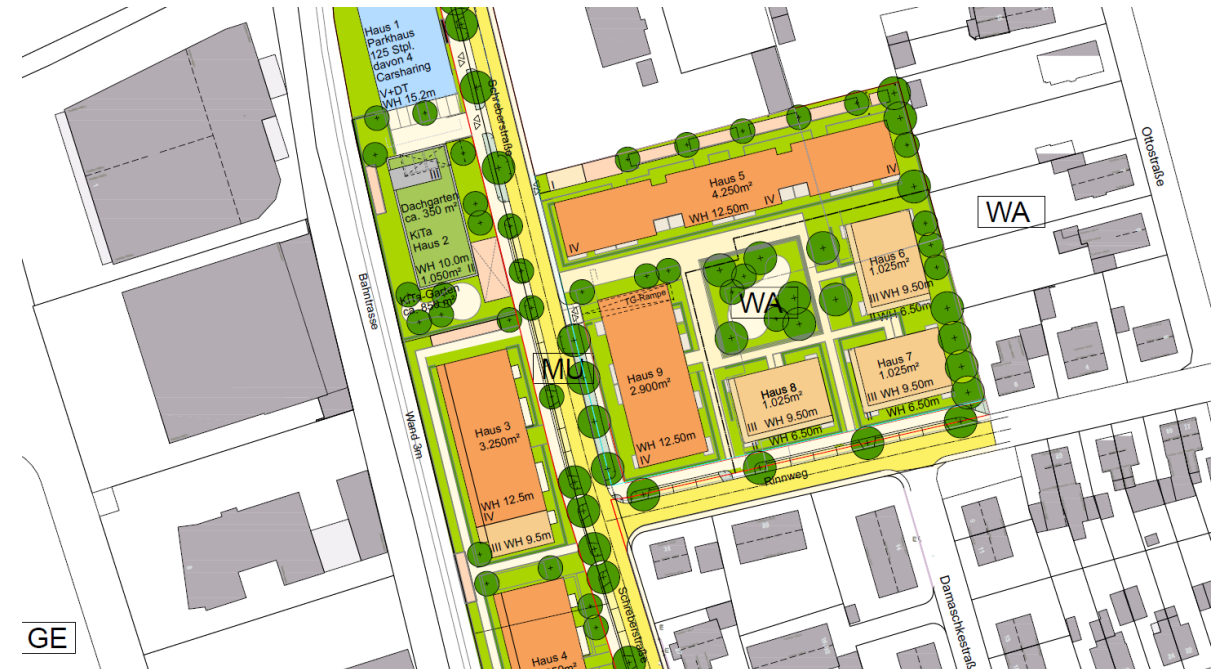


PG Günzburg GmbH



Mobilitätskonzepte für ein Wohnbauvorhaben mit Kita

VEP „Schreberstraße“

Stand 26.06.2025



1. Grundlegendes zur Mobilität
2. Analysen Mobilität am Vorhabenstandort
3. Bilanzierung – Pkw & Fahrradstellplätze nach Satzung
4. Ansatz Reduzierung Pkw Stellplätze (V1 & V2)
5. Vorschlag möglicher Mobilitätsmaßnahmen im Quartier
6. Verortung Mobilitätsflächen in den Freianlagen & Mobility Hub / Parkhaus (aktueller Planungsstand)
7. Fazit VEP „Schreberstraße“ (ehem. Ihle-Areal)

01 Grundlegendes – Allgemeine Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität

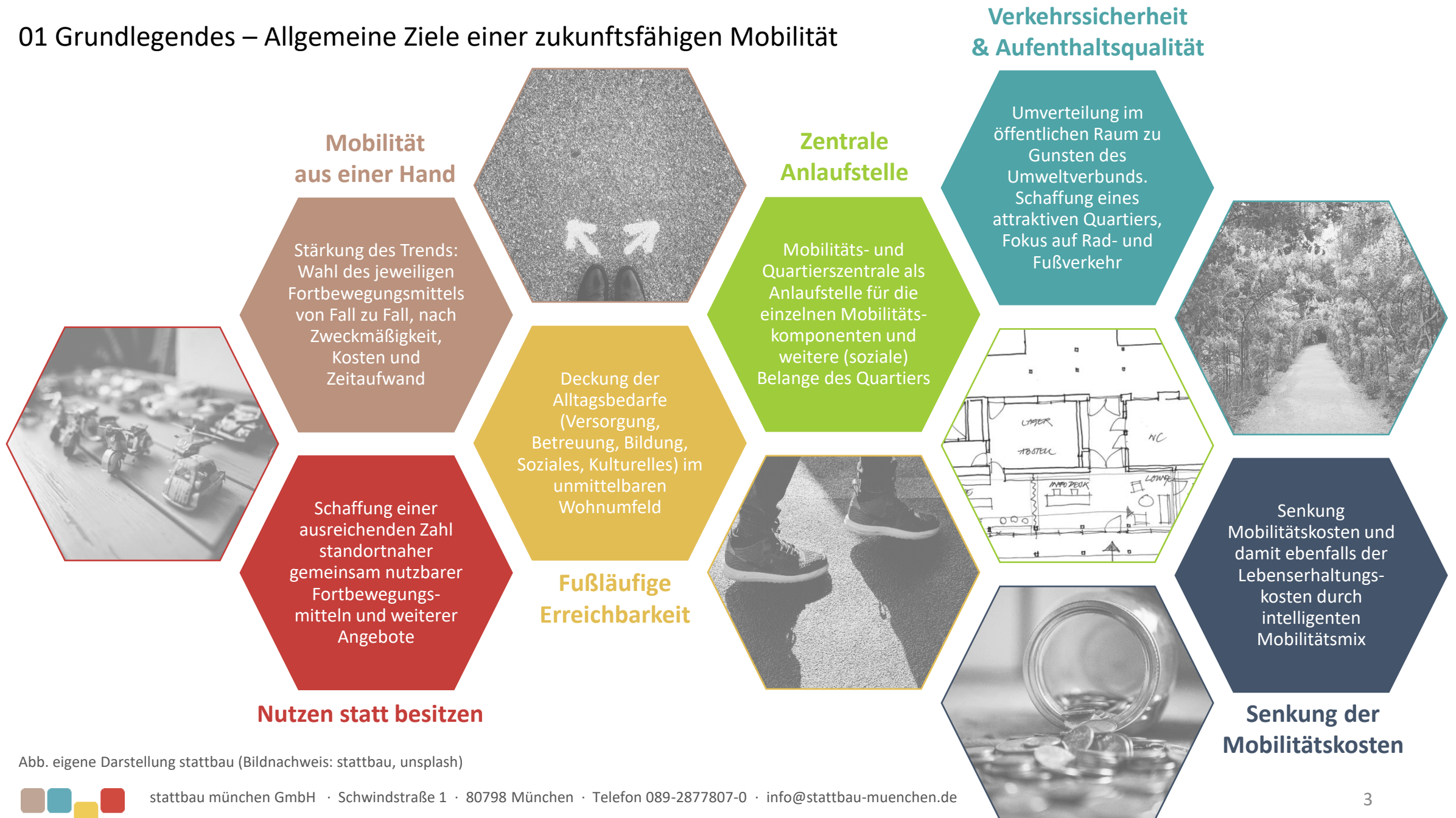


Abb. eigene Darstellung stattbau (Bildnachweis: stattbau, unsplash)



02 Analyse – Städtebau I ÖPNV-Anbindungen, Erreichbarkeit zu Fuß

Die Bushaltestelle Reindlstr./Violastr liegt in 5-minütiger fußläufiger Entfernung vom Vorhabenstandort.

Dort verkehrt die Stadtbuslinie wochentags im Stundentakt ab 7 bis 19 Uhr sowie samstags im Stundentakt bis 15 Uhr. Der Flexibus Günzburg fährt ergänzend außerhalb des festen Fahrplanangebote nach Anmeldung der Fahrt (6 bis 16 Uhr). Der Bahnhof Günzburg wird mit dem Bus in 5 Minuten erreicht.

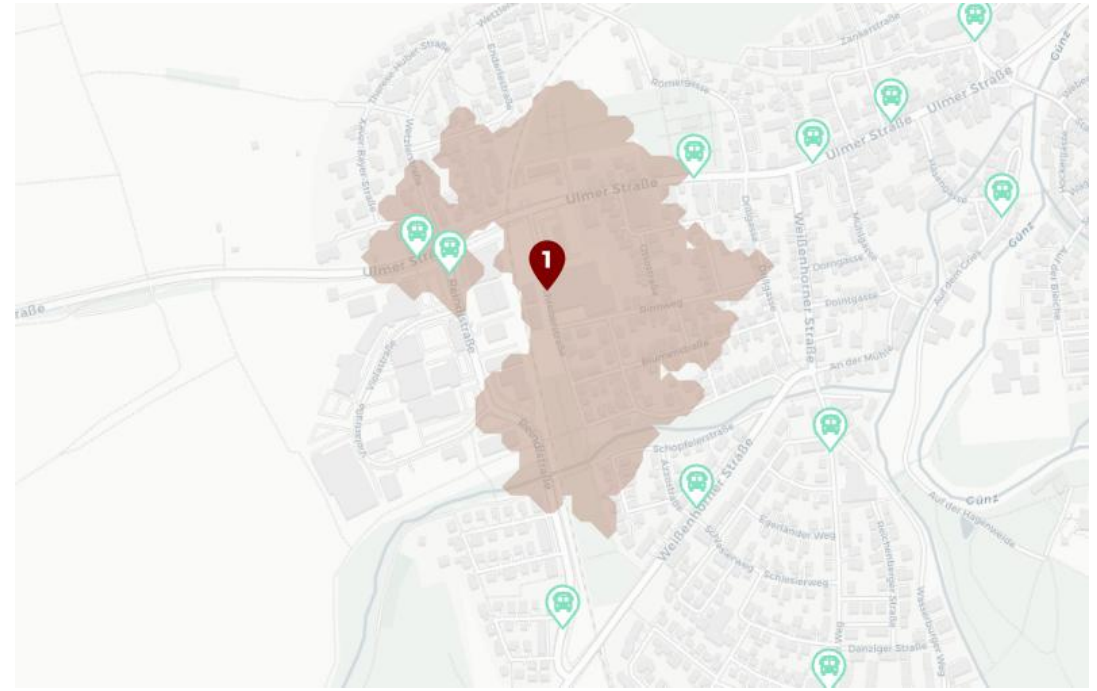


Abb. Isochrone zu Fuß in 5 min zur Bushaltestelle (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Nahversorgung Erreichbarkeit zu Fuß

In direkter Nachbarschaft um den Vorhabenstandort sind in **rund 10-minütiger fußläufiger Entfernung Nahversorgungsmöglichkeiten** verortet. Die Discounter Aldi, Penny und Lidl können bequem erreicht werden.

Die weiteren Nahversorgungsmöglichkeiten sind bequem mit dem klassischen Fahrrad und (Lasten-)Pedelec zu erreichen (vgl. nachfolgende Folie).

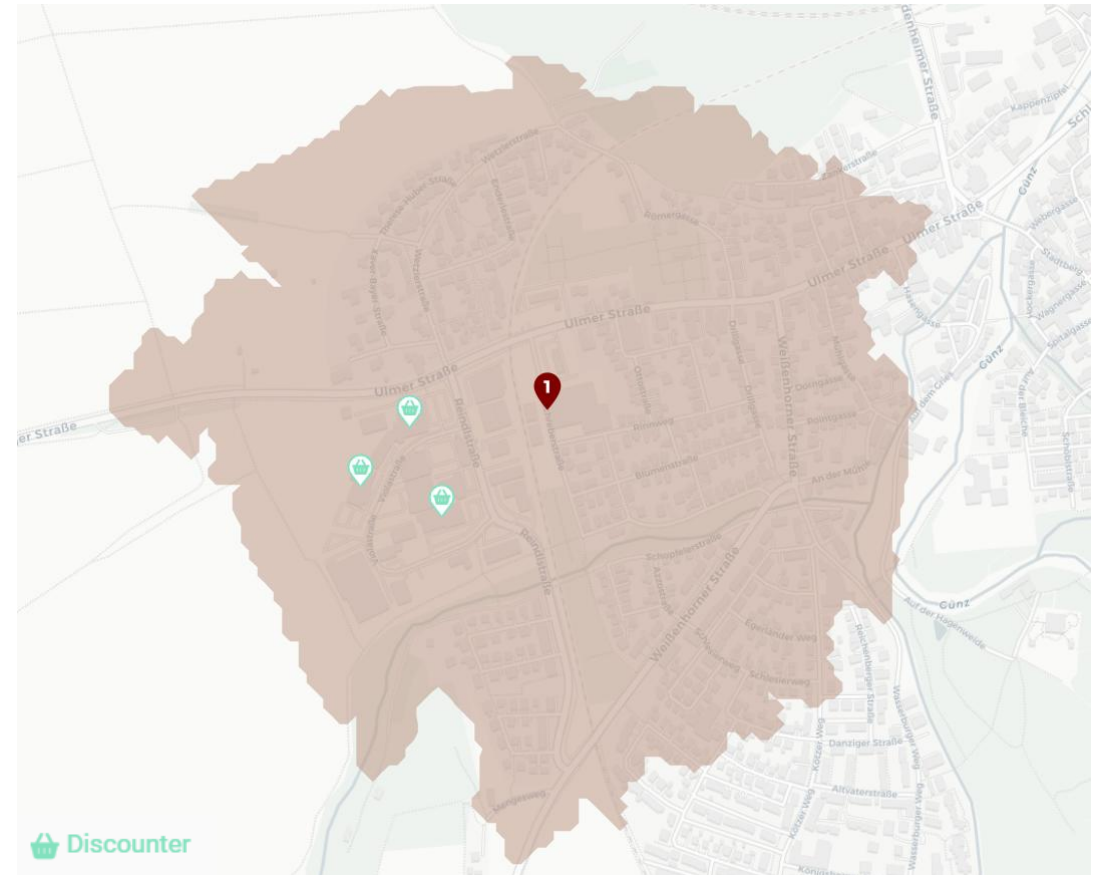


Abb. Isochrone zu Fuß in 10 min von den Vorhabenstandort in Kombination mit Nahversorgung (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Erreichbarkeit klassisches Fahrrad & Pedelec

Mit dem **klassischen Fahrrad können bereits in 10 Minuten** der Großteil des Günzburger Stadtgebietes inkl. dem Bahnhof Günzburg erreicht werden.

Pedelecs können die Lücke zwischen Radfahren und Autofahren schließen. Bei einer Entfernung bis zu 10 Kilometer gelten sie laut Umweltbundesamt (UBA) als das schnellste Fortbewegungsmittel insbesondere im Stadtverkehr. (Vgl. UBA bit.ly/3TnaTvM). Selbst 10 km langen Wegen sind mit dem Pedelec konkurrenzfähig zum Pkw (vgl. UBA bit.ly/3KsD88h). Die in der **Abbildung dargestellte Erreichbarkeit von 20 min. mit dem Pedelec (Geschwindigkeit 23 km/h)** fällt in den Bereich der leicht überwindbaren Wegelängen von bis zu 10 km (s.o.) – Ausgangspunkt ist der Vorhabenstandort. Mit dem Pedelec sind u.a. Leipheim, Bubesheim, Kötzing, Limbach, Rettenbach etc. in max. 20 Minuten erreichbar.

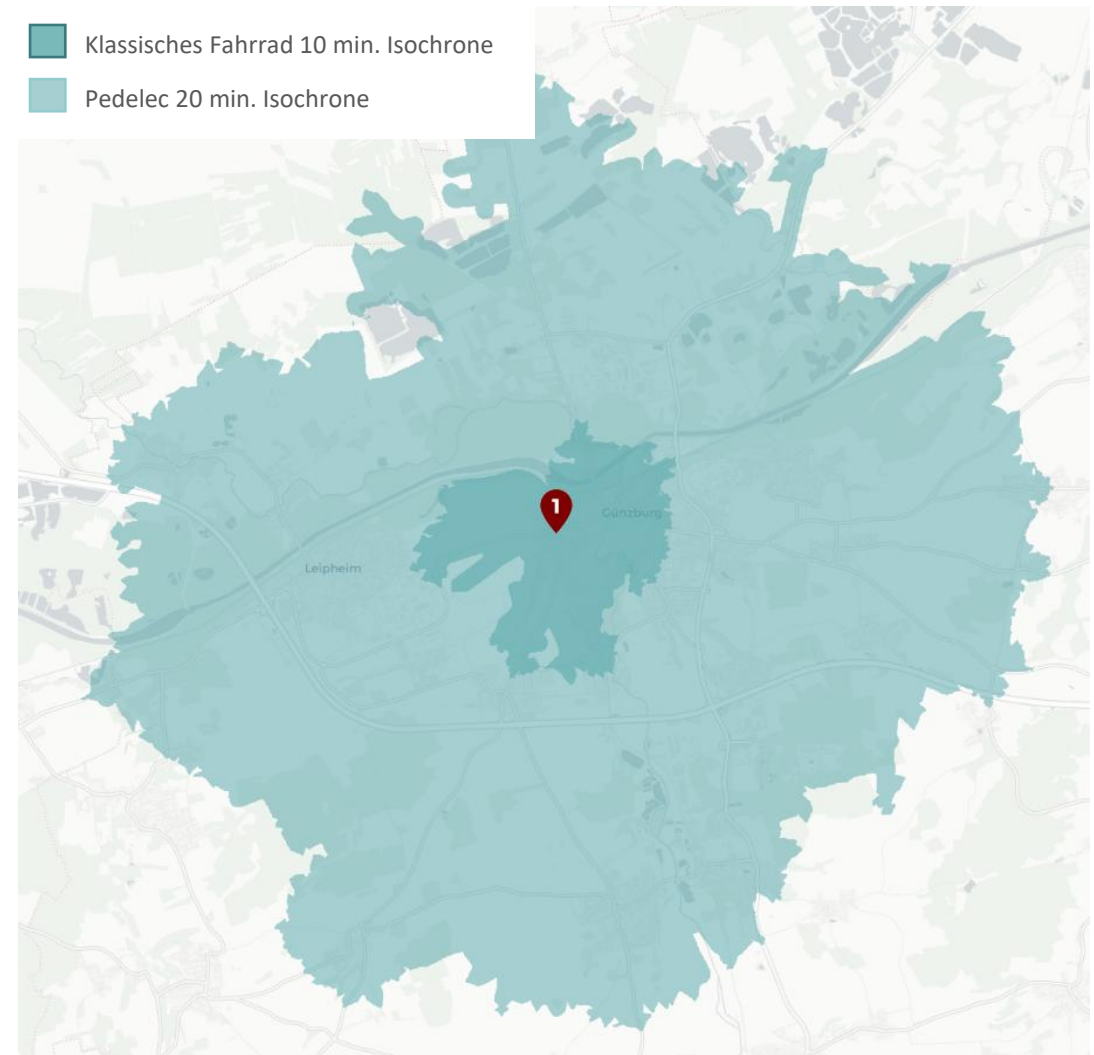


Abb. Isochrone klassisches Fahrrad 10 min. & Pedelec 20 min (Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – Nahversorgung Erreichbarkeit klassisches Fahrrad & Pedelec

Wie bereits beschrieben, werden mit dem Fahrrad große Teile von Günzburg erschlossen.

Dazu gehören **zahlreiche weitere Nahversorgungsmöglichkeiten**, die auch ohne Pkw, bequem **mit dem klassischen Fahrrad in max. 5 min.** erreicht werden können.

Wird die Nutzung eines (Lasten-)Pedelecs angenommen, erhöht sich dieser Radius noch einmal erleichterter die Anbindung zu weiteren Nahversorgungsangeboten im Westen Richtung Leipheim sowie im südöstlichen Stadtgebiet.

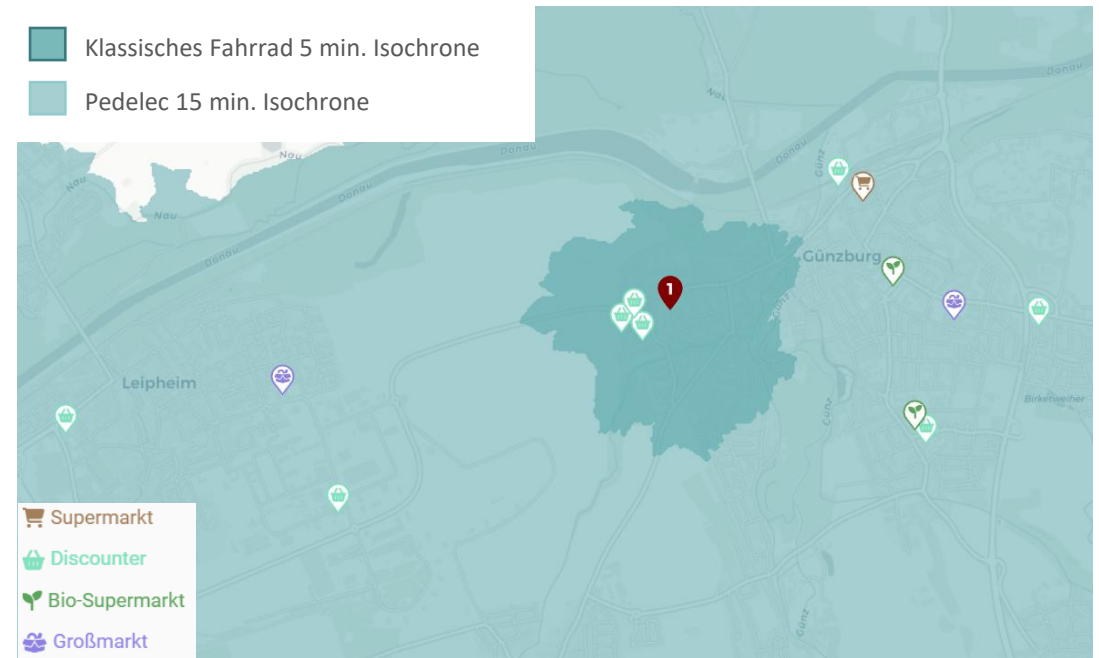


Abb. Isochrone klassisches Fahrrad 5 min. & Pedelec 15 min in Kombination mit Nahversorgung
(Quelle: goat.plan4better.de)

02 Analyse – regionale intermodale Erreichbarkeit mittels zu Fuß & ÖPNV (Stoßzeiten werktags)

Betrachtet man **die intermodale Verbindung mittels Fahrrades** zum übergeordneten **ÖPNV** und im **Anschluss zu Fuß** zum Zielort, können **in 60 min. (werktags Beispiel Montag 7 bis 9 Uhr)** die im folgenden aufgelisteten Ziele erreicht werden:

Unter anderem sind Langenau, Leipheim, Gundelfingen an der Donau, Burgau, Dinkelscherben, Ichenhausen, Krumbach etc. mit den öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. Fußwegen zum Zielort in max. 1 Stunde vom Vorhabenstandort erreichbar.

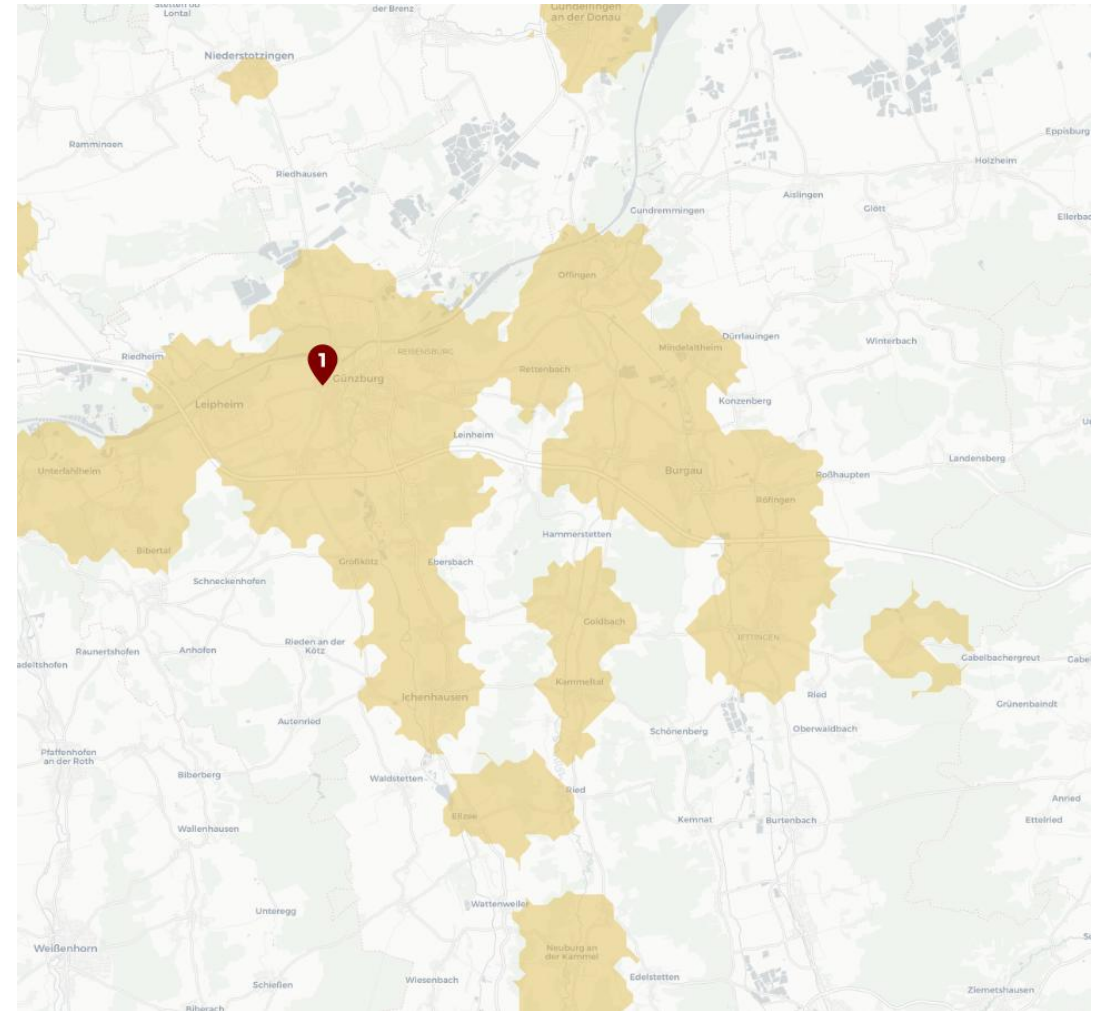


Abb. Isochrone* Intermodalität: **1. zu Fuß** **2. ÖPNV**** **3. zu Fuß** – Erreichbarkeit ab Vorhabenstandort in 60 min, Datengrundlage Montag 7 bis 9 Uhr (Quelle: goat.plan4better.de)

Isochrone* Verbindung aller Punkte, die von einem bestimmten Startpunkt aus innerhalb eines bestimmten Zeitintervalls erreicht werden können

ÖPNV** Bus, Bahn



03 Bilanzierung – Pkw & Fahrradstellplätze nach Satzung Haus 3 + 4 (Planungsstand 06.25)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Fahrradstpl. nach Satzung
Haus 3				
WE < 65 qm	21	1	21	
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	12	2	24	
Summe H3	33		45	60
Haus 4				
WE < 65 qm	28	1	28	
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	8	2	16	
Summe H4	36		44	59
SUMME Haus 3+4	69		89	119

Auf Grundlage der Satzung löst der aktuelle Planungsstand für Haus 3 + 4 derzeit in Summe 89 Pkw-Stellplätze sowie 119 Fahrradabstellplätze aus.

03 Bilanzierung – Pkw & Fahrradstellplätze nach Satzung Haus 5 - 9 (Planungsstand 06.25)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Fahrradstpl. nach Satzung
Haus 5				
FF WE < 65 qm	24	1	24	
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	24	2	48	
Summe H5	48		72	96
Haus 6				
FF WE < 65 qm	6	1	6	
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	6	2	12	
Summe H6	12		18	24
Haus 7				
FF WE < 65 qm	7	1	7	
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10	
Summe H7	12		17	23
Haus 8				
FF WE < 65 qm	7	1	7	
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10	
Summe H8	12		17	23
Haus 9				
FF WE < 65 qm	11	1	11	
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	21	2	42	
Summe H9	32		53	71
SUMME Haus 5-9	116		177	236

Auf Grundlage der Satzung löst der aktuelle Planungsstand für Haus 5-9 derzeit in Summe 177 Pkw-Stellplätze sowie 236 Fahrradabstellplätze aus.

Neben den Stpl. für das Wohnen sind ergänzend Stpl. für das Gewerbe (Kita) vorzusehen. Diese sind aber kein Bestandteil dieses Konzepts.

04 Variante 1 Reduzierung Pkw Stellplätze – geförderter Wohnungsbau, Lagekriterien & Mobilitätskonzept (H 3+4 EOF)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Vorschlag Richtwert	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitätskonzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi-Konzept
Haus 3								
WE < 65 qm	21	1	21	-		-		
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	12	2	24	-		-		
EOF WE < 75 qm				33	1,0	33		
EOF WE ≥ 75qm bis < 140 qm				-	2,0	-		
Summe H3	33		45	33		33	Reduzierung bereits über Stufe 1	
Haus 4								
WE < 65 qm	28	1	28	-		-		
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	8	2	16	-		-		
EOF WE < 75 qm				36	1,0	36		
EOF WE ≥ 75qm bis < 140 qm				-	2,0	-		
Summe H4	36		44	36		36	Reduzierung bereits über Stufe 1	
SUMME Haus 3+4	69		89			69		20

Für Haus 3 + 4 soll eine Reduzierung aufgrund des zu erwartenden geringeren Stpl.-Bedarfs bei **gefördertem Wohnraum** in Kombination mit dem **Angebot von alternativen Mobilitätsmaßnahmen** und in der Analyse **dargestellten günstigen Lagekriterien** erfolgen.

Dies ermöglicht die Anpassung der Richtwerte für EOF-Wohnungen:

- 1 Stpl. pro WE < 75 qm
- 2 Stpl. pro WE ≥ 75 qm bis < 140 qm

Dies entspricht statt 89 Stpl. für Haus 3 + 4 einer Stellplatzanzahl von 69.

04 Variante 1 Ansatz Reduzierung Pkw Stellplätze – Lagekriterien & Mobilitätskonzept (H 5 - 9)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Richtwert-anpassung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitäts-konzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi-Konzept
Haus 5								
FF WE < 65 qm	24	1	24					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	24	2	48					
Summe H5	48		72	-		-	61	
Haus 6								
FF WE < 65 qm	6	1	6					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	6	2	12					
Summe H6	12		18	-		-	15	
Haus 7								
FF WE < 65 qm	7	1	7					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10					
Summe H7	12		17	-		-	14	
Haus 8								
FF WE < 65 qm	7	1	7					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10					
Summe H8	12		17	-		-	14	
Haus 9								
FF WE < 65 qm	11	1	11					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	21	2	42					
Summe H9	32		53	-		-	45	
SUMME Haus 5-9	116		177	-		-	150	27

Für Haus 5 – 9 soll eine Reduzierung aufgrund des Angebots von alternativen Mobilitätsmaßnahmen sowie in der Analyse dargestellten günstigen Lagekriterien erfolgen.

Dies ermöglicht eine Reduzierung der nach Satzung herzustellenden Stpl. um 15%.

Dies entspricht statt 177 Stpl. für Haus 5 – 9 einer Stellplatzanzahl von 150.

04 V1 Ansatz Reduzierung Pkw Stellplätze – geförderter Wohnungsbau, Lagekriterien & Mobilitätskonzept (FAZIT)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Vorschlag Richtwert	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitäts- konzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi- Konzept
SUMME Haus 3+4	69		89			69		20
SUMME Haus 5-9	116		177	-		-	150	27
Summe Wohnen gesamt	185		266				219	47

Für das Gesamte Vorhaben werden somit statt nach Satzung 266 Stpl., unter Wirkung des angepassten Richtwerts für den geförderten Wohnungsbau, den Lagekriterien sowie der Wirkung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen, in Summe 219 Stpl. errichtet.

Zum derzeitigen Planungsstand können in TG sowie Parkhaus / Mobility Hub 233 Stpl. verortet werden. Innerhalb des Parkhauses werden Stpl. für die Kita ebenfalls nachgewiesen.

Mögliche Mobilitätsmaßnahmen und eine Verortung wird im Folgenden näher erläutert.

04 Variante 2 Reduzierung Pkw Stellplätze – geförderter Wohnungsbau, Lagekriterien & Mobilitätskonzept (H 3 FF + 4 EOF)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Vorschlag Richtwert	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitätskonzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi-Konzept
Haus 3								
WE < 65 qm	21	1	21	-				
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	12	2	24	-				
Summe H3	33		45			-	38	
Haus 4								
WE < 65 qm	28	1	28	-		-		
WE ≥ 65qm bis < 140 qm	8	2	16	-		-		
EOF WE < 75 qm				36	1,0	36		
EOF WE ≥ 75qm bis < 140 qm				-	2,0	-		
Summe H4	36		44	36		36	Reduzierung bereits über Stufe 1	
SUMME Haus 3+4	69		89			36	38	15

Für Haus 3 soll eine Reduzierung aufgrund des Angebots von alternativen Mobilitätsmaßnahmen sowie in der Analyse dargestellten günstigen Lagekriterien erfolgen.

Dies ermöglicht eine Reduzierung der nach Satzung herzustellenden Stpl. um 15%.

Für Haus 4 soll eine Reduzierung aufgrund des zu erwartenden geringeren Stpl.-Bedarfs bei **gefördertem Wohnraum** in Kombination mit dem **Angebot von alternativen Mobilitätsmaßnahmen** und in der Analyse dargestellten günstigen Lagekriterien erfolgen.

Dies ermöglicht die Anpassung der Richtwerte für EOF-Wohnungen:

- 1 Stpl. pro WE < 75 qm
- 2 Stpl. pro WE ≥ 75 qm bis < 140 qm

Dies entspricht statt 89 Stpl. für Haus 3 + 4 einer Stellplatzanzahl von 74.

04 Variante 2 Ansatz Reduzierung Pkw Stellplätze – Lagekriterien & Mobilitätskonzept (H 5 - 9)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Richtwert-anpassung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi-Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitätskonzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi-Konzept
Haus 5								
FF WE < 65 qm	24	1	24					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	24	2	48					
Summe H5	48		72	-		-	61	
Haus 6								
FF WE < 65 qm	6	1	6					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	6	2	12					
Summe H6	12		18	-		-	15	
Haus 7								
FF WE < 65 qm	7	1	7					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10					
Summe H7	12		17	-		-	14	
Haus 8								
FF WE < 65 qm	7	1	7					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	5	2	10					
Summe H8	12		17	-		-	14	
Haus 9								
FF WE < 65 qm	11	1	11					
FF WE ≥ 65qm bis < 140 qm	21	2	42					
Summe H9	32		53	-		-	45	
SUMME Haus 5-9	116		177	-		-	150	27

Für Haus 5 – 9 soll eine Reduzierung aufgrund des Angebots von alternativen Mobilitätsmaßnahmen sowie in der Analyse dargestellten günstigen Lagekriterien erfolgen.

Dies ermöglicht eine Reduzierung der nach Satzung herzustellenden Stpl. um 15%.

Dies entspricht statt 177 Stpl. für Haus 5 – 9 einer Stellplatzanzahl von 150.

04 V2 Ansatz Reduzierung Pkw Stellplätze – geförderter Wohnungsbau, Lagekriterien & Mobilitätskonzept (FAZIT)

Nutzungen	Anzahl WE / qm	Richtwert nach Satzung WE	Stellplätze Satzung	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi- Konzept WE	Reduzierung Stufe 1 Vorschlag Richtwert	Reduzierung Stufe 1 geförderter Wohnungsbau + Mobi- Konzept Stpl.	Reduzierung Stufe 2 85% Lage & Mobilitäts- konzept Stpl.	Eingesparte Stellplätze Wohnen durch Mobi- Konzept
SUMME Haus 3+4	69		89			36	38	15
SUMME Haus 5-9	116		177	-		-	150	27
Summe Wohnen gesamt	185		266				224	42

Für das Gesamte Vorhaben werden somit statt nach Satzung 266 Stpl., unter Wirkung des angepassten Richtwerts für den geförderten Wohnungsbau, den Lagekriterien sowie der Wirkung der geplanten Mobilitätsmaßnahmen, in Summe 224 Stpl. errichtet.

Zum derzeitigen Planungsstand können in TG sowie Parkhaus / Mobility Hub 233 Stpl. verortet werden. Innerhalb des Parkhauses werden Stpl. für die Kita ebenfalls nachgewiesen.

Mögliche Mobilitätsmaßnahmen und eine Verortung wird im Folgenden näher erläutert.

05 Übersicht Maßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes auf Seiten des Bauherrns

Ein Mobilitätskonzept besteht aus unterschiedlichen Bausteinen und Elementen. Eine erfolgreiche Umsetzung bedarf allerdings kommunikativer Unterstützung.

Deshalb ist eine auf das Mobilitätskonzept orientierte Außendarstellung von hoher Bedeutung, um den Bewohner:innen schon frühzeitig eine Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen.

Stehen die Bewohner:innen fest, empfiehlt es sich, so früh wie möglich die Mobilitätsbedarfe zu ermitteln, festgelegte Mobilitätsbausteine ggf. nachjustieren zu können. Das Mobilitätskonzept ist darum bereits entsprechend in das Marketing einzubinden.

Ziel in diesem Projekt ist es, durch kompensierende Elemente eine Stellplatzreduzierung zu realisieren. Dafür müssen unterschiedliche Maßnahmen verbindend in das Vorhaben integriert und umgesetzt werden.



Abb. eigene Darstellung stattbau

EINSCHUB Empfehlung eines Ebenen-Systems zur Ordnung der Mobilitätsmaßnahmen im Vorhaben

Nachhaltige Mobilität im Quartier auf drei Ebenen:

1. Öffentliche Maßnahmen – Bauherr hat wenig Aktionsspielraum und kann hier nur in Zusammenarbeit mit der Stadt Ziele feststecken – ÖPNV, öffentliches Sharing-Angebot und weitere kommunale Mobilitätsangebote (offener Nutzerkreis – Nutzung durch gesamte Bevölkerung)
2. **Quartiersmaßnahmen** – werden **vom Bauherrn** bereitgestellt
3. **Wohnortnahe Maßnahmen** – werden **vom Bauherrn** bereitgestellt werden bzw. Flächen dafür

Aus dieser Herleitung ergeben sich innerhalb des Quartiers zwei Arten der Bündelung und damit **Verortung von Mobilitätsmaßnahmen durch den Bauherrn**:

- **Wohnortnahe Mobilitätsmaßnahmen** mit Maßnahmen primär für die Bewohner:innen der einzelnen Häuser
- **Quartiersmaßnahmen in Mobility Hub / Mobilitäts- und Quartierszentrale** für Angebote für Bewohner:innen aller Häuser sowie ggf. Nachbarschaft



Abb. Zusammenwirken von drei Ebenen der alternativen Mobilität im Quartier (eigene Darstellung stattbau)

05 Vorschlag Mobilitätsmaßnahmen im Quartier

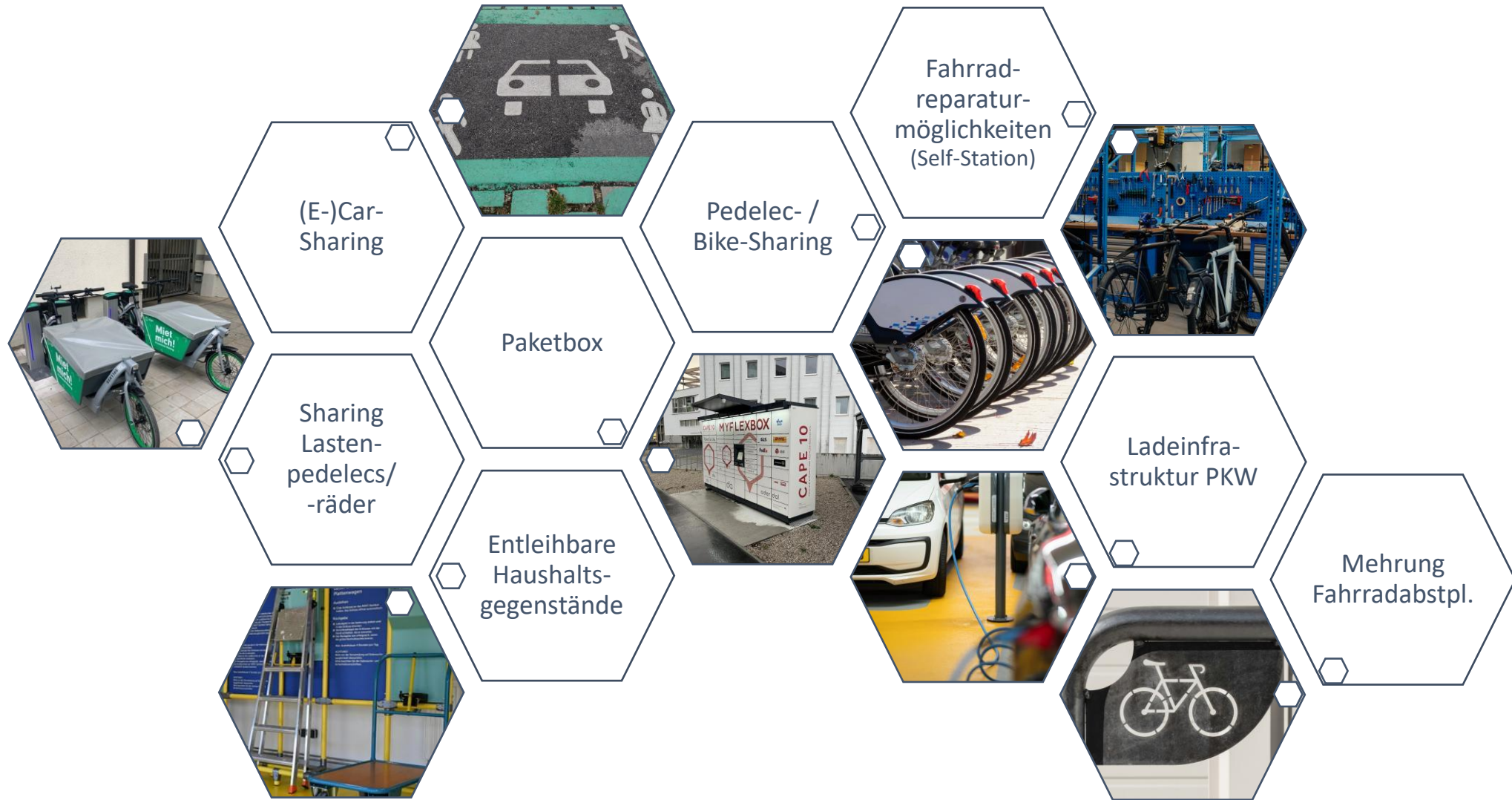


Abb. Stattbau München Fotos: Stattbau münchen, unsplash



06 Verortung Mobilitätsflächen in den Freianalgen (Standorte aktueller Planungsstand)



Abb. Ausschnitt Landschaftsplanung (Stand 23.06.2025) | P-38 Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

-  Paketbox
-  Abstellplätze Sharing-Lastenräder
-  Kiss & Ride Zone Fahrräder / Lastenräder



Abb. Ausschnitt Landschaftsplanung (Stand 23.06.2025) | P-38 Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

06 Verortung Mobilitätsflächen im Parkhaus / Mobility Hub (Standort aktueller Planungsstand)

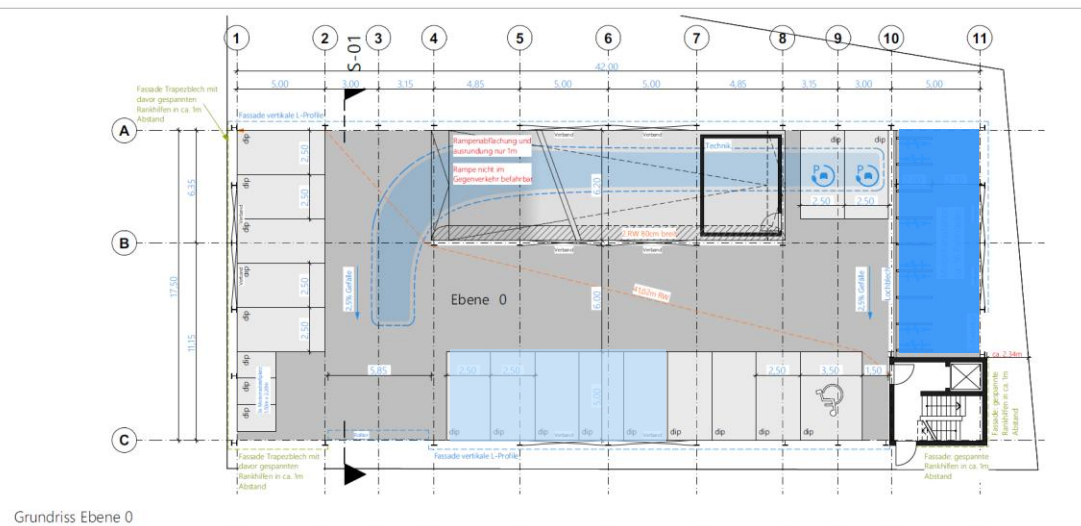


Abb. Grundriss Ebene 0 Parkhaus Schreiberstr./Rinnw. (Stand 23.04.2025) | dip Deutsche Industrie- und Parkhausbau GmbH

- Mobilitätsstation
■ 4-5 Carsharing-Stpl. (Hinweis dazu nebenstehend)
(finale Abstimmung der Verortung noch in Abstimmung mit Parkhaus & Carsharing-Anbieter)

Im Laufe des Planungsprozesses werden die nebenstehenden Angebote insbesondere die auf der geplanten Fläche innerhalb des Mobilitätsstation / Mobility Hub im Parkhaus weiter ausdetailliert und noch einmal zugespitzt betrachtet / auf sinnvolle Umsetzbarkeit geprüft.

Derzeit sind folgende Angebote vorgesehen:

- Carsharing Angebot – 4 (V2) – 5 (V1) Stpl. im EG vrsl. an der Zufahrt
(Hinweis: je nach Variante Stellplatzreduzierung)
- Fahrradreparatur
- Sharing-Pedelecs
- ggf. Haushaltsgegenstände zur Entleihung (Sackkarre, Haushaltsleiter)

07 Fazit VEP „Schreberstraße“ (ehem. Ihle-Areal) – Konkreterisierung Mobilitätsmaßnahmen

Im Laufe des Planungsprozesses werden die nebenstehenden Angebote insbesondere die auf der geplanten Fläche innerhalb des Mobilitätsstation / Mobility Hub im Parkhaus weiter ausdetailliert und noch einmal zugespitzt betrachtet / auf sinnvolle Umsetzbarkeit geprüft. Damit findet im Laufe des Planungsprozesses eine Nachjustierung und finale Festlegung der Angebote statt.

Fahrradabstellplätze für das Wohnen werden innerhalb der Vorhaben und in den Freianlagen nachgewiesen.

Für die Kita wird eine Kiss-and-Ride Lastenradzone mit Kurzzeitabstellplätzen für private Lastenräder für das Bringen und Holen der Kinder vorgesehen.

Mit allen dargelegten Aspekten (geförderter Wohnungsbau, Lage & Mobilitätsmaßnahmen) wird eine Reduzierung von nach Satzung

- V1: 266 Stpl. nach Satzung auf 219 Stpl.
- V2: 266 Stpl. nach Satzung auf 224 Stpl.

unterstützt. In TG sowie Parkhaus / Mobility Hub 233 Stpl. verortet.

Im Rahmen des Vorhabens sind 355 Fahrradabstellplätzen nach Satzung nachzuweisen. Zum aktuellen Planungsstand erfolgt im Rahmen des Mobilitätskonzepts eine Mehrung auf insgesamt 433 Fahrradabstellplätze, verortet in Freianlagen sowie im Untergeschoss.

Hinweis: Die derzeit innerhalb der Stadt Günzburg im Rahmen des ISEKs geplanten Aspekte zu einem übergeordneten stadtweiten Mobilitätsnetzwerks wurden bei der aktuellen Planung bereits Berücksichtigt.

Übersicht geplante Mobilitätsmaßnahmen

(wird im Laufe des Planungsprozesses weiter ausdetailliert – Beachtung Varianten 1 oder 2 Stellplatzreduzierung)

- **Wohnortnahes Angebot – an den Häusern**
 - Mehrung Fahrradstellplätze – ca. 15-20%
 - 5 Abstellplätze Sharing-Lastenräder in den Freianlagen am prägnanten Standort (Anzahl der Räder zur Nutzungsaufnahme werden mit dem Betreiber abgestimmt – **EMPFEHLUNG STATTBAU MÜNCHEN 2-3 Lastenräder zur Nutzungsaufnahme**)
- **Angebote auf Quartiersebene – Mobility Hub / Parkhaus**
 - Carsharing Angebot – 4(V2) – 5(V1) Stpl. je nach Variante (Fahrzeuge zur Nutzungsaufnahme werden mit dem Betreiber abgestimmt – **EMPFEHLUNG STATTBAU MÜNCHEN 1-2 Fahrzeuge zur Nutzungsaufnahme**)
 - Paketbox in den Freianlagen am Hub
 - Fahrradreparatur / -werkstatt
 - Sharing-Pedelecs (Anzahl der Räder zur Nutzungsaufnahme werden mit dem Betreiber abgestimmt – **EMPFEHLUNG STATTBAU MÜNCHEN 4-5 Pedelecs zur Nutzungsaufnahme**)
 - ggf. Haushaltsgegenstände zur Entleihung (Sackkarre, Haushaltsleiter)



stattbau münchen

Dipl.-Ing. Christian Bitter
M.Sc. Julia Korsten

Schwindstraße 1
80798 München
T: 089/2877807-0

christian.bitter@stattbau-muenchen.de
julia.korsten@stattbau-muenchen.de