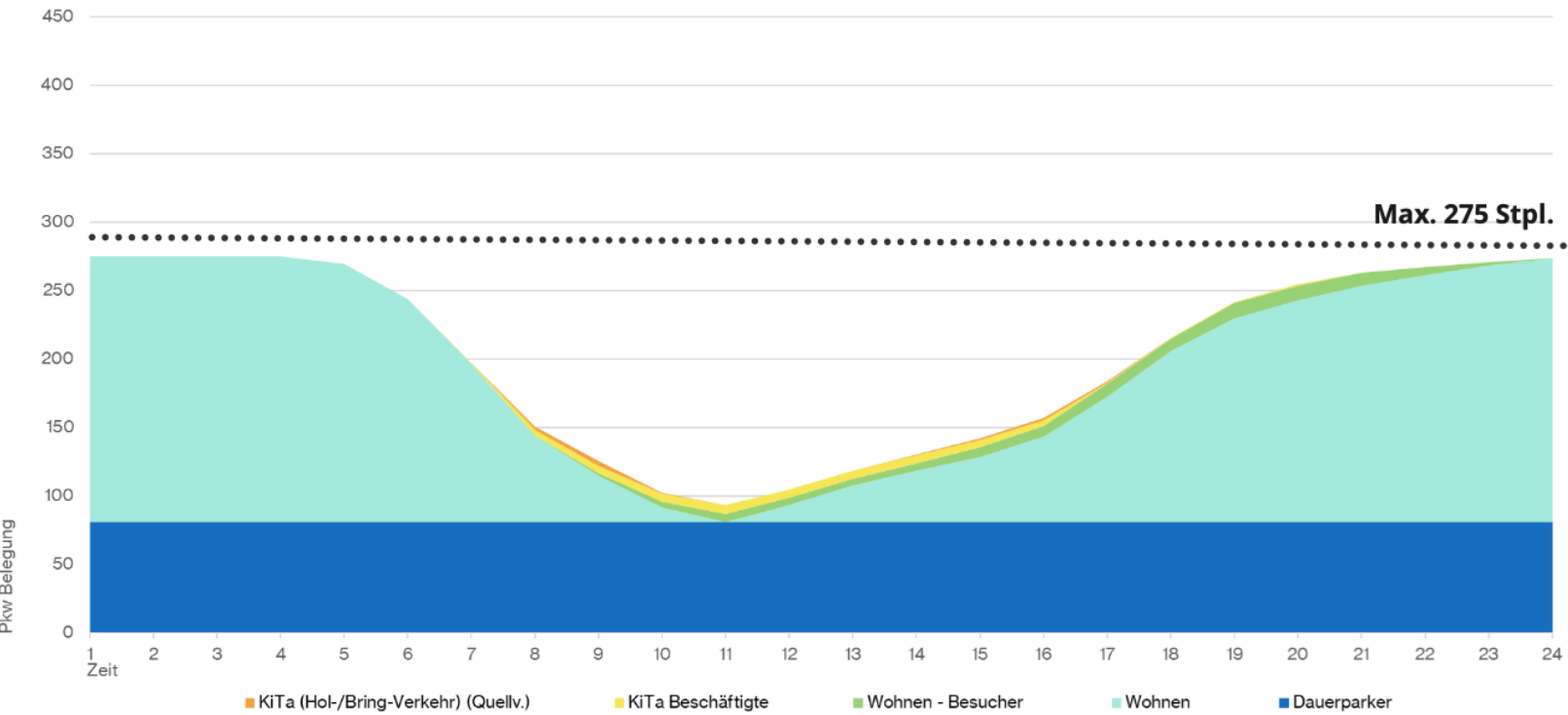
Nutzung	Flächen	Fläche/ EW o. B	# Pers. mit Kinder	# Pers. ohne Kinder	MIV Anteil	Pers./ Pkw	Anwesen heit	W/B/d*	Kommentar
Grundlage Verkehrsmengenberechnung		Mittelwert wird angesetzt							
Szenario (konventionell)									
Wohnen	33.000 m² BGF	abgeleitet aus den Personas und WE	755	580	66%	1,50	-	3,5	10% Besucher + 80% MIV Anteil
Kita (BE)	2.314 m² BGF	je 100 BGF ein Beschäftigter	22		66%	1,10	70%	2,0	
Kita (Hol-/Bring)		5 Gruppen a 20 Kinder	100		66%	2,00	80%	2,0	
Szenario (zukunftsorientiert)									
Wohnen	33.000 m² BGF	abgeleitet aus den Personas und WE	755	580	47%	1,50	-	3,5	10% Besucher + 70% MIV Anteil
Kita (BE)	2.314 m² BGF	je 100 BGF ein Beschäftigter	22		47%	1,10	70%	2,0	
Kita (Hol-/Bring)		5 Gruppen a 20 Kinder	100		30%	2,00	80%	2,0	



- Konventionelles Szenario → bei Stellplatzschlüssel von 1,3 → maximaler Tagesbedarf 377 Stellplätze
- - zusätzlicher Stellplatzbedarf durch Besucher sowie den Hol- und Bringverkehr der Kita kann durch vorhandenen Bewohnerstellplätze gedeckt werden
- → Wechselseitigkeit der Nutzung: Ein großer Teil der Bewohner ist tagsüber mit eigenem Pkw unterwegs → Stellplätze können in dieser Zeit von anderen Nutzergruppen belegt werden

Gesamt Belegung nach Nutzung		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Dauerparker		105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Wohnen		272	272	272	272	265	228	163	89	48	15	0	17	38	53	67	88	129	175	209	227	242	253	263	271
Wohnen - Besucher		0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	7	6	5	6	8	9	10	10	13	12	11	7	3	0
KiTa Beschäftigte		0	0	0	0	0	0	1	5	7	8	8	8	8	7	7	5	1	1	1	1	0	0	0	0
KiTa (Hol-/Bring-Verkehr) (Quellv.)		0	0	0	0	0	0	0	6	8	2	0	0	0	1	3	5	3	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	IST	377	377	377	377	369	333	268	204	169	134	120	136	155	172	190	211	248	291	327	345	358	365	370	376

Pkw-Belegung QZN - 47%-MIV Szenario (zukunftsorientiert)
Stellplatzschlüssel 0,8 Wohnen (gewichtet nach gef. und ff. WE)



Im konventionellen Szenario ergibt sich bei einem Stellplatzschlüssel von 0,8 ein maximaler Tagesbedarf von 275 Stellplätzen.

Gesamt Belegung nach Nutzung

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Dauerparker		81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
Wohnen		194	194	194	194	188	163	116	63	34	11	0	12	27	37	48	63	92	125	148	162	173	180	187	193
Wohnen - Besucher		0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	6	5	4	5	7	8	9	9	11	11	10	6	3	0
KiTa Beschäftigte		0	0	0	0	0	0	0	4	6	6	6	6	6	6	5	4	1	1	1	1	0	0	0	0
KiTa (Hol-/Bring-Verkehr) (Quellv.)		0	0	0	0	0	0	0	2	4	1	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	IST	275	275	275	275	270	244	198	151	126	103	93	105	118	130	142	157	184	216	242	254	263	267	271	274



7 Mobilitätsmaßnahmen und Verortung

Angebote buchbar/nutzbar über App

Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel	Zuständigkeit	benötigte Infrastruktur
Quartiers-Mobilitäts-App	Eine übergeordnete App für Quartiersmobilitätsmanagement, statt Insellösungen. Kombination von Push (Parkraumbewirtschaftung) Pull (Sharing) Maßnahmen zur optimalen Wirkungsentfaltung.	Einfache und gebündelte Buchungsmöglichkeit von Mobilitätsangeboten in der Immobilie, um niederschweligen Zugang und Akzeptanz zu erreichen	MobG.	Software as a Service (Web-App)
Dynamisches Parkraummanagement und Quartiersgaragen*	Wechselseitiges Parkraummanagementsystem mit kontaktloser Einfahrt, Vergabe von Parkberechtigungen anstatt festen Stellplätzen	Mehrfachnutzung von Parkraum und dadurch bessere Auslastung und Planbarkeit	MobG.	Säule mit Kamera zur Kennzeichenerfassung, App, Dashboard, Zugang zu Strom und Internetverbindung
E-Bikesharing	Stationäres, immobilienbezogenes Sharingkonzept, nur zugänglich für BewohnerInnen und Beschäftigte	Schnelle Alternative zum Pkw für das Umfeld und Erledigungen/ Termine, exklusives Angebot	MobG.	Stationen, Anbieter
E-Lastenrad-Sharing	Stationäres, immobilienbezogenes Sharingkonzept, nur zugänglich für Beschäftigte in der Immobilie	Schnelle Alternative zum Pkw für das Umfeld und Erledigungen/ Termine, exklusives Angebot	MobG.	Stationen, Anbieter
Quartiersbezogenes Carsharing	eine Flotte (verschiedene Automodelle) steht den Menschen übergreifend zur Verfügung. Sie können für die unterschiedlichsten Aktivitäten genutzt werden und stehen bequem in den Quartiersgaragen mit reserviertem Stellplatz	Auslastung einzelner Pkws steigern, Ressourcen einsparen, hoher Level of Service für Nutzende des Quartiers, Flexibilität im Alltag ohne Pkw oder zweit Wagen	Vergabe an externen Betreiber oder MobG.	Fahrzeuge, Parkplätze nahe der Ausfahrt der Garage, Sharing Unit, App, Ladepunkt

*Parkraummanagement wird der Vollständigkeit halber aufgeführt, kommt in diesem Projekt aufgrund der ausschließlichen Wohnnutzung jedoch nicht zur Anwendung. Siehe hierzu auch Dokumentation Business Case.

Angebote buchbar/nutzbar über App

Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel	Zuständigkeit	benötigte Infrastruktur
Übertragbare und geteilte Mieter-Tickets (IsarCards)*	BewohnerInnen teilen sich bestimmte Anzahl physischen/übertragbaren Mietertickets, bei Bedarf können die Tickets gebucht/ausgeliehen werden, ganzjährige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (auch zur Freizeitnutzung, kostenfreie Mitnahme von Kindern), freie Wahl des Fahrbereichs	finanzielle Entlastung und Anreize zur ÖPNV-Nutzung, ohne ein eigenes Ticket kaufen zu müssen, Ausflüge am Wochenende nach München mit Kindern kann entspannt mit den Mietertickets unternommen werden.	MobG.	
Universelle Paketboxen	Anfahrt und Zugänglichkeit für Lieferanten garantieren, Zugang mit individuellem Pin oder Barcode, mögliche Integration von Kühlflächen oder weiteren Dienstleistungen	Bündelt Logistikverkehre und reduziert dadurch Emissionen, attraktiviert die Immobilie, Level of Service	MobG.	Paketkastenanlage, Stromzugang, teilweise über App nutzbar

*Übertragbare Mietertickets stellen ein relevantes Angebot zur Integration des ÖPNV in Wohnquartiere dar. In diesem Zusammenhang werden sie der Vollständigkeit halber aufgeführt, finden jedoch im Business Case keine Berücksichtigung. Weitere Informationen dazu finden sich in der entsprechenden Business-Case-Dokumentation.“

Angebote buchbar/nutzbar über App

Quartiers-Mobilitäts-App



Dynamisches Parkraummanagement



Carsharing



E- Lastenrad-Sharing



Paketboxen



Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel	Zuständigkeit	benötigte Infrastruktur
Mobilitäts-KümmererIn vor Ort	Fachpersonal das mit der Organisation der Mobilität vor Ort betraut ist und das Gesicht für die Menschen vor Ort ist. Menschen können bei Anliegen und Fragen sich auch persönlich an diese Personen wenden.	Kommunikation und Vermarktung der Mobilitätsangebote, direkter Ansprechpartner	MobG.	kleines Büro/Informations-Zentrale ggf. in Kombination mit weiteren Angeboten wie Nachbarschaftszentrale
Mobilitätsinformationen / Broschüre	Mobilitätsbroschüre bei Einzug und im Aushang, um NutzerInnen der Immobilie über Angebote und Termine rund um das Thema Mobilität zu informieren (evtl. Hinweis auf "Kümmerer vor Ort")	Kommunikation und Vermarktung der Mobilitätsangebote	MobG.	Print / digitale Broschüre

Mobilitäts-KümmerIn vor Ort



Mobilitätsinformationen / Broschüre



Weitere Mobilitätsmaßnahmen

App nicht notwendig, ggf. auch andere Fullfilmentpartner denkbar

Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel	Zuständigkeit	benötigte Infrastruktur
Ladeinfrastruktur Auto	Ladeinfrastruktur - Ladesäulen oder Ladepunkte für E-Autos in der Tiefgarage, Bedarf ggü. GEIG	Förderung E-Mobilität, Reduktion CO2- und Lärm Emissionen	Infrastrukturelle Herstellung durch Bauherren der Quartiersgaragen	Anschluss Strom, Stellplatz mit LIS über App buchbar bei Bedarf
E-Laden Rad	Lademöglichkeiten von E-Bikes innerhalb der Fahrradgarage	Level of Service, Unterstützung von E-Bike Nutzung, Förderung Pendeln mit dem Rad	Vergabe an Anbieter (über MobG.)	Zugang zum Strom, Ausgewiesene Flächen zum Laden
Waschstation Rad (ggf. temporäres Angebot)	Möglichkeit zur Wäsche des Fahrrads bequem und automatisiert	Incentivierung von Fahrradfahren, Level of Service	Organisation über externen Anbieter, Organisation über MobG.	Zugang zu Strom und Wasser

Ladeinfrastruktur Auto



E-Laden Rad



Waschstation Rad



Mobilitätsmaßnahmen

App nicht notwendig, ggf. auch andere Fullfilmentpartner denkbar

Ladeinfrastruktur Auto



Waschstation Rad



E-Laden Rad

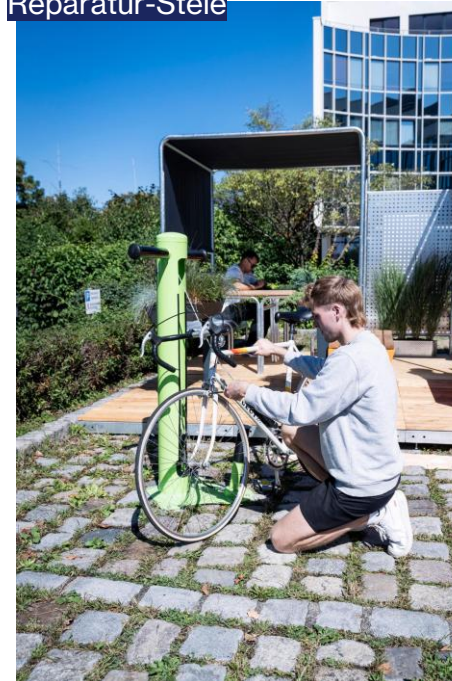


Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel	Zuständigkeit	benötigte Infrastruktur
Komfortable Radabstellanlagen	Witterungsgeschützte, abgesicherte, ebenerdige/ leicht zugängliche Fahrradstellplätze, die komfortabel und attraktiv gestaltet sind	Fahrradfahren attraktiveren und Level of Service der Immobilie erhöhen	Vorhabenträger	Fläche für Fahrradgarage
Rad Werkstatt / Reparatur-Steile / Aktionstag	Werkstatt oder Steile zur Nutzung für kleinere Rad-Reparaturen, Aktionstage für Radreparaturen	Trockener Ort mit schneller Abhilfe und entsprechendem Werkzeug bei Problemen, attraktiviert das Fahrradfahren und bietet einen hoher Level of Service.	Organisation über MobG., bei Werkstatt Vorhabenträger	Steile, Werkzeug, Luft, Wasseranschluss

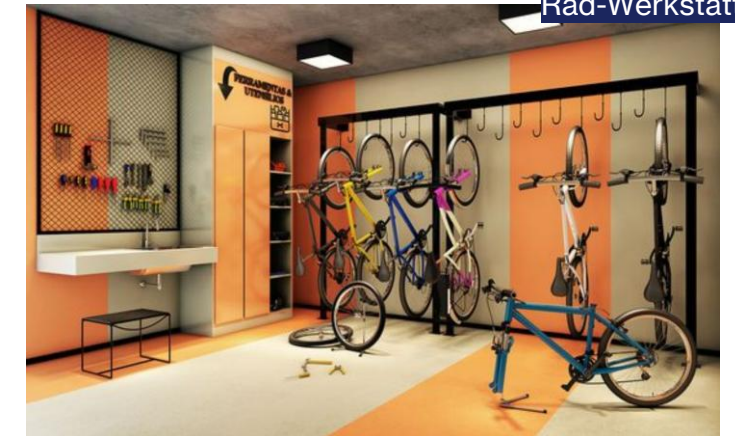
Komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten



Reparatur-Steile



Rad-Werkstatt



Maßnahme	Beschreibung	verkehrliche Wirkung/ Verhaltenswandel
Shuttle / On Demand Service	Bündelung der Arbeitswege in Bussen	Wesentlicher Einfluss, um MIV-Anteil zu reduzieren
Parkraummanagement Umgebung	Parkverbot in den Umliegenden Gebieten (außerhalb B-Plangebiet) umsetzen	Wildparken verhindern und Nutzung der dem Quartier zugewiesenen Parkplatzanlagen fördern
Ausbau Buslinien	Möglichkeit zur Wäsche des Fahrrads bequem und automatisiert	Incentivierung von Fahrradfahren, Level of Service

On-Demandverkehre / Shuttle



Stadt Kolbermoor

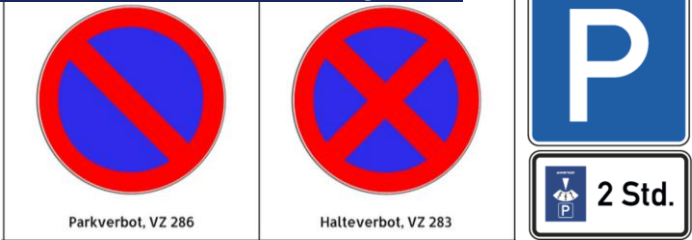
Linie 332

Die Linie fährt

- montags bis freitags von 5:45h bis 18:55h insgesamt 16 x Richtung Moorkultur
- die Tour um 6:50h als Turborunde
- samstags von 8:50h bis 16:50h insgesamt 5 x Richtung Moorkultur und über Bahnhof auch in die Spinnerei
- samstags bei 2 Runden auch den Hertopark an.



Städtisches Parkraummanagement





Paketbox → am Quartiersrand, nahe der Autoerschließung platzieren

Carsharing → gebündelt an zentralem Ort zur besseren Auffindbarkeit oder verteilt auf zwei gut erreichbare Standorte im Quartier

Bike-Sharing-Hub → zentral an gut zugänglichem Ort im Quartier inklusive Fahrrad-Reparatur-Steile

Parken und Parkraummanagement → Wünschenswert auf allen Stellplätzen; Ausstattung einzelner Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge empfohlen



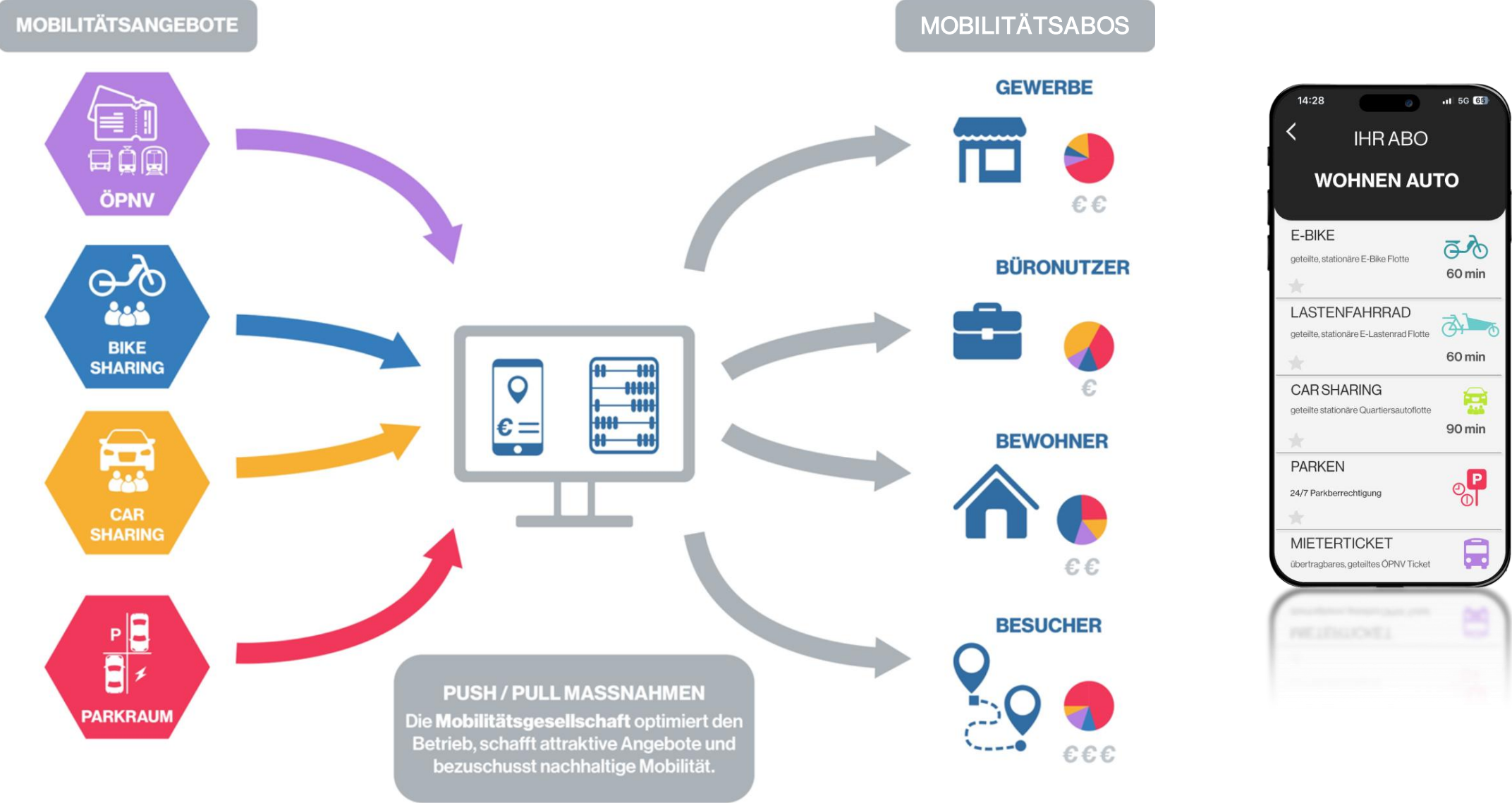
8 Betreiberkonzept

Thema	Konventionelles Mobilitätskonzept	Konzept mit Mobilitätsgesellschaft
Verantwortung	Immobilienbesitzer beauftragen separate Dienstleister für Mobilitätsangebote und Parkraum.	Eine zentrale Einheit übernimmt alle Aufgaben rund um Mobilität (Vermarktung, Parkraum und Sharing).
Risiko	Bei geringer Nutzung sind die Angebote defizitär, Kosten werden ggf. auf Mieten umgelegt oder eingestellt.	Sicherstellung der Mobilitätsangebote durch verbindliche Abos und zentralisierte Organisation (auch bei schwankender Nachfrage).
Einbindung der Nutzer	Keine verpflichtenden Mobilitätsabos, Nutzung erfolgt optional.	Mobilitätsabos pro Wohneinheit mit Grundkontingent für geteilte Mobilität und Parken (wenn notwendig).
Finanzierung	Bereitstellungskosten werden durch Immobilienbesitzer getragen bzw. auf Miete umgelegt.	Ziel: Bereitstellungskosten werden durch Mobilitätsabos finanziert
Anreize zur Nutzung	Keine direkten Anreize zur Nutzung geteilter Mobilität.	Anreize durch Mobilitätsabos, auch bei Pkw-Besitz, um langfristigen Verhaltenswandel zu unterstützen.
Quantitäten	Bestimmung durch Dienstleister oder Immobilienbesitzer oder durch Festlegungen im Bebauungsplan / städtebaulichen Vertrag / Baugenehmigung	Bestimmung durch Mobilitätsgesellschaft dynamische Anpassung bei Nutzungsänderungen möglich.



- Mobilität als ein zentrales Element der Quartiersentwicklung
- Optimale Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen
- Hohe Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote
- Transparente Kostenkommunikation durch Mobilitätsabos inkl. Nutzungskontingent
- Flexibel auf Nutzungsänderungen und Bedarfsnachfragen reagieren

Um einen langfristigen Betrieb und Qualität der Mobilitätsangebote sicher zu stellen, wird eine Mobilitätsgesellschaft gegründet. Sie managt und vermarktet die Angebote durch verpflichtenden Mobilitätsabos.



- Mobilität in Deutschland (MiD) Infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft & Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2017): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD-Erhebung. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html>
- **Regionalbericht Freistaat Bayern –**
https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017_regionalbericht_bayern.pdf
Mobilität in Tabellen (MiT) – <https://mobilitaet-in-tabellen.bast.de/>
- Stadt Kolbermoor / Planungsbüro VAR+, „Abschlussbericht Radverkehrskonzept Kolbermoor“, Stand: März 2023.
Inkl. Haushaltsbefragung zu Mobilitätskennzahlen
- Stadt Kolbermoor (2014): Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Kolbermoor. Erstellt im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative mit Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Kolbermoor.

Hinweis

Diese Präsentation dient ausschließlich Informationszwecken und ist ausschließlich für die interne Verwendung durch die adressierte Zielgruppe bestimmt. Die darin enthaltenen Inhalte basieren auf dem aktuellen Stand der Recherchen und Analysen zum Zeitpunkt der Erstellung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit für Daten und Sachverhalte aus dritter Hand wird nicht übernommen.

Jegliche Meinungen, Bewertungen oder Empfehlungen spiegeln die persönliche Einschätzung der Autoren wider und sind nicht zwingend als verbindliche Aussagen zu verstehen. Für Entscheidungen, die auf Grundlage dieser Informationen getroffen werden, übernehmen die Autoren keine Haftung.

Bitte beachten Sie, dass diese Präsentation vertrauliche Informationen enthalten kann. Die Weitergabe, Veröffentlichung oder Verbreitung an Dritte ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Autoren ausdrücklich untersagt.

Bei Fragen oder weiterführenden Anliegen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Vielen Dank

Urban Standards GmbH
Mittererstraße 3
80336 München
T +49(0)89 69 33 735 21
www.urban-standards.com

