



Landshut

Mobilitätskonzept zum BV 628
Klötzlmüllerstraße 140 (B-Plan 02-34)

04.02.2025

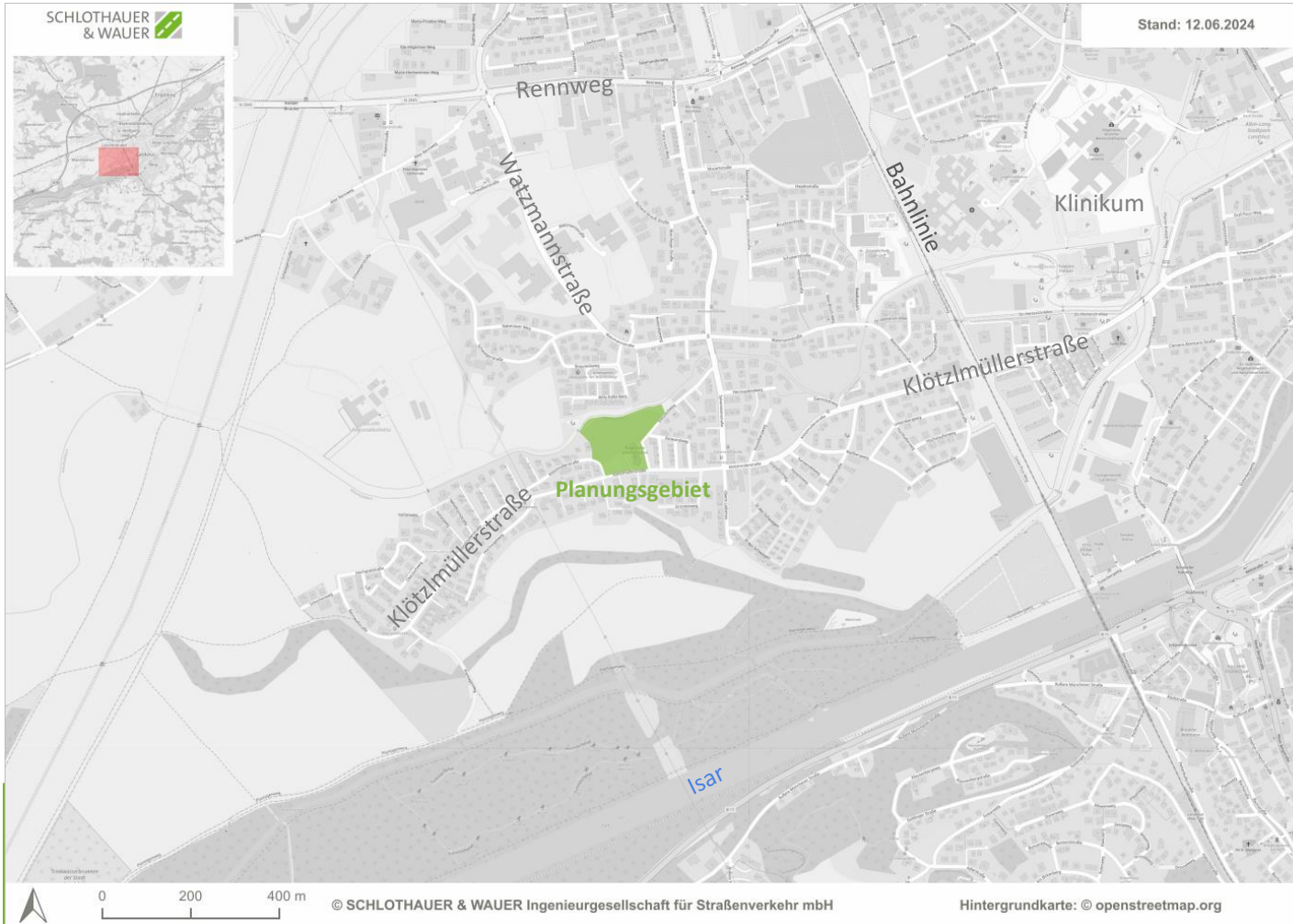
- Grundlagen Planungsgebiet
 - Lage und Eckdaten
 - ÖPNV-Angebot
 - Nahversorgung
 - Bildungseinrichtungen
 - Stellplatzsatzung Landshut
- Bausteine des Mobilitätskonzeptes
 - Kfz-Stellplätze
 - Sharing-Angebote
 - Lastenräder
 - Fahrradanhänger
 - Abstellfläche private Fahrräder
 - Mobilitätsstation
- Zusammenfassung

Grundlagen

Grundlagen Planungsgebiet

Lage und Eckdaten

4



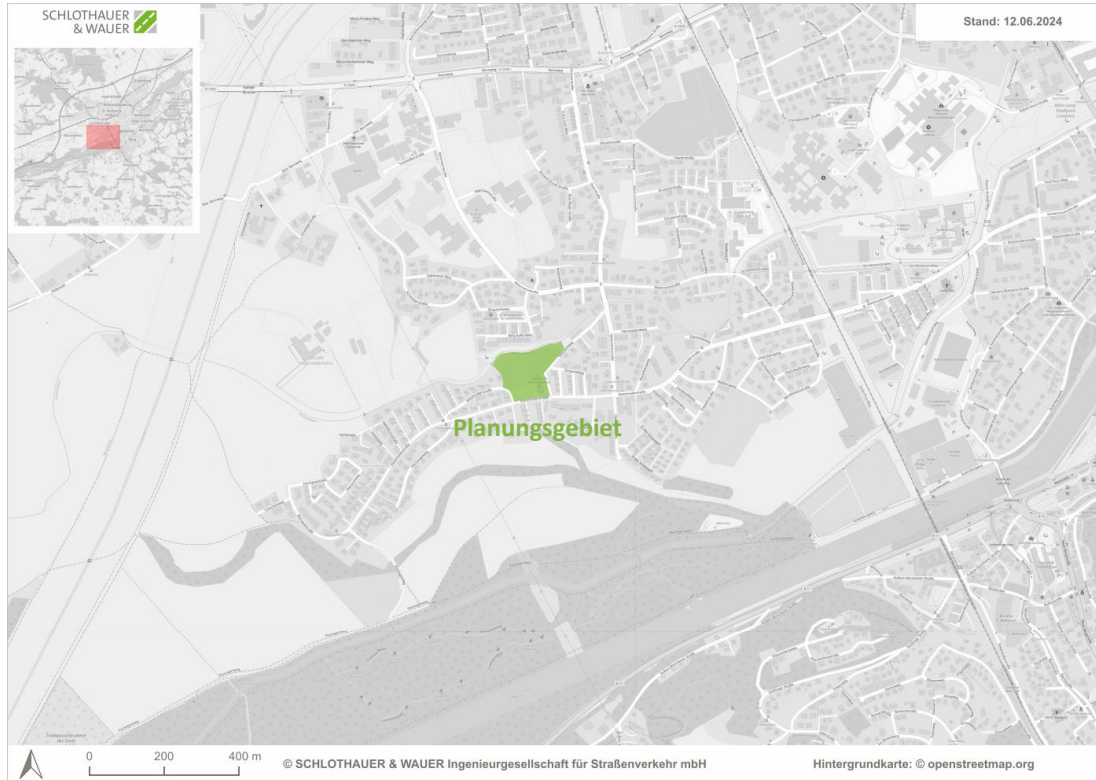
Lage

- Klötzlmüller-Viertel in Stadtrandlage in Landshut-West: Wohngebiet in räumlicher Nähe u.a. zu Naherholungsgebieten, Gewerbegebieten, Klinikum
- Ca. 2 km in die Landshuter Innenstadt
- Ca. 2,5 km zum Landshuter Hauptbahnhof

Grundlagen Planungsgebiet

Lage und Eckdaten

5



Eckpunkte Planungsstand

- **115 frei finanzierte Wohneinheiten (WE)** in Mehrfamilienhäusern (MFH)
- Zusätzliche Wohneinheiten in Reihenhäusern und im geförderten Wohnungsbau (EOF)
- Gehweg entlang Klötzlmühlbach mit Sitzufer und Brücken nach Norden zu Siedlung am Brauneckweg
- Gute Durchwegung für Fußgänger/Radfahrer
- Fahrradabstellplätze in Gebäudenähe
- Kfz-Stellplätze MFH: In Tiefgaragen mit Anbindung im Westen über Klötzlmüllerstraße (Zugang innerhalb der Gebäude)
- Kfz-Stellplätze RH: in bzw. neben Carports
- Oberirdische Stellplätze in Planstraße, Klötzlmüllerstraße und Kreuzeckweg

Grundlagen Planungsgebiet

ÖPNV-Angebot

6



Insgesamt ist die ÖPNV-Anbindung gut.
Für weiter entfernt liegende und an das Schienennetz angebundene Ziele wird auf der „ersten/letzten Meile“ zwischen Planungsgebiet und Bahnhof neben der Busverbindung großes Potenzial für das Fahrrad gesehen.

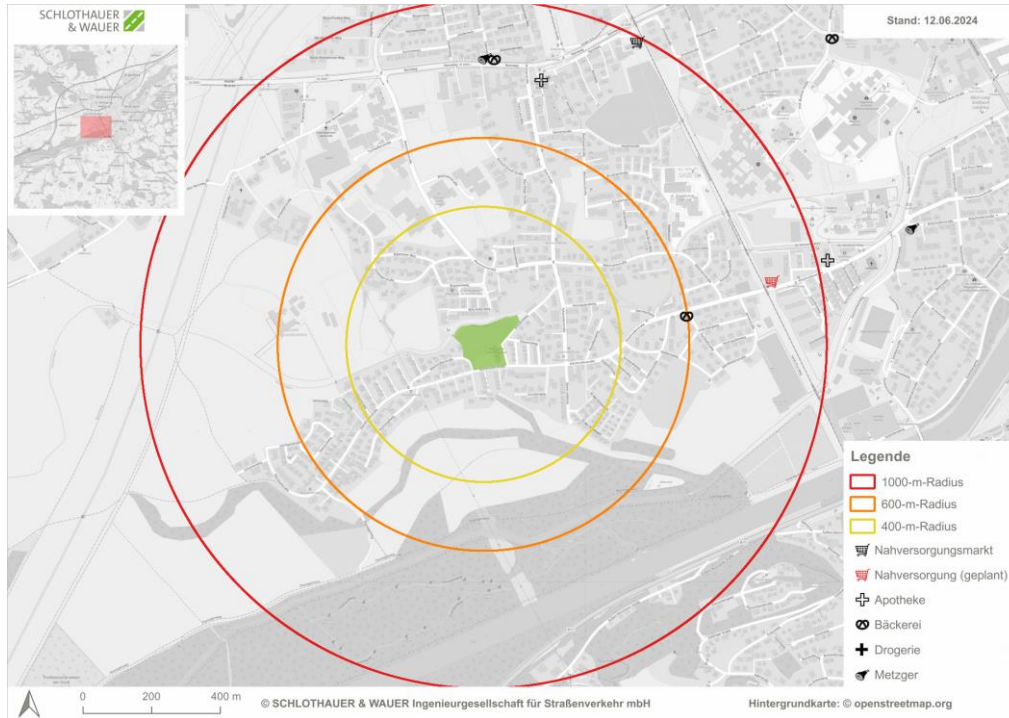
Bewertung der ÖPNV-Anbindung

- Kurze fußläufige Erreichbarkeit an das ÖPNV-Netz ist gegeben
- Bushaltestelle (Sylvensteinstraße) in ca. 300 m bzw. ca. 5 min fußläufig zu erreichen; ggf. Haltepunkt vor Planungsgebiet realisierbar.
- Stadtbuslinie 4:
 - tagsüber im 30-min Takt zwischen 5.30 Uhr und 20.00 Uhr
 - Zwischen Hauptbahnhof und Ländertorplatz
- Abendbuslinie 104:
 - Zwischen Hauptbahnhof und Ländertorplatz
 - Mo-Do: 1 zusätzliche Fahrt abends
 - Fr/Sa: 3 zusätzliche Fahrten bis ca. 1.00 Uhr
- Schüler- und Berufsbuslinie:
 - Schultäglich 1 zusätzliche Fahrt morgens
- Bahnhaltestelle Landshut Hbf.
 - radiale Entfernung ca. 2 km; mit dem Bus in ca. 15 Minuten zu erreichen

Grundlagen Planungsgebiet

Nahversorgung

7



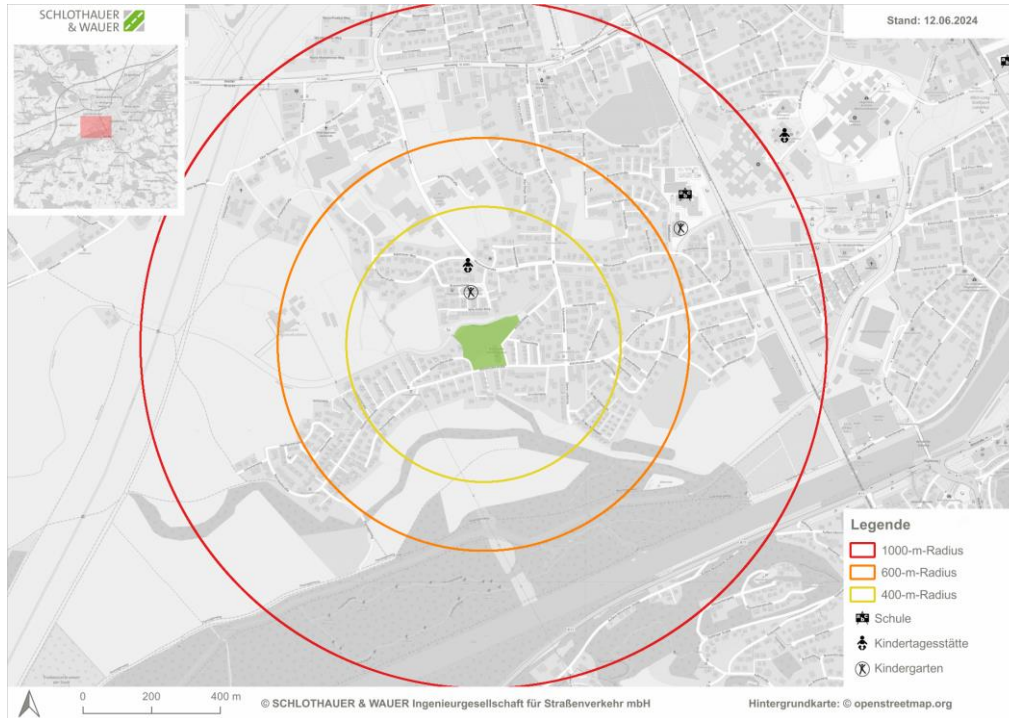
Bewertung Erreichbarkeit der Nahversorgung

- Verschiedene Möglichkeiten der Nahversorgung befinden sich **in ca. 10-15 Minuten fußläufiger Entfernung**. Die Angebotsbreite (Discounter, Supermarkt, Biomarkt) deckt die täglichen Bedarfe der meisten Bewohner ab.
- In unmittelbarer Entfernung (< 5 Minuten Gehzeit) befindet sich derzeit kein Angebot.
- Durch den geplanten Nahversorgungsmarkt in der Klötzlmüllerstraße 60 wird das Angebot erweitert.
- Aufgrund der mittleren Entfernungen (0,6 und 2 km) zu den Nahversorgungseinrichtungen und in die Landshuter Innenstadt (weitere Einkaufs- und Dienstleistungsmöglichkeiten), ist davon auszugehen, dass viele Nutzer diese Wege nicht zu Fuß absolvieren wollen. Damit diese Wege nicht mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Voraussetzungen für Alternativen geschaffen.

Grundlagen Planungsgebiet

Bildung und Betreuung

8



Bewertung Erreichbarkeit von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

- In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befinden sich der städtische Kindergarten am Brauneckweg sowie die Kindertagesstätte Isarkids. Über die bereits errichtete und eine weitere geplante Brücke über den Klötzlmühlbach werden die Einrichtungen sehr gut fußläufig (bis 500 m) erreichbar sein.
 - Die **Carl-Orff-Grundschule** ist **weniger als 1 km entfernt** und damit gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.
 - **Weiterführende Schulen** sind etwas weiter entfernt. Mit Entfernungen **bis 2,5 km** sind ein Schulförderzentrum, eine Mittelschule, ein Gymnasium sowie eine Berufsschule in fahrradtauglicher Entfernung. In etwa 3,5 km Entfernung befindet sich eine Realschule. Eine weitere Realschule ist in ca. 2,5 km Entfernung in der Fuggerstraße geplant. Alle Schulen sind auch an den Stadtbus angeschlossen und damit mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
- Insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit muss das umgebende Fuß- und Radwegenetz auch für Kinder sicher nutzbar sein. **Für sämtliche Grundschulen in Landshut gibt es aktuelle Schulwegpläne.** Neben kritischen Stellen sind hier Haltemöglichkeiten für Elterntaxis, sichere Querungsstellen, Schulweghelfer und Bushaltestellen markiert. Hieraus lässt sich ein sicherer Schulweg vom Planungsgebiet zur Carl-Orff-Grundschule, mit gesicherter Querungsmöglichkeit (Ampel) der Quer- und Watzmannstraße, ableiten.

Grundlagen Planungsgebiet

Voraussetzungen „aktive“ Mobilität (Fuß- & Radverkehr)

9



Bewertung

- Profilirtes Gelände als topographisches Hindernis für den Fuß- und Radverkehr befindet sich außerhalb der Stadt.
- Laut ADfC Fahrradklima Test 2022 weist Landshut deutschlandweit die stärkste Entwicklung seit 2020 in der Ortsgrößenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner auf (Gesamtbewertung 3,88 und Platz 38 von 113)
- Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 wurde die Verkehrssituation für den Radverkehr in Landshut mit 2,2 bewertet.
- Wichtige Alltagsziele ohne Höhenunterschied und mit dem Fahrrad in attraktiver Entfernung erreichbar

Verkehrsmittelnutzung Landshut

- Modal Split (=Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf Verkehrsmittel):
Quelle: Regionalbericht Mobilität in Deutschland (MiD) 2017
 - MIV: 47 %
 - ÖPNV: 13 %
 - Radverkehr: 21 %
 - Fußverkehr: 19 %
- Im Vergleich mit anderen zentralen Städten in ländlichen Regionen Bayerns werden in Landshut mehr Wege mit dem Rad und im ÖPNV und weniger Wege im MIV zurückgelegt.
- Der durchschnittliche Autobesitz je Haushalt beträgt in Bayern 1,1 Autos. In ländlichen Gegenden ist er etwas höher (1,3).
- In Bayern besitzen 80 % aller Personen Fahrräder, Elektrofahrräder oder Pedelecs. Durchschnittlich besitzt jeder Haushalt 2 Fahrräder, wobei Familien oder Haushalte mit mindestens 3 Erwachsenen 3 oder mehr Räder besitzen.
- Verschiedene Lösungsansätze zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Radkonzept 2020 der Stadt.

Bedeutung für das Bauvorhaben

- ÖPNV und Radverkehr werden in Landshut vergleichsweise häufiger genutzt. Die allgemeinen Bedingungen erscheinen also für Nutzer gut zu sein.
- Die grundsätzliche Bereitschaft auf ein (zweites) Auto zu verzichten, dürfte bei vielen zukünftigen Bewohner groß sein. Dies gilt insbesondere wenn zusätzliche, alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen.

Grundlagen Planungsgebiet

Stellplatzsatzung Landshut

11

Durch die geplanten Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird für das Bauvorhaben ein im Vergleich zur Satzung der Stadt Landshut **reduzierter Stellplatzschlüssel** im Rahmen des B-Plans angesetzt. Im Gegensatz dazu wird der **Stellplatzschlüssel für Fahrräder erhöht**, um die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

Da sich das Mobilitätskonzept nur an die Bewohnern der frei finanzierten WE richtet, wird der reduzierte Kfz-Stellplatzschlüssel bzw. der erhöhte Fahrrad-Abstellplatzschlüssel auch nur für diese WE angewendet. Bei den Wohnungen des geförderten Wohnungsbaus und den Reihenhäusern werden die Stellplatzschlüssel gemäß Satzung angewendet.

Nachfolgend sind die Stellplatzschlüssel und sich daraus ergebenden notwendigen Stellplätze laut **Satzung der Stadt Landshut** sowie gemäß den Festsetzungen **im B-Plan** aufgeführt.

| Eingangsdaten | | Stellplätze für Kfz | | | | Abstellplätze für Fahrräder | | | |
|--|------------|---------------------|--------|--------------------|------------|-----------------------------|--------|--------------------|------------|
| | | Stellplatzschlüssel | | Anzahl Stellplätze | | Stellplatzschlüssel | | Anzahl Stellplätze | |
| Wohnungsgröße | WE | gem. Satzung | B-Plan | gem. Satzung | B-Plan | gem. Satzung | B-Plan | gem. Satzung | B-Plan |
| MFH (40 bis 130 m ² Wohnfläche) | 91 | 1,5 | 1,25 | 137 | 114 | 2,0 | 2,4 | 182 | 218 |
| MFH (< 40 m ² Wohnfläche) | 24 | 1,0 | 0,83 | 24 | 20 | 1,0 | 1,2 | 24 | 29 |
| Summen | 115 | | | 161 | 134 | | | 206 | 247 |

Im Bebauungsplan sind demnach im Vergleich zur Satzung **27 Kfz-Stellplätze weniger und 41 Fahrradabstellplätze mehr** vorgesehen. Den zukünftigen Bewohnern stehen damit weniger Kfz-Stellplätze zur Verfügung als in Landshut üblich. Durch das vorliegende Mobilitätskonzept werden zum eigenen Auto alternative Mobilitätsangebote gefördert, wodurch diese Differenz kompensiert wird. Zuvorderst sind hier die 41 zusätzlichen Fahrradabstellplätze zu nennen, die **gem. ADFC-Empfehlung*** ausgestattet werden.

* vgl. <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Nachhaltige Gestaltung des Mobilitätskonzeptes

13

Die Bausteine können nur Bestandteil eines dauerhaft funktionierenden Mobilitätskonzeptes sein, wenn sie ...

- bei **langfristiger, attraktiver** und **unkomplizierter Zugänglichkeit**
- **bereits bei Bezug der ersten Bewohner zur Verfügung stehen** und
- die **Finanzierung dauerhaft geregelt** ist.
- Ebenso müssen diese Bausteine **evaluiert** und an den **tatsächlichen Bedarf angepasst** werden.
(Die erste Evaluation ist nach einem Jahr vorgesehen. Die zweite Evaluation nach weiteren 3 Jahren. Ein Ergebnisbericht der Evaluationen wird an die Stadt Landshut übermittelt)

Der Bauträger wird einige Verkehrsmittel, wie z.B. Carsharing-Autos, Lastenräder und Fahrradanhänger erwerben und diese zur Verfügung stellen sowie die baulichen Rahmenbedingungen schaffen. Wie auf den nachfolgenden Folien dargestellt ist, werden neben dieser „Erstbereitstellung“ auch Schritte für eine dauerhafte Absicherung der Bausteine („Betrieb“) im Mobilitätskonzept aufgezeigt.

Aufgrund sich ändernder externer und aus Sicht des Bauträgers nicht beeinflussbarer Gegebenheiten (bspw. ÖPNV-Angebot, Spritpreise, Verkehrsnetz) sollten die baulichen Anlagen des Mobilitätskonzeptes eine möglichst **hohe Flexibilität** in der Nutzung gewährleisten können.

Stellplatzreduktion als Baustein des Mobilitätskonzeptes

- Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze sowie deren Lage im Quartier wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten aus. Bei einem Stellplatzüberhang (Angebot > Nachfrage) und einer hohen Wahrscheinlichkeit eines freien Parkplatzes in der Nähe eines Gebäudeeingangs wird der private Pkw meist als attraktivstes Verkehrsmittel wahrgenommen.
- Wird die Stellplatzzahl bei simultaner Schaffung gleichwertiger Alternativen reduziert, findet eine Verschiebung der Verkehrsmittelnutzung statt. Die Nutzung des privaten Pkw wird dann für bestimmte Wege nicht mehr als attraktivstes Verkehrsmittel wahrgenommen.
- Die Reduktion der Stellplatzzahl sowie deren Lokalisierung ist bereits als Baustein eines Mobilitätskonzeptes zu sehen.

Empfehlungen für die weitere Planung

- „Flexible Nutzung“ der oberirdischen Stellplätze: Die bauliche Herstellung der Stellplätze erfolgt dergestalt, dass eine Umnutzung mit geringem baulichem Aufwand erfolgen kann, bspw.:
 - Umnutzung in oberirdische Abstellflächen für Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge
 - Möglichkeit der Umnutzung private Stellplätze zu Stellplätzen für Sharing-Fahrzeuge

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Sharing-Angebote: Carsharing (nicht-öffentlich)

15

Planung Carsharing

- **Erstbereitstellung:**
 - Erwerb von **2 Fahrzeugen** durch Bauträger
 - Vorhalten von bis zu **2 weiteren Stellplätzen** für Carsharing (Standort: nahe Mobilitätsstation)
Bei Nicht-Inanspruchnahme der Stellplätze durch Carsharing können diese Stellplätze als Besucherstellplätze genutzt werden.
- **Betrieb:**
 - Öffentliche Zugänglichkeit des Angebots
 - Übernahme der Grundgebühr für 2 Jahre der interessierten Bewohner des Bauvorhabens durch Bauträger
 - Information über das Angebot, bspw. Infoblock, Aushang, Baubeschreibung

Einordnung

- Durch die Öffnung des Angebotes über das Quartier hinaus, kann die Auslastung verbessert werden, was bspw. auch einer möglichen Angebotserweiterung zuträglich ist.
- Eine regelmäßige Evaluierung ist (nach 1 und 4 Jahren) vorgesehen und stellt die Grundlage für mögliche Anpassungen des Angebotes durch WEG/Betreiber mit Bericht an die Stadt Landshut dar.
- Eine (kurzfristige) Erweiterung des Angebotes durch die WEG / den Betreiber ist nach entsprechender Evaluation möglich. Hierfür sind ggf. auch weitere straßenbegleitende Stellplätze zu nutzen.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Sharing-Angebot: Lastenrad (nicht-öffentlich)

16

Planung Lastenrad

- **Erstbereitstellung:**
 - Erwerb von **2 Lastenrädern** durch Bauträger
 - Bereitstellung der Fläche für die Station inkl. Stromanschluss
 - Standort: Mobilitätsstation
- **Betrieb:**
 - Die Lastenräder stehen nur den Bewohnern zur Verfügung
 - Betriebskosten sind von der WEG zu übernehmen; Refinanzierung größtenteils über Nutzungsgebühren
 - Buchung bspw. über Sharing-Plattform

Einordnung

- Das Angebot wird positiv hinsichtlich der Wege zu Nahversorgungsmärkten und für Erledigungen bewertet.
- Mit dem Angebot als sogenannter „Host“ regelmäßig die Fahrräder zu überprüfen und zu Laden kann Bewohnern eine attraktive Möglichkeit zur Reduktion der Nutzungskosten geboten werden.
- Durch vergünstigte Tarife oder Gutscheinaktionen könnte das Angebot noch attraktiver gestaltet werden.
- Eine Erweiterung des Angebotes durch Ausbau der Flotte sollte umsetzbar sein (nach Evaluation).
- Da das Angebot eher gelegentlicher Nutzer von Lastenrädern anspricht wird auf die Wichtigkeit einer Abstellfläche für private Lastenräder und Fahrradanhänger hingewiesen.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Sharing-Angebot: E-Bikes (nicht-öffentlich)

17

Planung E-Bikes

- **Erstbereitstellung:**
 - Erwerb von **5 E-Bikes** durch Bauträger
 - Bereitstellung der Fläche für die Station inkl. Stromanschluss
 - Standort: Mobilitätsstation
- **Betrieb:**
 - Die Lastenräder stehen nur den Bewohnern zur Verfügung
 - Betriebskosten sind von der WEG zu übernehmen; Refinanzierung größtenteils über Nutzungsgebühren
 - Buchung bspw. über Sharing-Plattform

Einordnung

- Das Angebot wird positiv hinsichtlich kurzer bis mittleren Wegelängen gesehen (bspw. Einkäufe, Pendler, Erledigungen in der Stadt etc.).
- Mit dem Angebot als sogenannter „Host“ regelmäßig die Fahrräder zu überprüfen und zu Laden besteht für die Bewohner eine attraktive Möglichkeit zur Reduktion der Nutzungskosten
- Mit der Mobilitätsstation ist ein attraktiver und für alle Nutzer gut erreichbarer Abstellort gegeben.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Sharing-Angebot: Fahrradanhänger (nicht-öffentlich)

18

Planung Fahrradanhänger

- **Erstbereitstellung:**
 - Erwerb von **5 Fahrradanhängern** durch Bauträger
 - Bereitstellung der Fläche durch Bauträger
 - Standort: Mobilitätsstation
- **Betrieb:**
 - Das Angebot steht ausschließlich Quartiersbewohnern zur Verfügung
 - Betriebskosten sind von der WEG zu übernehmen; Refinanzierung größtenteils über Nutzungsgebühren
 - Buchung bspw. über Sharing-Plattform

Einordnung

- Verwendung in Kombination mit einem privaten Fahrrad. Die Anhänger sind unabhängig vom Fahrradtyp verwendbar. Erforderlich ist lediglich die Montage eines entsprechenden Adapters.
- Das Angebot ist positiv hinsichtlich Besorgungen und Transport auf kurzen bis mittleren Wegelängen zu sehen. Die Anhänger sind als (kostengünstige) Ergänzung zu den Lastenrädern zu sehen.
- Mit der Mobilitätsstation ist ein (diebstahl-)sicherer und für alle Nutzer gut erreichbarer Abstellort gegeben.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Zusätzliche Abstellfläche für private Fahrräder (1/2)

19

Um das Fahrradfahren attraktiv zu gestalten, ist eine hohe Anzahl an Fahrradabstellplätzen ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Für den B-Plan 02-34 wird für die frei finanzierten Wohnungen ein im Vergleich zur Satzung der Stadt Landshut **um 20 % erhöhter Schlüssel für Fahrradabstellplätze** angesetzt. Demnach sind im B-Plan je kleiner Wohnung (< 40 m² Wohnfläche) 1,2 Fahrradabstellplätze und je großer Wohnung (40 - 130 m² Wohnfläche) 2,4 Fahrradabstellplätze geplant.

Bei Anwendung des erhöhten Schlüssels für den frei finanzierten Wohnungsbau und Beibehaltung des Schlüssels für den geförderten Wohnungsbau sind demnach **41 zusätzliche Fahrradabstellplätze** herzustellen. 247 Fahrradabstellplätze sind insgesamt für die frei finanzierten Wohnungen in MFH erforderlich.

Hintergrund und Hinweise

- MiD zum Fahrradbesitz in Bayern:
 - 2-Personen-Haushalte: 45 % haben 2 Fahrräder, 26 % haben mindestens 3 Fahrräder
 - 3-Personen-Haushalte: 41 % haben 3 Fahrräder, 25 % haben mindestens 4 Fahrräder
- Unterbringung der Abstellplätze oberirdisch, z.T. mit Witterungsschutz, sowie unterirdisch in Tiefgaragen
- Zielsetzung Mobilitätskonzept: Die Bereitstellung attraktiver und ausreichender Abstellplätze wirkt sich auf den Besitz und die Nutzung privater Fahrräder aus.
- Die Hinweise auf der folgenden Folie sind dringend zu berücksichtigen.
- Wartung und Pflege der Abstellanlagen sind durch die Hausverwaltung sicherzustellen.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Zusätzliche Abstellfläche für private Fahrräder (2/2)

20

Wichtige Hinweise für Fahrradabstellplätze

Neben der absoluten Zahl an Fahrradabstellplätzen, ist eine hohe Qualität hinsichtlich der Lage und Ausstattung von sehr großer Bedeutung.

- Abstellplätze für private Fahrräder und Fahrradanhänger sollten gut zugänglich in der Wohnanlage verortet werden.
- Abstellplätze sollten für alle Nutzergruppen leicht zugänglich und nutzbar sein
- Für eine allgemein hohe Attraktivität sind darüber hinaus empfehlenswert:
 - Überdachung und Beleuchtung
 - Sichere Möglichkeiten zum Anschließen Fahrrades
 - Sicherer Stand und gute Zugänglichkeit
- Die Zuwegung der Abstellplätze sollte auch eine Nutzung von **Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhänger** ermöglichen.



Fahrradpavillon. Quelle: VCD, Stadtplanungsamt Darmstadt

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Mobilitätsstation

21

Lage und Gestaltung

- Es sind zwei Mobilitätsstationen geplant. Eine nördlich der Planstraße nahe BT 8 sowie eine weitere, westlich von BT 12. Dadurch ist sie von allen Punkten im Quartier auf kurzem Wege erreichbar.
- Angebote, welche lediglich Bewohnern des Quartiers zur Verfügung stehen, werden in einem abschließbaren Raum untergebracht.
- Bau der Mobilitätsstation durch Bauträger.
- Die Größe der Mobilitätsstation soll sich am tatsächlichen Angebot orientieren und hohe Flexibilität ermöglichen.
- Bei der Dimensionierung der Mobilitätsstation sollten mögliche (kleinere) Angebotserweiterungen (auch über das Mobilitätskonzept hinausgehend, bspw. Platz für von Bewohnern ausleihbare Trolleys, Werkzeuge etc.) zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein und dafür notwendige Fläche eingeplant werden.



Quelle: gwg-muenchen.de



Quelle: www.radfahren-ffm.de/502-0-Neue-Fahrrad-Reparaturstationen.html

Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Zusammenfassung

22

Die nachfolgend zusammengefassten Bausteine werden zur Absicherung des Mobilitätskonzeptes für mindestens 20 Jahre mit Nachfolgeregelung in der Baubeschreibung, der Teilungserklärung sowie im Kaufvertrag vertraglich festgelegt.

Carsharing

- Anschaffung von 2 Carsharing-Autos sowie Übernahme der Grundgebühr für 2 Jahre durch Bauträger
- Betriebskosten werden durch Carsharing-Anbieter übernommen; Refinanzierung über Nutzungsgebühren
- Angebot ausschließlich für Bewohner (nicht-öffentlich)
- Standort: nahe Mobilitätsstationen

Lastenräder, E-Bikes, Fahrradanhänger

- Anschaffung von 2 Lastenrädern, 5 E-Bikes und 5 Fahrradanhängern durch Bauträger
- Betrieb durch WEG, Refinanzierung größtenteils über Nutzungsgebühren
- Angebot ausschließlich für Bewohner (nicht-öffentlich)
- Standort: Mobilitätsstation

Fahrradreparatursäule

- Anschaffung von 1 Fahrradreparatursäule durch Bauträger
- Betrieb durch WEG
- Angebot ausschließlich für Bewohner (nicht-öffentlich)
- Standort: Mobilitätsstation

Mobilitätsstation

- Errichtung von 2 Mobilitätsstationen durch Bauträger
- Angebot ausschließlich für Bewohner (nicht-öffentlich)
- Zur Aufnahme von 5 E-Bikes, 5-Fahrradanhängern und 1 Fahrradreparatursäule; 2 Lastenräder werden ggf. außerhalb, aber in unmittelbarer Nähe zur Mobilitätsstation verortet
- Bei 2 Mobilitätsstationen wird auf eine sinnvolle Aufteilung der Fahrzeuge / des Zubehörs geachtet.

Zusätzliche Abstellfläche für private Fahrräder

- Errichtung der Flächen und Anschaffung von 41 zusätzlichen, vom ADFC empfohlenen Fahrradabstellplätzen durch Bauträger
- Insgesamt werden für die frei finanzierten WE 247 Fahrradabstellplätze hergestellt (Notwendig gem. Satzung: 206)

Reduktion der Anzahl an Kfz-Stellplätzen

- Insgesamt werden für die frei finanzierten WE 134 Kfz-Stellplätze hergestellt (Notwendig gem. Satzung: 161)