

Telefon: 233 - 23770
233 - 22936
233 - 22671
Telefax: 233 - 24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HAII-31P
PLAN-HAII-53
PLAN-HAII-31V

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit
Grünordnung Nr. 2150
Richard-Strauss-Straße (östlich)
Gemarkung Bogenhausen
Flurstück Nrn. 214/17, 214/26, Teilfläche 225**

**(Teiländerung des rechtsverbindlichen
Bebauungsplans Nr. 1325)**

Billigungsbeschluss und vorbehaltlicher
Satzungsbeschluss

**Hinweis /
Ergänzung
vom 29.09.2021**

Stadtbezirk 13 - Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03393

Anlage:

5. Durchführungsvertrag mit Vorhabenplänen

**Hinweis / Ergänzung für den
Beschluss des Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 (SB)**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin:

Da zum Zeitpunkt der Versendung des Beschlusses zur Billigung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2150 der städtebauliche Vertrag noch nicht endverhandelt war, wurde der Beschlussentwurf ohne diese Anlage versendet. Am 29.09.2021 konnte nun der Vertrag unterzeichnet werden. Da der städtebauliche Vertrag inklusive der Vorhabenpläne Anlage zum Beschluss ist, wird er mit diesem Hinweisblatt nachversendet.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin **nicht**.

Entwurf Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2150 der Landeshauptstadt München

Bereich:
Richard-Strauss-Straße (östlich),
Flurstück 214/17, 214/26, 225 Teilfläche
Gemarkung Bogenhausen
(Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1325)


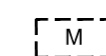
Ergänzung zur Zeichenerklärung:

A) Festsetzungen

Sonstiges

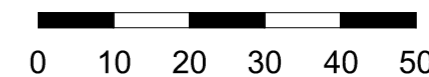
- E Stellplätze E-Mobilität
- C Stellplätze Carsharing

C) Hinweise

-  gesonderter Hinweis
Bezeichnung Bauteil
-  Fläche für Müllauffstellplatz



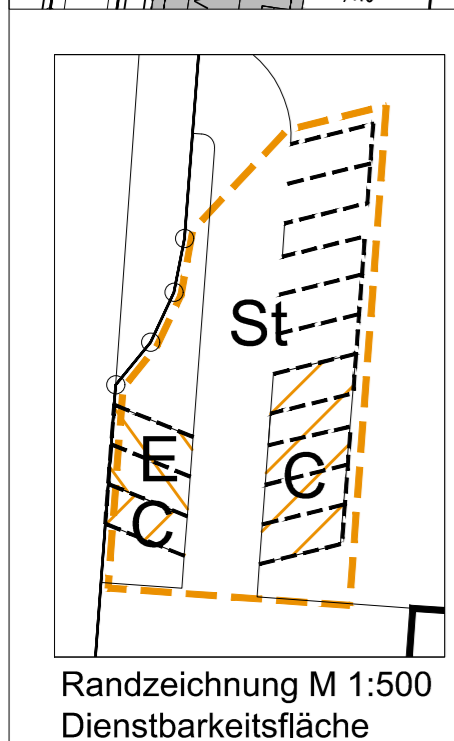
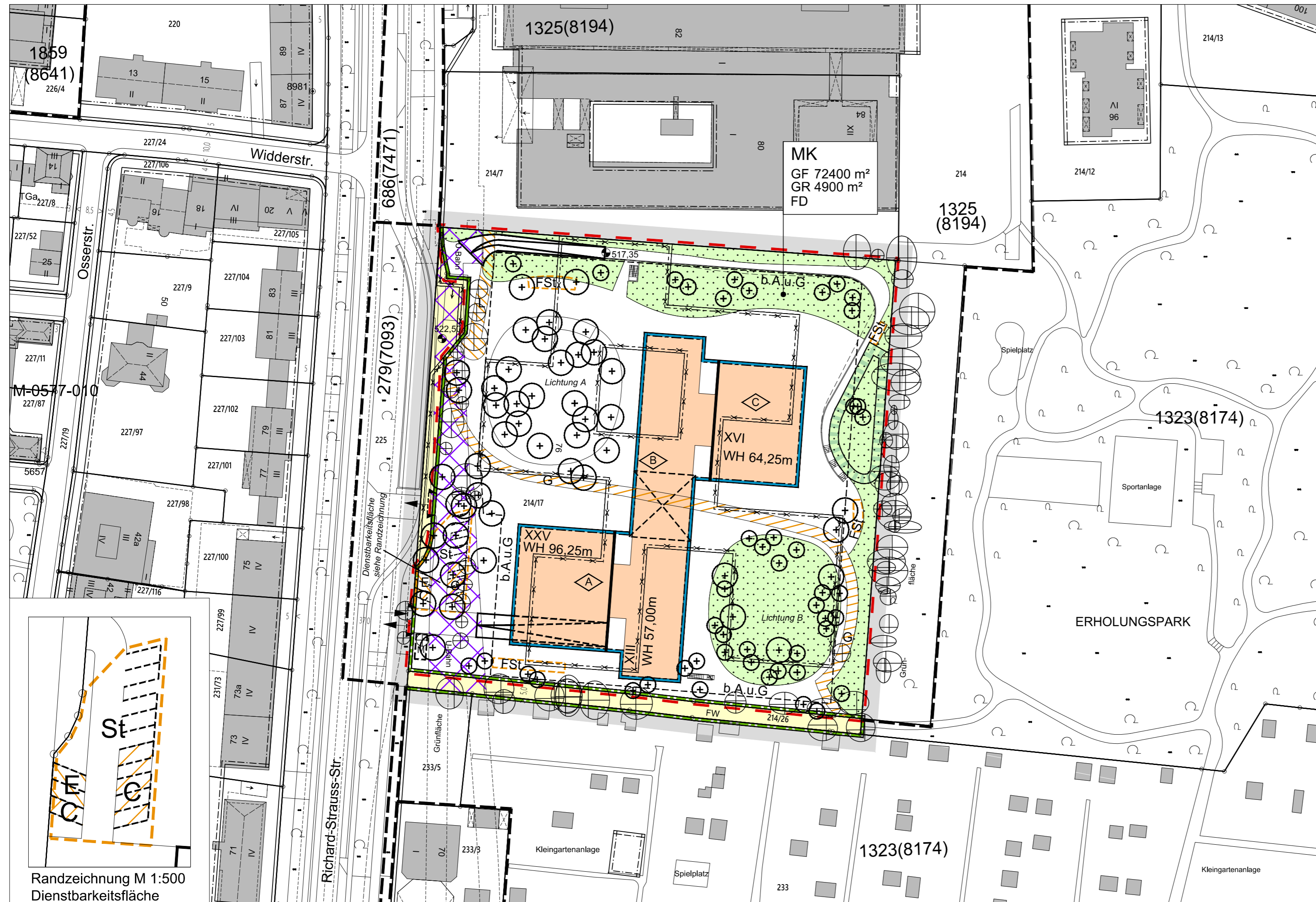
M = 1 : 1000



HA II / 31P
HA II / 31V
HA II / 53-1

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
am 08.08.2021

gez.



Randzeichnung M 1:500
Dienstbarkeitsfläche

Entwurf Satzungstext
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
mit Grünordnung Nr. 2150
der Landeshauptstadt München
Richard-Strauss-Straße (östlich),
Gemarkung Bogenhausen,
Flurstück Nrn. 214/17, 214/26, Teilfläche 225

(Teiländerung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1325)

vom ...

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs.1 und 12 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1 Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich Richard-Strauss-Straße (östlich), Gemarkung Bogenhausen, Flurstück Nrn. 214/17, 214/26, Teilfläche 225 wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 08.08.2021, angefertigt vom Kommunalreferat GeodatenService München am , und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2150 erfassten Teile des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1325 werden durch diesen verdrängt.

§ 2 Art der baulichen Nutzung

- (1) Für das Vorhabengebiet wird ein Kerngebiet (MK) im Sinne des § 7 BauNVO in Verbindung mit § 12 Abs. 3a BauGB festgesetzt.
- (2) Ausgeschlossen werden:
 - a) Einzelhandelsbetriebe ab einer Größe von insgesamt 650 m² Verkaufsfläche
 - b) Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO
 - c) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber*innen und Betriebsleiter*innen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO
 - d) Spielhallen, Spielcasinos sowie Vergnügsstätten mit einem überwiegend oder ausschließlich auf sexuelle Animation zielenden Angebot. Hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Tabledancebars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornografischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- und Gesellschaftsräume, deren ausschließlicher oder überwiegender Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet sind
 - e) Ausnahmsweise zulässige Nutzungen gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO

- (3) Gemäß § 1 Abs. 7 BauNVO sind folgende Nutzungen zulässig:
- a) im ersten Untergeschoss zusätzlich zu den Stellplätzen, Technikflächen:
 - eine Kindertageseinrichtung (Kita)
 - Sportflächen
 - sonstige den Hauptnutzungen dienende Nebennutzungen
 - b) im Erdgeschoss:
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung
 - Einzelhandelsbetriebe
 - Schank- und Speisewirtschaften
 - Mobilitätszentrale
 - c) im Mezzaningeschoss (in den Bauteilen B und C):
 - Bauteil C: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung
 - Bauteil B: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung, Schank- und Speisewirtschaften,
 - d) vom 1. Obergeschoss bis einschließlich 11. Obergeschoss sowie vom 13. Obergeschoss bis einschließlich 23. Obergeschoss:
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung
 - e) Im 12. Obergeschoss:
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung
 - Schank- und Speisewirtschaften,
 - f) Im 24. Obergeschoss:
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzung
 - mind. 350 m² Schank- und Speisewirtschaften oder öffentliche Nutzungen
 - g) Schank- und Speisewirtschaften auf den Dachflächen der Bauteile A und B, auf Bauteil A mind. 280 m² Schank- und Speisewirtschaften oder öffentliche Nutzungen.
- (4) Im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet hat (§ 12 Abs. 3a BauGB).

§ 3 Maß der baulichen Nutzung

- (1) Das Maß der baulichen Nutzung ergibt sich aus der als Höchstmaß festgesetzten Grundfläche in Kombination mit der als Höchstmaß festgesetzten Wandhöhe sowie der maximalen Geschossfläche lt. Planzeichnung.
- (2) Die in der Planzeichnung als Höchstmaß festgesetzte Grundfläche (GR) von 4.900 m² darf durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Gesamtgrundfläche von insgesamt 19.250 m² überschritten werden.
- (3) Bei der Ermittlung der Geschossfläche sind Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände ganz mitzurechnen.
- (4) Die festgesetzte Geschossfläche darf um das Maß folgender Flächen überschritten werden:
- a) einen Durchgang gemäß Planzeichnung bis maximal 400 m²
 - b) Sportflächen, Poststelle und Kita im Untergeschoss im Umfang bis maximal 3.500 m²
 - c) eine in das Gebäude integrierte Tiefgaragenrampe gemäß Planzeichnung bis maximal 250 m²

- d) Galerien / Zwischengeschosse im Bereich von Lufträumen bis maximal 1.500 m²
 - e) Technikflächen auf den Dächern inkl. zugehöriger Treppenträume bis maximal 2.500 m²
- (5) Bei der Ermittlung der Geschossfläche bleiben die geschossflächenrelevanten Flächen für die nach § 8 Abs. 3 der Satzung zulässigen Dachaufbauten des auf den Dachgarten führenden Treppenhauses und der Fassadenbefahranlage unberücksichtigt, sofern sie eine Gesamtfläche von 60 m² nicht überschreiten.

§ 4 Höhenentwicklung

- (1) Die in der Planzeichnung als Höchstmaß festgesetzten Wandhöhen einschließlich dem oberen Abschluss der Attika beziehen sich auf den in der Planzeichnung eingetragenen Höhenbezugspunkt von 522,50 m ü. NHN.

§ 5 Abstandsflächen

- (1) Im Vorhabengebiet gilt zu den nördlich, südlich, östlich und westlich angrenzenden Grundstücken die Abstandsflächentiefe von 0,4 H gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO.

§ 6 Überbaubare Grundstücksfläche

- (1) Die im Plan festgesetzten Baugrenzen dürfen durch untergeordnete Bauteile wie Vordächer im Erdgeschoss bis zu einer Tiefe von maximal 3,0 m auf maximal einem Drittel der Fassadenlänge überschritten werden.
- (2) Außerhalb der gemäß Planzeichnung festgesetzten Linie „bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche“ sind ebenerdige Licht- und Lüftungsschächte bis zu einer Tiefe von maximal 5,0 m und einer Grundfläche von insgesamt maximal 120 m² zulässig.
- (3) Zudem darf die südliche Baugrenze durch Zuluftschächte auf einer Fläche von insgesamt maximal 60,0 m² mit einer Höhe von maximal 5,5 m überschritten werden.
- (4) Die westliche und östliche Baugrenze des Bauteils B darf durch je eine Freischankfläche für gastronomische Nutzungen bis maximal 7,0 m Tiefe überschritten werden. Die Überschreitung ist auf eine maximale Fläche von jeweils 200 m² pro Freischankfläche beschränkt.

§ 7 Nebenanlagen

- (1) Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sowie Trafostationen sind in die Gebäude zu integrieren oder unterirdisch, innerhalb der festgesetzten Fläche für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche unterzubringen.
- (2) Abweichend von Abs. 1 sind folgende Nebenanlagen zulässig:
- a) In den gemäß Planzeichnung gekennzeichneten Flächen für Nebenanlagen FSt sind überdachte Fahrradabstellplätze zulässig. In den mit St gekennzeichneten Flächen sind oberirdische, nicht überdachte Kfz-Stellplätze zulässig.
 - b) Aufstellflächen für Müllbehälter zur vorübergehenden Bereitstellung am Tag der Abholung an der westlichen Grundstücksgrenze, südlich der Tiefgarageneinfahrt mit einer Gesamtfläche von maximal 30 m²
 - c) Nebenanlagen und Spieleinrichtungen für die Kita
 - d) Anlagen, die der Gestaltung der Freiflächen dienen
 - e) Elektro-Ladestationen

- f) Zwei Fluchttreppenhäuser mit einer Fläche von jeweils maximal 30,0 m²
- g) eine Zufahrtsrampe für die Fahrradabstellplätze im ersten Untergeschoss
- h) eine Außentreppe zur Kita im ersten Untergeschoss sowie zu deren Freispielfläche
- i) je ein Werbepylon im Einfahrtsbereich der Tiefgarage sowie nahe dem U-Bahn Ausgang Richard-Strauss-Straße auf dem Baugrundstück und an jedem Eingang gem. § 13 Abs. 2 der Satzung

§ 8 Dachaufbauten, Dachbegrünung und Dachgartennutzung

- (1) Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern, sowie Windschutzelemente sind oberhalb der als Höchstmaß festgesetzten Wandhöhe zulässig, sofern sie der Nutzung in den Gebäuden dienen. Ausgenommen davon sind technische Anlagen für aktive Solarenergienutzung.

Dachaufbauten und technische Anlagen sind um das halbe Maß ihrer Höhe, mindestens jedoch um 3,0 m von der Außenkante des darunter liegenden Geschosses zurückzusetzen, Windschutzelemente auf dem Dach des Bauteils A sind davon ausgenommen.

- (2) Für die Bauteile A und C sind Dachaufbauten und technische Anlagen wie folgt zulässig:

- a) Dachaufbauten und technische Anlagen dürfen eine Grundfläche von maximal 80 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten. Technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie (Solarzellen u. ä.) sind von dieser Begrenzung ausgenommen. Dachaufbauten, technische Anlagen sowie Antennen- und Satellitenanlagen sind mit einer Höhe von maximal 6,0 m über der realisierten Wandhöhe zulässig. Sie sind baulich zusammenzufassen und einzuhausen.
- b) Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind mit einer Höhe von maximal 1,5 m über der realisierten Wandhöhe zulässig. Sie sind um das halbe Maß ihrer Höhe von der Außenkante des darunter liegenden Geschosses zurückzusetzen und von der Pflicht zur baulichen Zusammenfassung und Einhausung ausgenommen.

- (3) Für das Bauteil B sind Dachaufbauten wie folgt zulässig:

- a) Für maximal 40 % (zirka 750 m²) der Dachfläche ist eine Nutzung für Technikeinbauten, ein Treppenhaus zur Erschließung des Dachgartens und der Technikflächen sowie eine Fassadenbefahranlage zulässig. Zusätzlich ist ein Lastenaufzug mit einer Größe von maximal 35 m² im Übergang des Bauteils B zu Bauteil C zulässig. Das Treppenhaus und der Lastenaufzug dürfen die realisierte Wandhöhe um maximal 3,0 m überschreiten.
- b) Auf mindestens 60 % der Dachfläche (zirka 1.200 m²) ist ein Dachgarten mit intensiver Begrünung herzustellen. Dieser ist mit Großsträuchern, Stammbüschen, Sträuchern, Bodendeckern und Gräsern zu begrünen. Die Mindestsubstratdicke (inkl. Dränschicht) muss dabei im Mittel 0,6 m betragen.
- c) Von dieser Dachgartenfläche (zirka 1.200 m²) sind Belagsflächen bis zu einem Anteil von 50 % (zirka 600 m²) zulässig. Diese sind in die angrenzenden Pflanzflächen, soweit höhenmäßig möglich, zu entwässern. Innerhalb der Belagsflächen auf Bauteil B sind sechs offene, teils überlappende, ovale Pavillons mit einer Gesamtfläche von maximal 250 m² und einer Höhe von maximal 3,6 m über der realisierten Wandhöhe zulässig. Unter einem der Pavillons ist ein Treppenhaus und unter einem weiteren ein Technikraum für die Fassadenbefahranlage mit je maximal 30 m² zulässig.

- (4) Absturzsicherungen dürfen die als Höchstmaß festgesetzte Wandhöhe um bis zu 0,5 m überschreiten, sofern sie die Abstandsflächen einhalten.
- (5) Windschutzelemente auf dem Dach des Bauteils A sind bis zu einer Höhe von maximal 2,0 m über der als Höchstmaß festgesetzten Wandhöhe zulässig und können, sofern sie die Abstandsflächen einhalten, auch als weitergeführte Fassade transparent ausgeführt werden. Transparente Flächen sind unter Wahrung der Belange des Vogelschutzes gemäß § 9 der Satzung auszubilden.

§ 9 Maßnahmen zum Vogelschutz

- (1) Zusammenhängende Glasflächen bzw. spiegelnde Fassadenelemente ab einer Größe von 6 m², transparente Windschutzelemente, freistehende Glaswände, transparente Durchgänge, Übereckverglasungen und Scheiben mit stark reflektierender Beschichtung (> 30 % Außenreflexionsgrad) sind mit wirksamen Maßnahmen gegen Vogelschlag gemäß dem Leitfaden von Schmid et al. (2012) - Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht, Schweizerische Vogelwarte Sempach, zu versehen. Für zusammenhängende Glasflächen mit einer Flächengröße von 3 m² bis 6 m² sind als Mindestanforderung gegen Vogelschlag nur Gläser mit einem Außenreflexionsgrad von maximal 15 % zu verwenden, soweit keine wirksameren Maßnahmen gegen Vogelschlag aus dem o. g. Leitfaden durchgeführt werden.
- (2) Für die Außenbeleuchtung sind ausschließlich Leuchtmittel ohne UV-Strahlung (LED-Leuchten, Amber-LEDs oder Natriumdampflampen) mit Wellenlängen unter 540 nm (Blau- und UV-Bereich) und mit einer korrelierenden Farbtemperatur unter 2700 Kelvin zu verwenden. Bei dem Lampenaufbau und der Lampenform ist eine möglichst wenig insektenschädliche Konstruktionsweise (z. B. mittels Ausrichtung, Abschirmung, Reflektoren, Barrieren gegen eindringende Insekten) zu wählen. Insbesondere ist der Abstrahlwinkel so zu wählen, dass lediglich eine Beleuchtung der erforderlichen Flächen erfolgt.

§ 10 Dienstbarkeiten, Schutzzonen

- (1) Für die in der Planzeichnung gekennzeichnete dinglich zu sichernde Fläche G wird ein Gehrecht zugunsten der Landeshauptstadt München und der Allgemeinheit festgesetzt.
- (2) Von der festgesetzten Lage und Größe der dinglich zu sichernden Flächen (Gehrecht) kann ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) Für die in der Planzeichnung gekennzeichnete dinglich zu sichernde Fläche L wird ein Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt.
- (4) Für die in der Planzeichnung gekennzeichneten dinglich zu sichernden Flächen C wird ein Stellplatzrecht für Car-Sharing-Fahrzeuge und für die Flächen E ein Stell- und Ladeplatzrecht für Elektrofahrzeuge zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

§ 11 Mobilitätskonzept, Kfz-Stellplätze, Fahrradabstellplätze

- (1) Die notwendigen Kfz-Stellplätze sind in einer Tiefgarage (zweites und drittes Untergeschoss) unterzubringen.
- (2) In Abweichung von der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) in der Fassung vom 19.12.2007 und deren Anlage 1 sind insgesamt mindestens 76 % der

nach StPIS für die Büronutzung einschließlich der ihr zugeordneten Nutzungen notwendigen Stellplätze zu erstellen. Für die übrigen stellplatzrelevanten Flächen gilt die StPIS in der Fassung, die bei Erteilung der Baugenehmigung gilt.

- (3) In der Tiefgarage sind mind. 530 Stellplätze herzustellen. Davon sind 54 Kfz-Stellplätze mit Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge herzustellen. Für alle übrigen Kfz-Stellplätze ist die Nachrüstung einer E-Lademöglichkeit bereits baulich vorzubereiten. Mindestens neun der 530 Stellplätze sind nur für Fahrzeuge des Fuhrpark-Sharing zulässig. Fuhrpark-Sharing im Sinne des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bedeutet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung des firmeneigenen Fuhrparks ohne die feste individuelle Zuordnung der Automobile zu einzelnen Beschäftigten. Die private Nutzung der Automobile kann ermöglicht werden.
- (4) Innerhalb der festgesetzten oberirdischen Stellplatzfläche (St) sind zwei Kfz-Stellplätze nur als Stellplätze mit Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge sowie mindestens fünf Stellplätze ausschließlich als Stellplätze für Car-Sharing herzustellen. Car-Sharing im Sinne dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans bedeutet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung der Car-Sharing-Nutzenden mit einem entsprechenden Dienstleister. Die Nutzung kann stationsgebunden oder stationsungebunden (sog. Free-Floating) erfolgen.
- (5) In Abweichung von der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) und deren Anlage in der Fassung vom 01.10.2020 ist ein Fahrradabstellplatz pro 80 m² im Sinne der FabS anzurechnender Büro-Nutzfläche herzustellen. Für die übrigen stellplatzrelevanten Flächen gilt die FabS.
 - a) Die o.g. Fahrradabstellplätze sind im ersten Untergeschoss herzustellen. Die Fahrradrampe von der Erdgeschosebene in das erste Untergeschoss ist mit einer maximalen Steigung von 11,5 % und in einer Breite von mindestens 3,5 m auszubilden, die das Befahren im Begegnungsverkehr ermöglicht.
 - b) Zusätzlich sind mindestens zehn Stellplätze für das Abstellen von Lastenfahrrädern mit einer Mindestgröße von je 3,5 m² herzustellen.
 - c) Für die privaten Pedelecs sind mindestens 30 E-Lademöglichkeiten herzustellen.
 - d) Es sind zusätzlich zu den nach Abs. 5 herzustellenden Fahrradabstellplätzen insgesamt 94 oberirdische Fahrradabstellplätze zulässig. Davon können gemäß der Darstellung im Vorhabenplan (Freiflächengestaltungsplan) 26 Abstellplätze im Norden des Vorhabens südlich entlang der Rampe und 44 Abstellplätze im Süden des Vorhabens zwischen südlichem Hochpunkt (Bauteil A) und südlicher Grundstücksgrenze hergestellt werden. Zudem sind nördlich und südlich der Kita-Freispielfläche zwei weitere oberirdische Fahrradabstellplätze für je zwölf Fahrräder zulässig.
 - e) Für die oberirdischen Fahrradabstellplätze sind Überdachungen in leichter, transparenter Gestaltung mit einer Fläche von 1,2 m² je Stellplatz zulässig.
- (6) Die Fläche Mobilitätszentrale (MZ), deren Lage in den Vorhabenplänen abgebildet ist, dient der Unterbringung einer Einrichtung zur Umsetzung des für das Vorhaben geltende Mobilitätskonzept.

§ 12 Tiefgarage, Zu- und Ausfahrten

- (1) Die Errichtung der Tiefgarage ist nur innerhalb der festgesetzten Umgrenzung von Flächen für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche zulässig.

- (2) Von der Lage der durch Planzeichen festgesetzten Zu- und Ausfahrten bzw. Ein- und Ausfahrtsbereiche sind geringfügige Abweichungen zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (3) Die Tiefgaragenrampe ist in das Gebäude zu integrieren. Abweichend davon ist eine Rampenlänge von maximal 15,0 m außerhalb des Gebäudes und Bauraumes zulässig.
- (4) Die Decken der Tiefgaragen sind für die Pflanzung von großen und mittelgroßen Bäumen im Bereich der beiden Lichtungen A und B um mindestens 1,2 m, gegenüber Oberkante Gelände von 522,50 m ü. NHN abzusenken. Für die übrigen Bereiche ist eine Absenkung der Tiefgarage um mindestens 0,4 m herzustellen.
- (5) Die Entlüftung der Tiefgarage ist in das Gebäude zu integrieren und durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der zugeordneten Bauteile zu führen.
- (6) Sonstige Öffnungen für die Belüftung der Tiefgarage sind mit einem Mindestabstand von 4,5 m von zu öffnenden Fenstern und Türen von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sowie der Kita-Freifläche und sonstigen Aufenthalts- oder Ruhezeiten anzuordnen.

§ 13 Werbeanlagen

- (1) Die Werbeschriften sind als hinterleuchtete Einzelbuchstaben / Logos in die Fassadengestaltung zu integrieren:
 - a) pro Bauteil ist je Fassadenseite oberhalb des 1. OG eine Werbefläche mit einer maximalen Höhe von 2,5 m auf maximal einem Drittel der jeweiligen Fassadenlänge bei Bauteil A und C, sowie maximal einem Viertel der Fassadenlänge bei Bauteil B zulässig, ausgenommen davon sind die Süd- und Ostfassaden der jeweiligen Bauteile
 - b) pro Bauteil ist je Fassadenseite eine Werbefläche unterhalb des 1. OG mit einer maximalen Höhe von 0,75 m auf maximal einem Drittel der jeweiligen Fassadenlänge bei Bauteil A und C, sowie maximal einem Viertel der Fassadenlänge bei Bauteil B zulässig, ausgenommen davon sind die Süd- und Ostfassaden der jeweiligen Bauteile.
- (2) Zusätzlich sind folgende Werbepylone zulässig:
 - a) An jedem Eingang ist ein Werbepylon (Höhe maximal 3,0 m, Breite maximal 1,5 m) zulässig.
 - b) An der Einfahrt zum Grundstück (Richard-Strauss-Straße) ist ein Werbepylon (Höhe maximal 5,0 m, Breite maximal 2,0 m) zulässig.
 - c) Im Bereich des fußläufigen Zugangs zum Baugrundstück nahe dem U-Bahn Ausgang Richard-Strauss-Straße ist ein Werbepylon (Höhe maximal 3,50 m, Breite maximal 1,50 m) zulässig.
- (3) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen, Laserstrahlen und ähnliche Einrichtungen sind unzulässig.
- (4) Für hinterleuchtete Werbeanlagen gilt § 9 Abs. 2 der Satzung entsprechend.

§ 14 Einfriedungen, Stützmauern und Absturzsicherungen

- (1) Einfriedungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen entlang der Richard-Strauss-Straße, entlang der südlichen Grundstücksgrenze sowie innerhalb des Vorhabengebiets werden

ausgeschlossen.

- (2) Abweichend von Abs. 1 ist eine Einfriedung der Freispielfläche der Kita mit einer maximalen Höhe von 1,5 m über der modellierten Geländeoberkante als offener Zaun ohne Sockel zulässig.
- (3) An der östlichen Grundstücksgrenze ist auf einer Länge von 45,0 m, gemessen von der südöstlichen Grundstücksecke aus, eine Einfriedung ausgeschlossen.
- (4) Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze ist eine Stützmauer ausgehend von dem Höhenbezugspunkt von 517,35 m ü. NHN mit folgender Höhenentwicklung zulässig.
 - a) Von der östlichen Grundstücksgrenze bis zum östlichen Ende der Rampe mit einer Höhe von maximal 2,5 m
 - b) Vom östlichen Ende der Rampe mit einer Höhe von maximal 2,5 m beginnend und mit dem Verlauf der Rampe ansteigend bis auf 5,05 m.
- (5) Entlang der östlichen Grundstücksgrenze ist auf einer Länge von maximal 101,0 m, gemessen von der nordöstlichen Grundstücksecke aus, eine Stützmauer mit einer maximalen Höhe von 2,5 m ausgehend von dem Höhenbezugspunkt von 517,35 m ü. NHN zulässig.
- (6) Absturzsicherungen sind im Bereich der festgesetzten Rampenanlagen, Stützmauern sowie im Übergangsbereich zwischen Erdgeschosebene zu den abgegrabenen Bereichen im ersten Untergeschoss bis maximal 1,1 m Höhe zulässig.
- (7) Absturzsicherungen auf den Stützmauern entlang der Grundstücksgrenzen sowie des nicht eingehausten Teils der Tiefgaragenrampe sind offen zu gestalten, die übrigen Absturzsicherungen sind auch geschlossen zulässig.

§ 15 Aufschüttungen, Abgrabungen, Geländemodellierungen

- (1) Aufschüttungen und Abgrabungen sind grundsätzlich ausgeschlossen.
- (2) Ausgenommen von Absatz 1 sind folgende Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig:
 - a) Geringe Geländeanpassungen zum höhengleichen Anschluss an die angrenzenden Straßenverkehrsflächen.
 - b) An das Gelände der Nachbargrundstücke sind Aufschüttungen bis maximal 3,0 m zulässig.
 - c) Abgrabungen im Bereich der Freispielfläche der Kita. Hier sind Abgrabungen bis zu einer Tiefe von 5,5 m ausgehend vom Höhenbezugspunkt 522,50 m ü. NHN zulässig.
 - d) Abgrabungen entlang der nördlichen Grundstücksgrenze zur Erstellung einer Rampe für Rad- und Fußverkehr bis maximal 5,05 m Tiefe entsprechend dem Geländeversatz zwischen Richard-Strauss-Straße und 1.UG.
 - e) Geringfügige Geländemodellierungen bis zu 0,5 m Höhe zur Zonierung der Freiflächen, zur Gestaltung der Freispielfläche der Kita und zur Realisierung des notwendigen Bodenaufbaus für Baumpflanzungen auf der Tiefgarage.

§ 16 Grünordnung

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Vorhabengebietes ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen zu erhalten. Ausgefallene Gehölze sind nachzupflanzen.

Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sowie der Spielplatz der Kita-Freifläche sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.

- (2) Von den Festsetzungen kann in Lage und Fläche abgewichen werden, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.
- (4) Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind. Sie sind wasserdurchlässig herzustellen, soweit dies funktional möglich ist.
- (5) Pro angefangene 200 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche ist mindestens ein standortgerechter großer oder mittelgroßer Laubbaum zu pflanzen. Der Anteil an großen Bäumen muss dabei mindestens 50 % betragen.
- (6) Die in der Planzeichnung als „zu begrünen und zu bepflanzen“ festgesetzten Flächen sind mindestens zu 50 % mit einer Bepflanzung aus überwiegend heimischen Sträuchern, Stauden, Gräsern oder blütenreicher Wiesenansaat herzustellen.
- (7) Die Mindestpflanzgrößen für Gehölze betragen:
 - a) für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m) 20 / 25 cm Stammumfang,
 - b) für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) 20 / 25 cm Stammumfang,
 - c) für kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m) 16 / 18 cm Stammumfang,
 - d) für Sträucher 60 - 100 cm Höhe.
- (8) Bei Pflanzung von großen Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche von 24 m² mit einer durchwurzelbaren Mindestschichtdicke von 1,5 m vorzusehen.
- (9) Bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen und kleinen Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche von 12 m² mit einer durchwurzelbaren Mindestschichtdicke von 1,0 m vorzusehen.
- (10) Bei Pflanzung von Bäumen auf Tiefgaragen und sonstigen unterbauten Flächen ist
 - a) im Bereich der Lichtung A für die Pflanzung von großen Bäumen je Baumstandort im Bereich der Baumscheibe auf einer Fläche von mindestens 2,0 m x 2,0 m ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 1,2 m, im Bereich der angrenzenden wassergebundenen Decken von mindestens 1,0 m herzustellen.
 - b) im Bereich der Lichtung B für die Pflanzung von großen Bäumen ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 1,2 m, für die Pflanzung von mittelgroßen Bäumen von mindestens 1,0 m herzustellen .
 - c) in allen übrigen Bereichen ist für die Pflanzung von mittelgroßen und kleinen Bäumen ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 0,8 m durch Geländemodellierung herzustellen.
- (11) Bei Pflanzung von Sträuchern auf Tiefgaragen und sonstigen unterbauten Flächen sind diese Bereiche mindestens 0,6 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau durch Geländemodellierung zu überdecken.
- (12) Die nach § 14 Absatz 4 und 5 der Satzung zulässigen Stützmauern sind flächig mit

hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.

§ 17 Lärmschutz

- (1) Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau vorzusehen. Dies gilt auch für Nutzungsänderungen einzelner Aufenthaltsräume.
- (2) Nachts genutzte schutzbedürftige Aufenthaltsräume mit lüftungstechnisch notwendigen Fenstern, an denen Verkehrslärmpegel von mehr als 54 dB(A) nachts auftreten, sind mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen auszustatten.
- (3) Nachts genutzte schutzbedürftige Aufenthaltsräume mit lüftungstechnisch notwendigen Fenstern, an denen Gewerbelärmpegel von mehr als 45 dB(A) nachts auftreten, sind nur zulässig, wenn durch nicht-öffenbare schallabschirmende Vorbauten (Vorhangfassade, teilverglaste oder verglaste Loggien o.Ä.) der Außenlärmpegel (ermittelt als Beurteilungspegel i. S. der TA Lärm für einen Geräuschimpuls) 0,5 m vor den lüftungstechnisch notwendigen Fenstern hinreichend reduziert wird, um den nächtlichen Immissionsrichtwert der TA Lärm für Kerngebiete einzuhalten.
- (4) Die Tiefgaragenrampe ist gemäß § 12 dieser Satzung in das Gebäude zu integrieren. Die Innenwand und Decke der Tiefgaragenrampe ist schallabsorbierend zu verkleiden und hat einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha \geq 0,6$ bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampe hat ein Schalldämmmaß von $R'_{W,R} = 25$ dB aufzuweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen zu verwenden, die den anerkannten Regeln der Lärminderungstechnik entsprechen.

§ 18 Windschutz

- (1) Im Bereich des Durchgangs im Erdgeschoss sind Windschürzen notwendig. Diese sind so vorzusehen, dass eine Mindestdurchfahrtshöhe von 3,5 m verbleibt. Transparente Flächen sind unter Wahrung der Belange des Vogelschutzes gemäß § 9 der Satzung auszubilden.

§ 19 In-Kraft-Treten

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2150 tritt mit der Bekanntmachung gem. § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Inhaltsverzeichnis

Anlass/ Vorhabenpläne
Projekt RS76 – Richard-Strauss-Straße 76
Planstand 28.04.2021 / 28.07.2021

Inhaltsverzeichnis		Seite
1.	Freiflächengestaltungsplan	1
2.	Dachbegrünungsplan	2
3.	Lageplan - Abstandsflächenplan	3
4.	Grundriss Erdgeschoss	4
5.	Grundriss Mezzaningeschoss	5
6.	Grundriss 1. Obergeschoss	6
7.	Grundriss 2. Obergeschoss	7
8.	Grundriss 3.-11. Obergeschoss	8
9.	Grundriss 12. Obergeschoss	9
10.	Grundriss 13. Obergeschoss	10
11.	Grundriss 14. Obergeschoss	11
12.	Grundriss 15. Obergeschoss	12
13.	Grundriss 16. Obergeschoss	13
14.	Grundriss 17.-23. Obergeschoss	14
15.	Grundriss 24. Obergeschoss	15
16.	Grundriss 25. Obergeschoss	16
17.	Grundriss Dachaufsicht	17
18.	Grundriss 1. Untergeschoss	18
19.	Grundriss 2. Untergeschoss	19
20.	Grundriss 3. Untergeschoss	20
21.	Schnitt A-A	21
22.	Schnitt B-B	22
23.	Ansicht Nord	23
24.	Ansicht Ost	24
25.	Ansicht Süd	25
26.	Ansicht West	26
27.	Fassadenansicht Bauteil A	27
28.	Fassadenansicht Bauteil C	28
29.	Sockel Bauteil C	29
30.	Übersicht Konstruktionsmethoden	30
31.	Konstruktionsmethode Holzhybrid	31

Legende

befestigte Flächen

- Betonplatten
- Mosaikpflaster, Basalt

Vegetation

- Stammblische, Grün- und Grau-Erlen
(Plus Ahornblühe und Ahrus indica)
- Pflanzfläche, alpine Vegetation mit Höhenlinien
hohe Begrünung (5-7 m) mit Sandsteinchen,
alpine Stauden, Schneestauden und Gebirg

Einbauten und Ausstattung

- Sitzbank Holz
- freie Bestuhlung
- Fahrbereich Fassaßenbahnanlage
- Stahlkante, H bis 50cm

Sonstiges

- Höhenkote Planung
- Höhenlage
(in Bezug auf angrenzende Wegefläche)
- Pavillons
(Leitung Hochbau)

Index Datum Anzuehung Gsz. Gsp.

Feld für Stempel Text für Freigabe / Freiset

Feld für Stempel



Projekt

RS76

Rothschneisestraße 76
81731 München
Bühner

Zerchnungstiel

Reiselebung

LS_L01_LRS_B0_L4_0001_L00_

Datum 28.04.2023

Maßstab / Format 1:250 / 600 x 475 mm

Gez. 00

geprüft durch

Leistungsträger

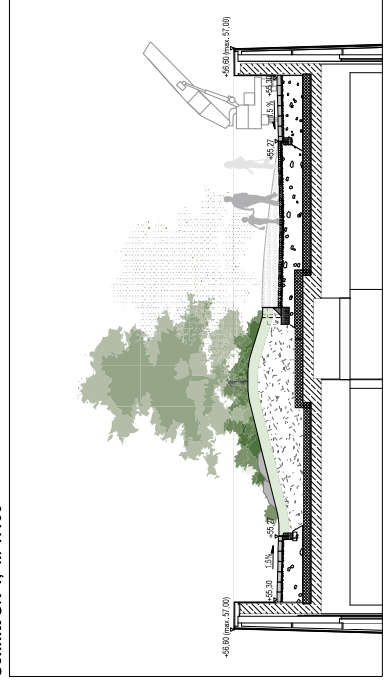
Status

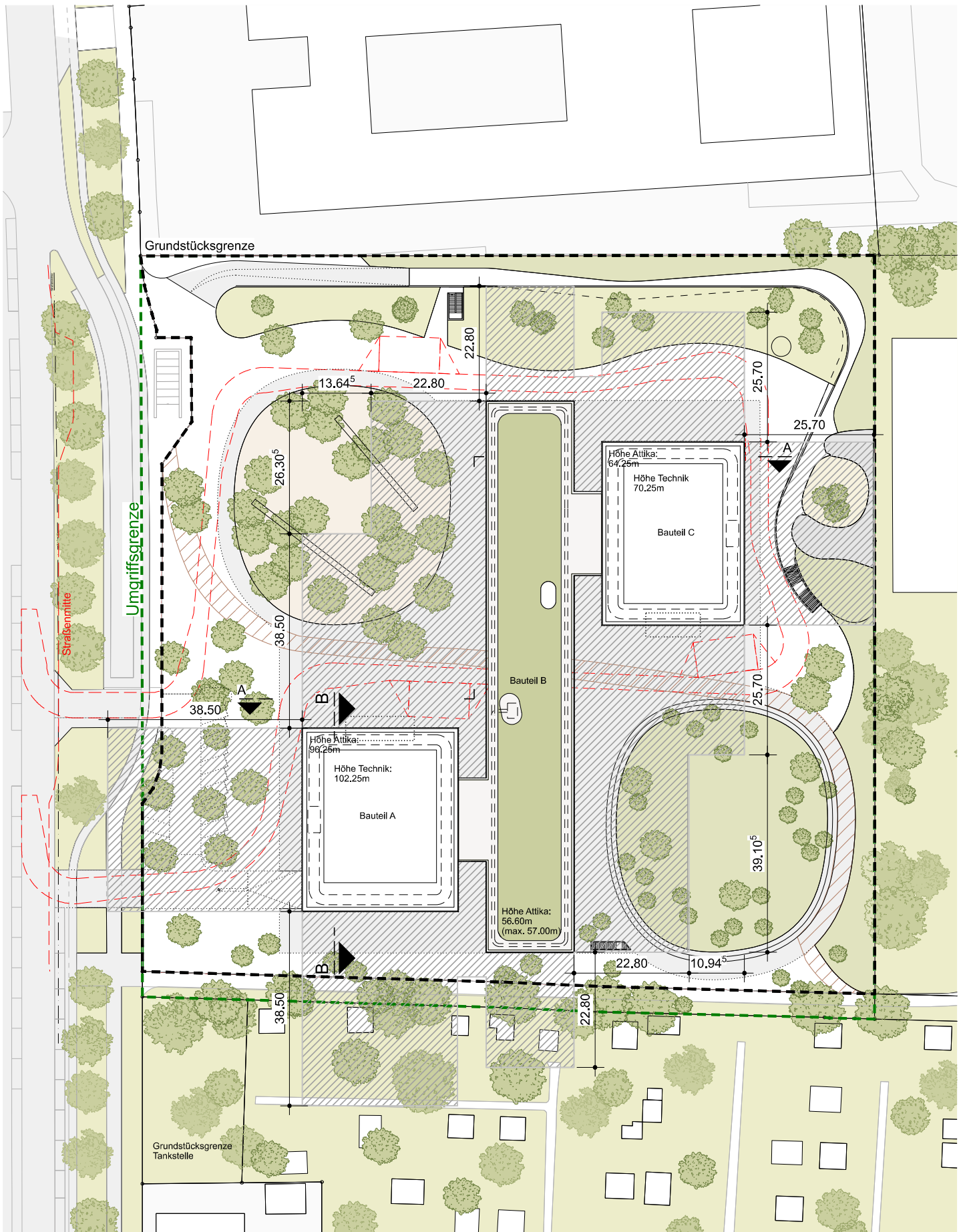
Entwurfslage



Lageplan, M 1:250

Schnitt SN-1, M 1:100





Legende













 h x 0,4



Lageplan



Legende

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Büro (inkl. zudienender Nutzungen z.B. Teeküche, Besprechung) |  Boten Taxi - 5 Stellplätze |
|  Erschließung/Technik |  Carsharing - 5 Stellplätze |
|  Rampe Tiefgarage |  Carsharing - 2 Stellplätze E-Mobilität |
|  Mobilitätszentrale (Beratung) |  Gehrechtsfläche |
|  Aufzug Skybar |  Feuerwehrzufahrt inkl. Aufstellflächen |
|  Öffentliche Nutzung/Nicht störendes Gewerbe/Gastro/Einzelhandel |  Bauraum |







Grundriss

Grundstücksgrenze

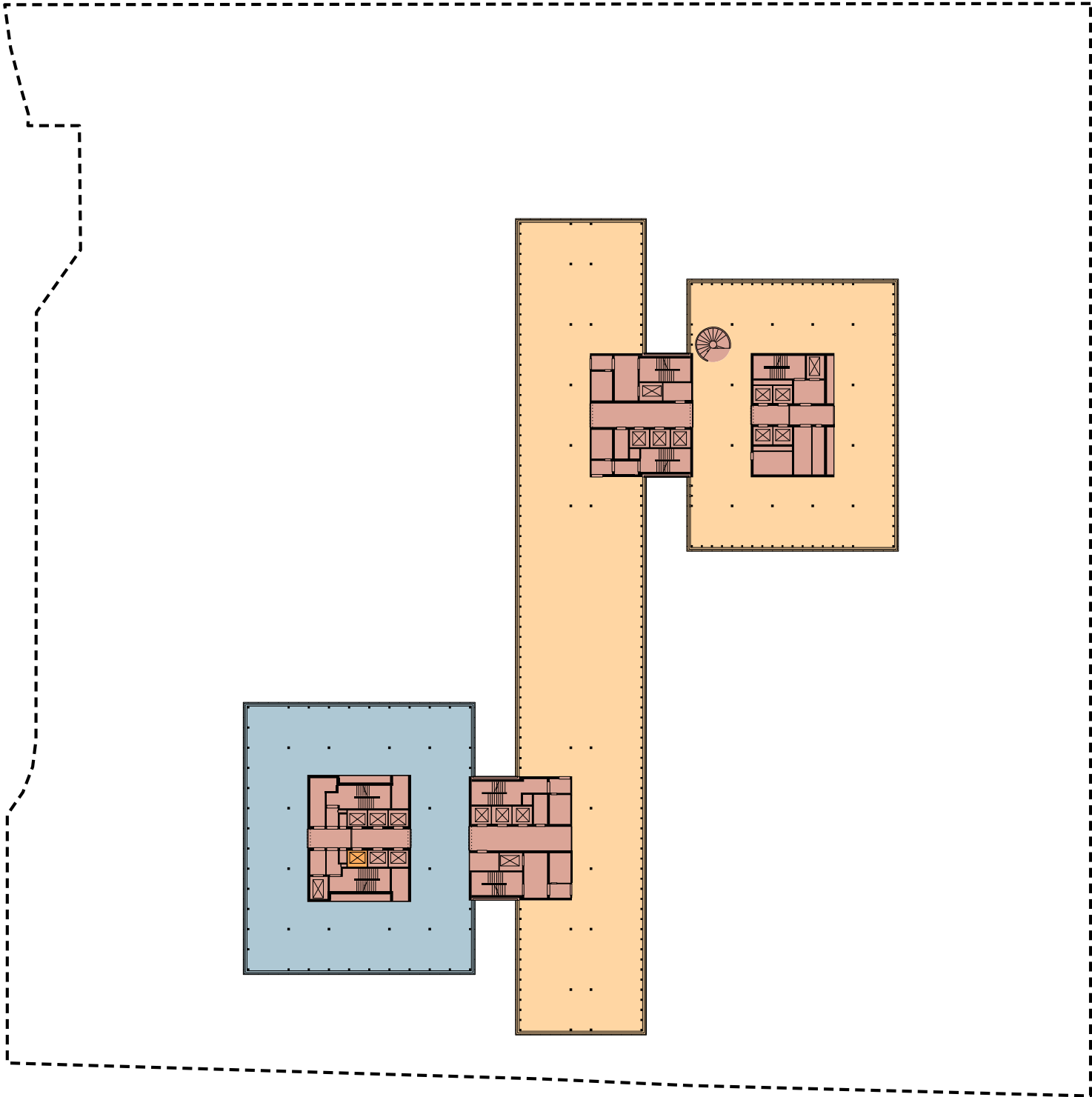


Legende





-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar
-  Büro oder öffentliche Nutzung /
Gewerbe / Gastro



Grundstücksgrenze

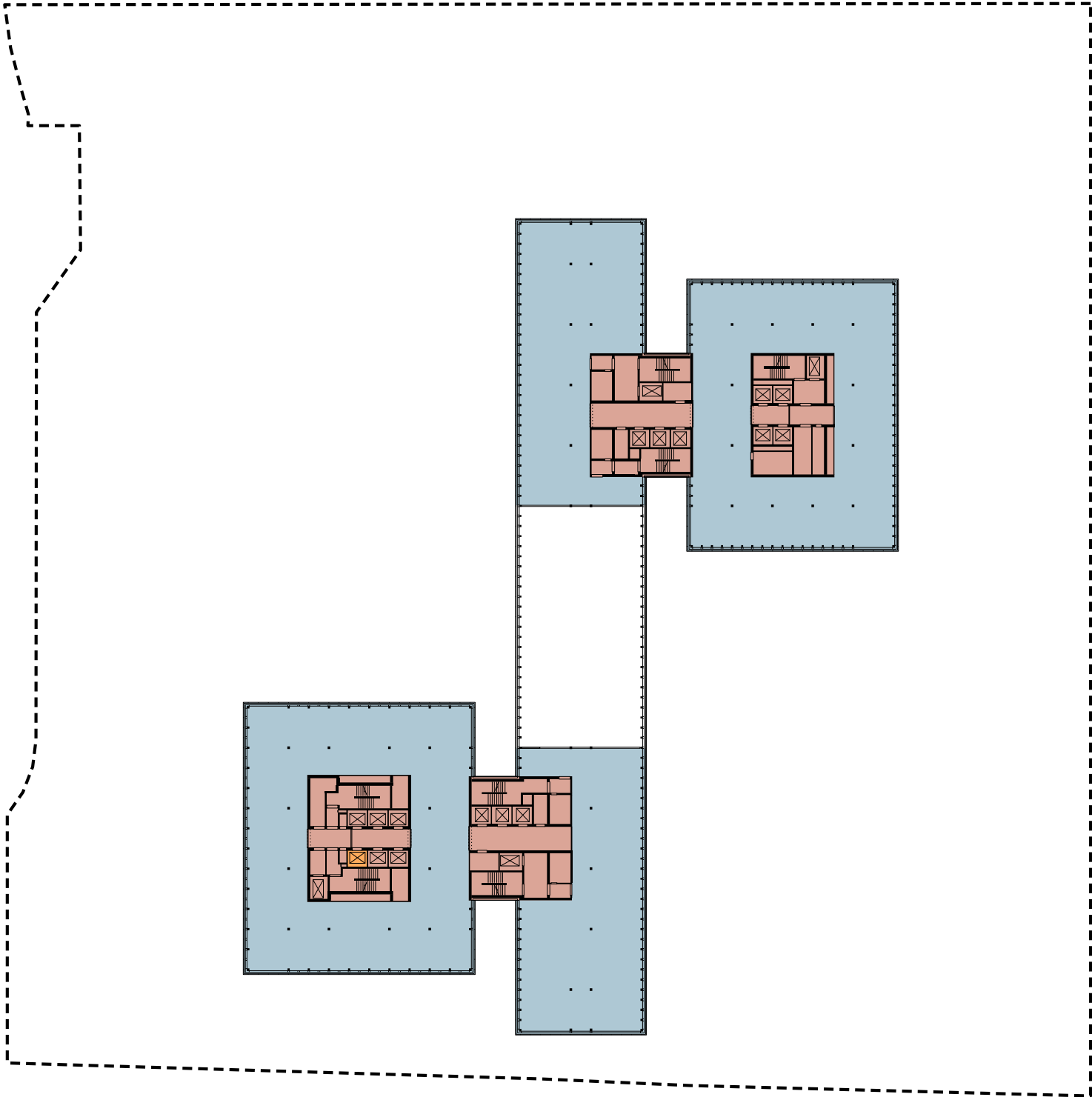


Legende




-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Büro/Konferenz intern
-  Aufzug Skybar



Grundstücksgrenze

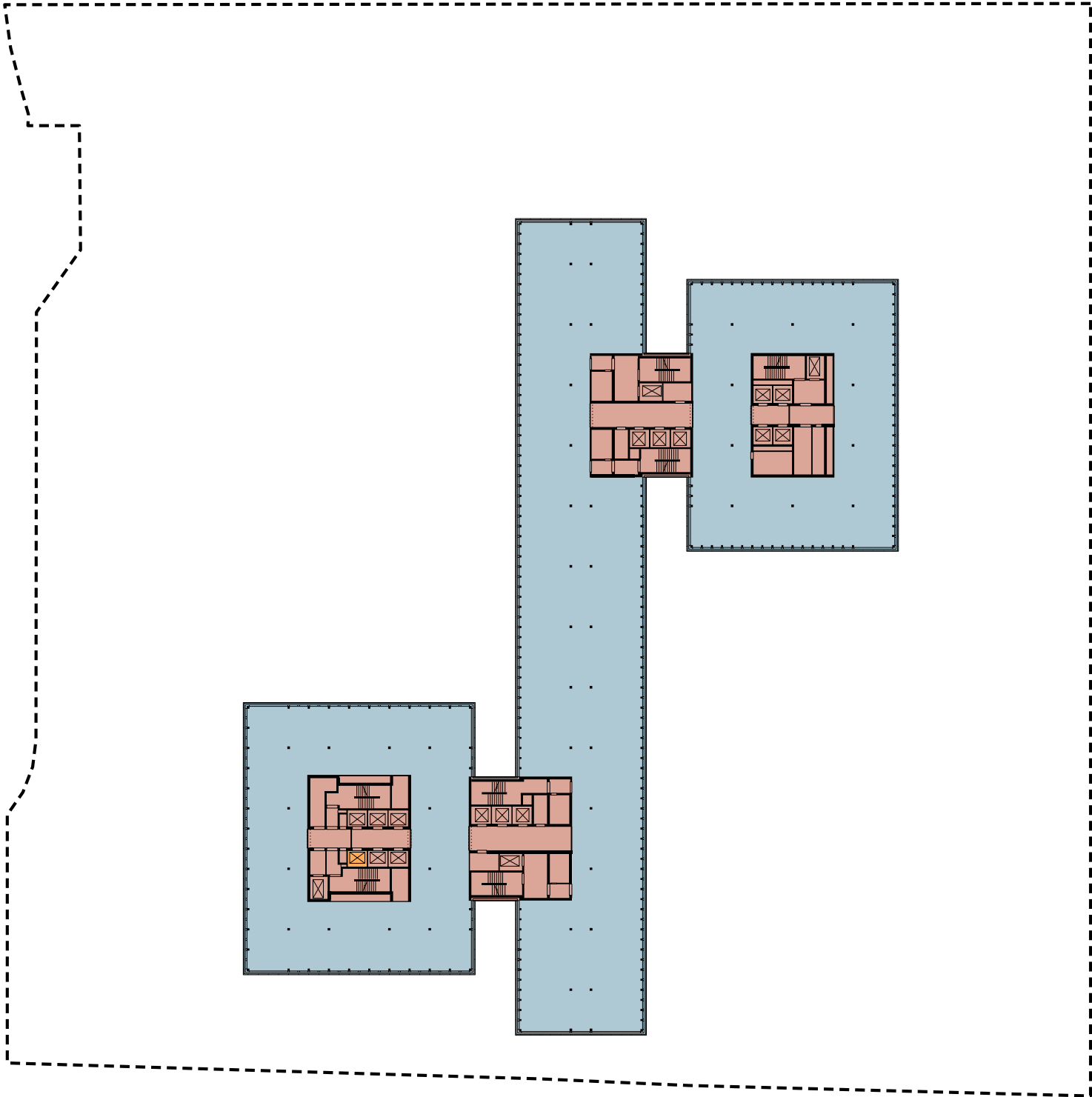


Legende




-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar



Grundstücksgrenze



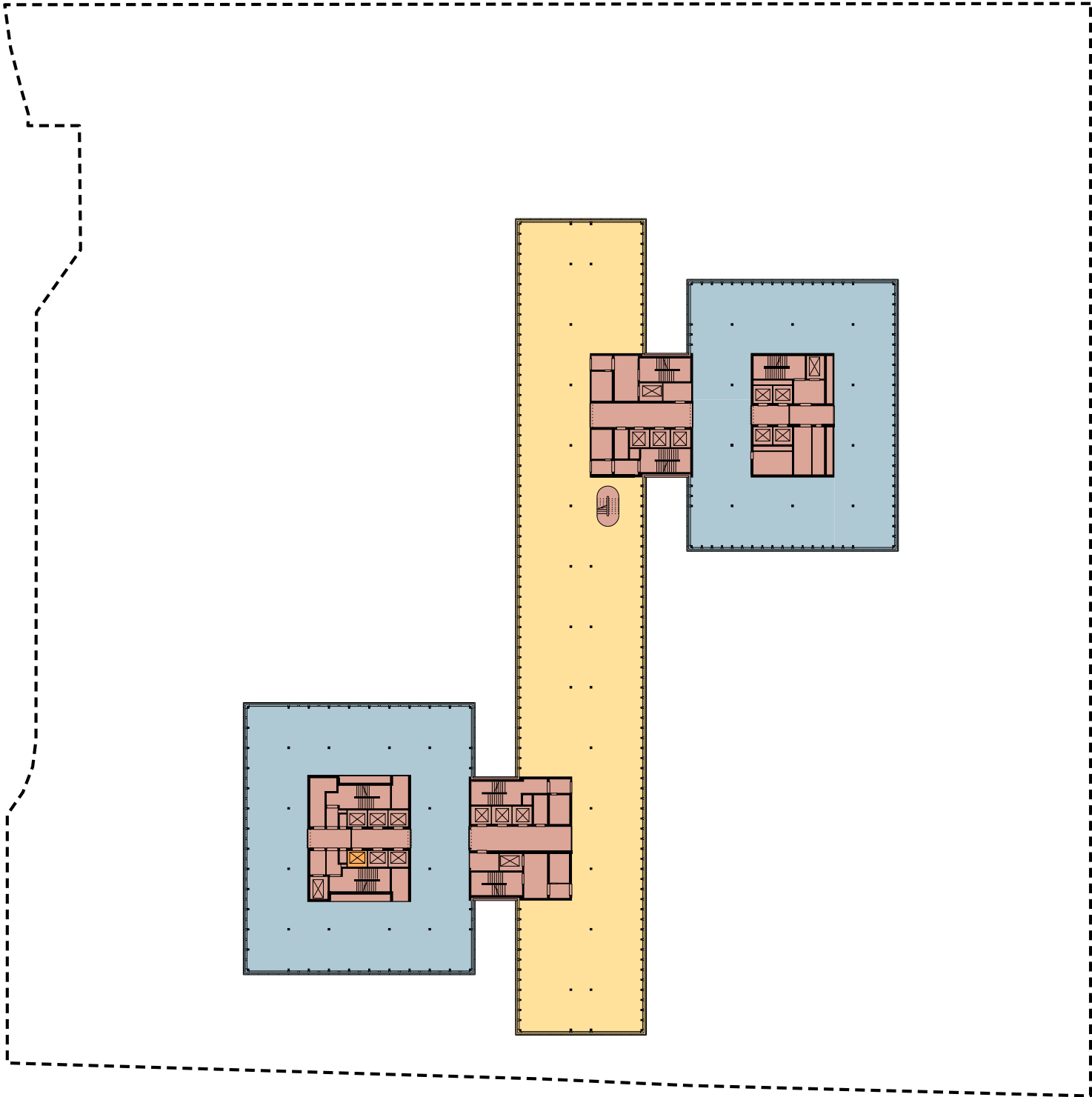
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar







Grundriss

Grundstücksgrenze



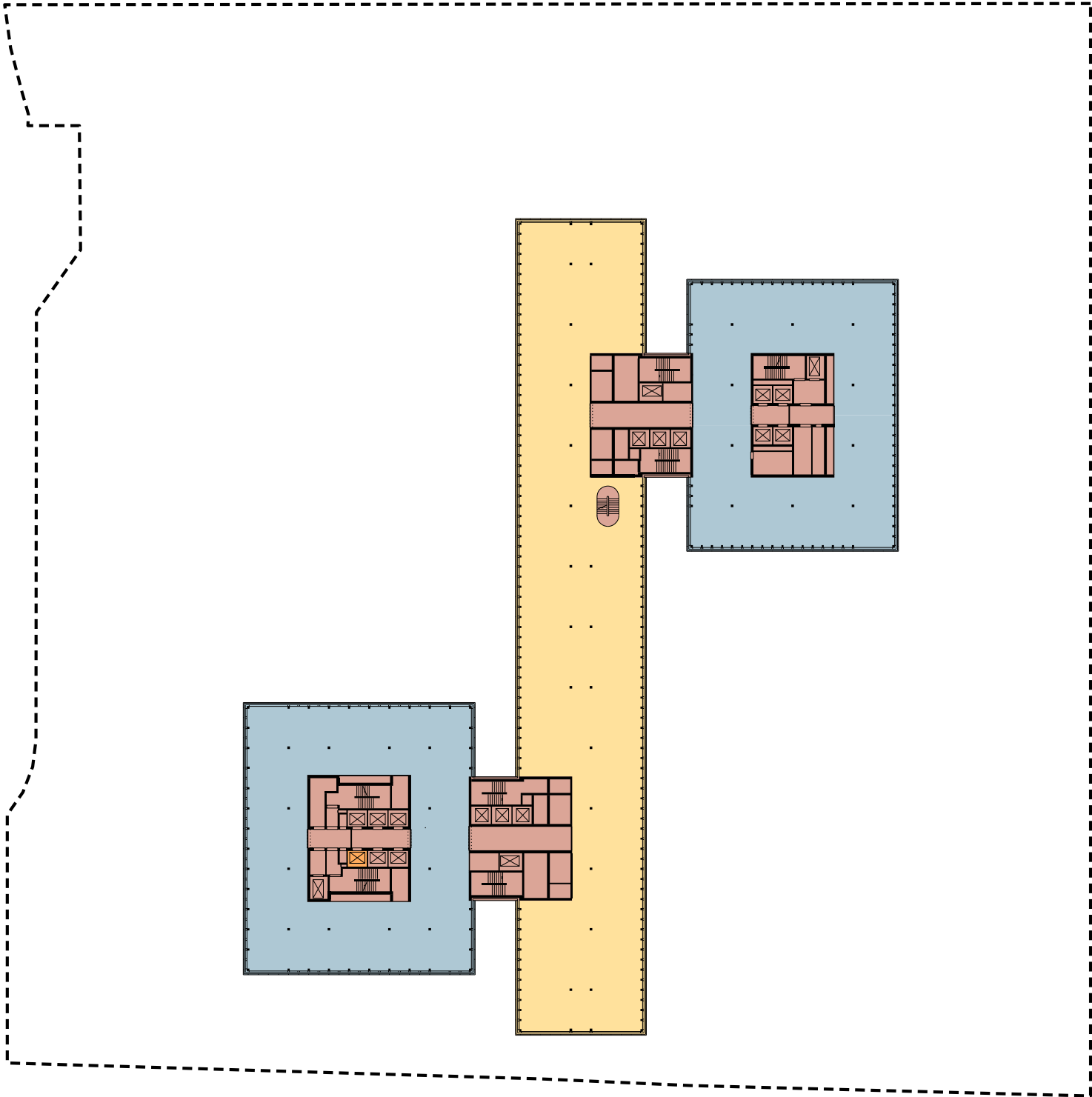
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Kantine
-  Aufzug Skybar







Grundriss

Grundstücksgrenze



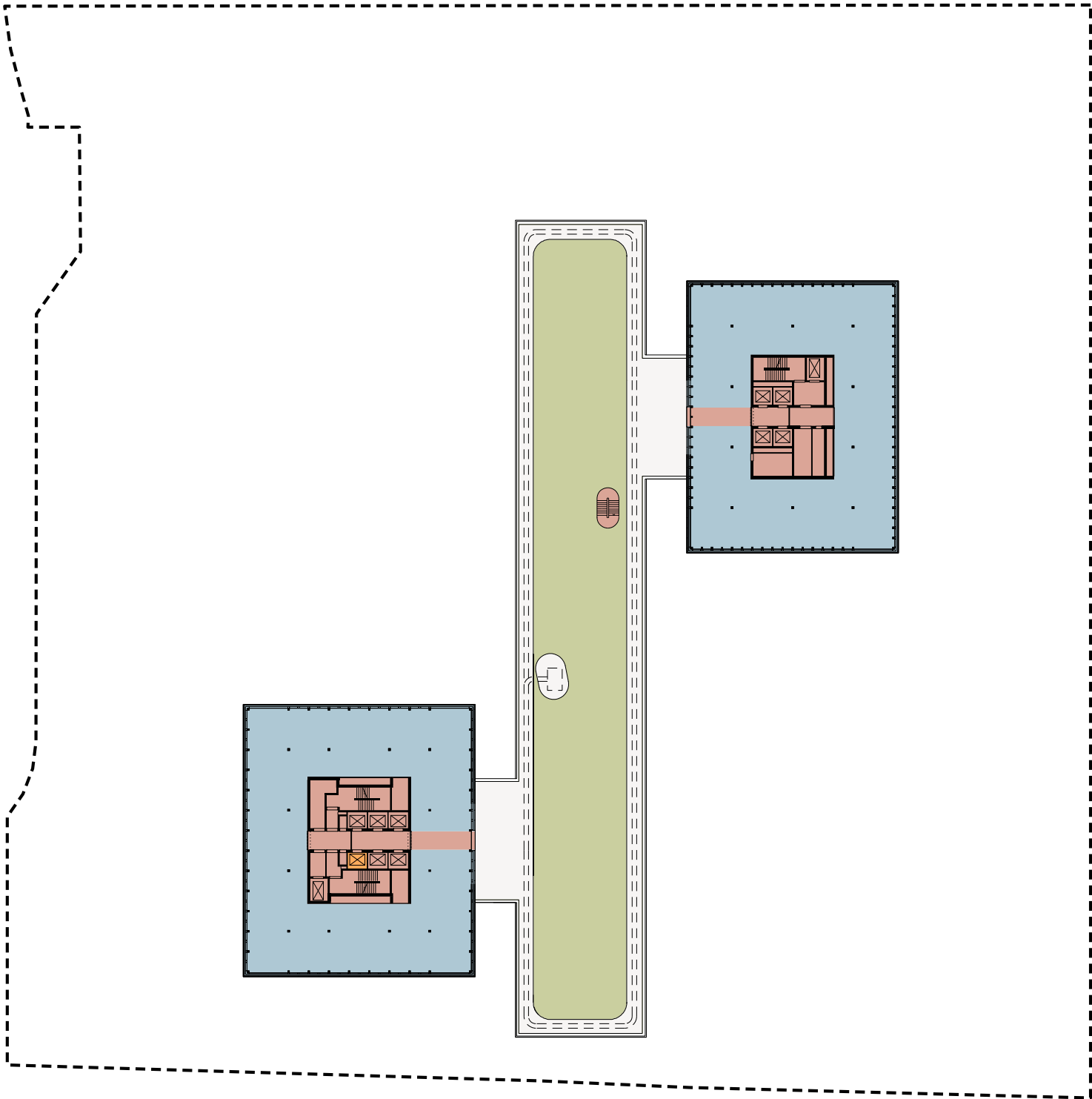
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar
-  Kantine (Luftraum)








Grundriss

Grundstücksgrenze



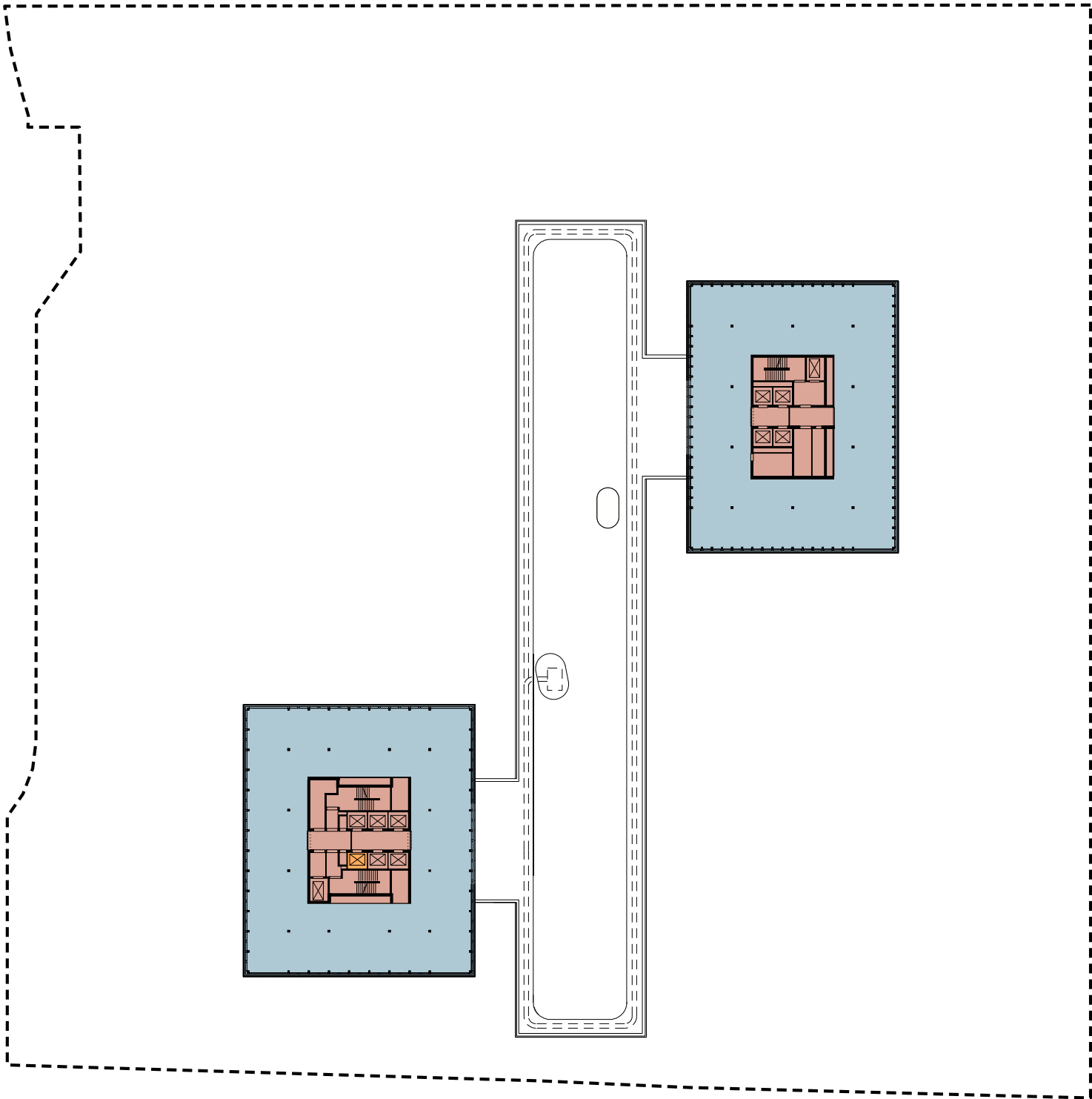
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Befestigte Fläche/Außenbereich
-  Aufzug Skybar
-  Dachgarten
(Gestaltung siehe Freiflächenplan)






Grundriss

Grundstücksgrenze



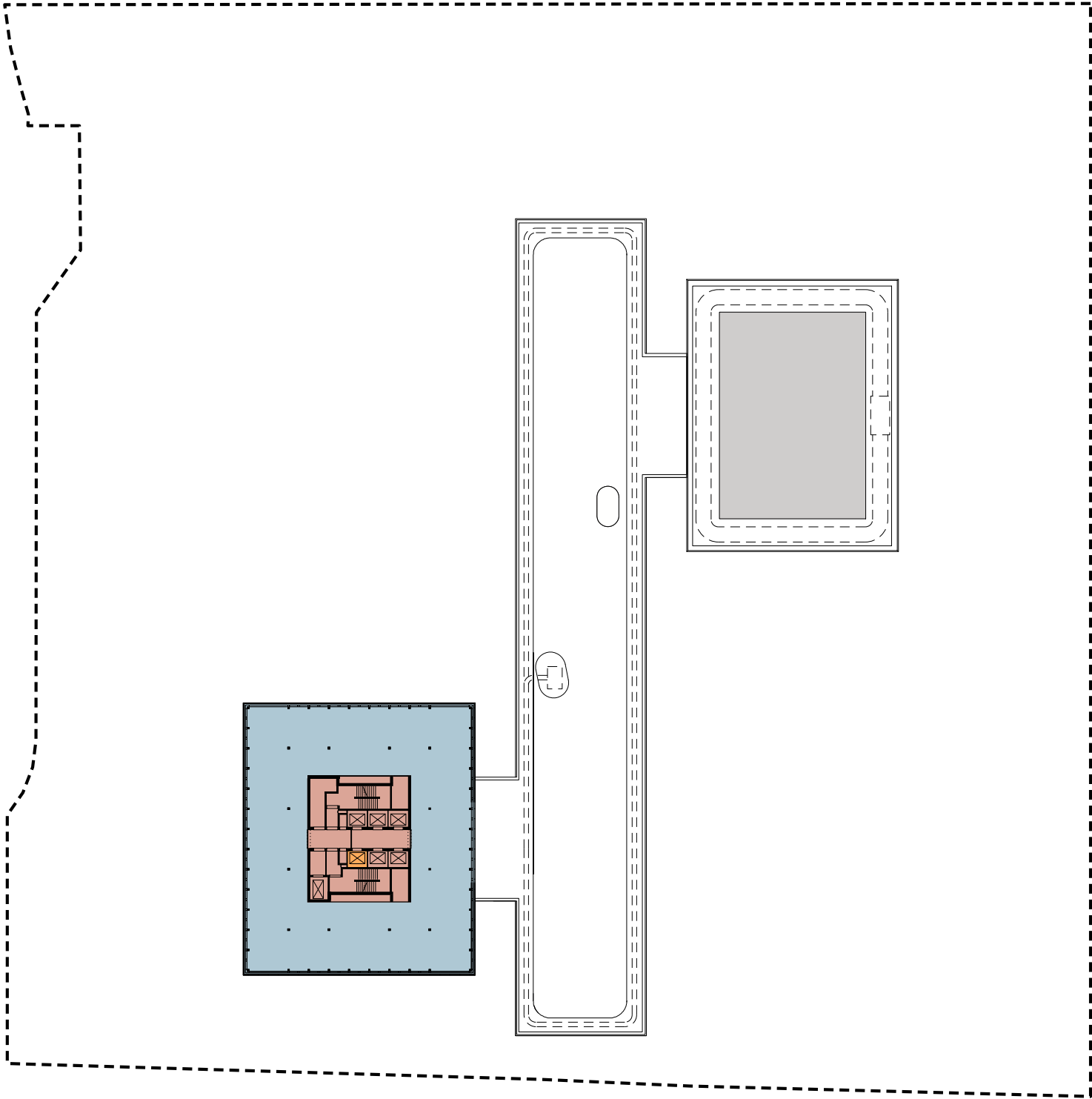
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar







Grundriss

Grundstücksgrenze

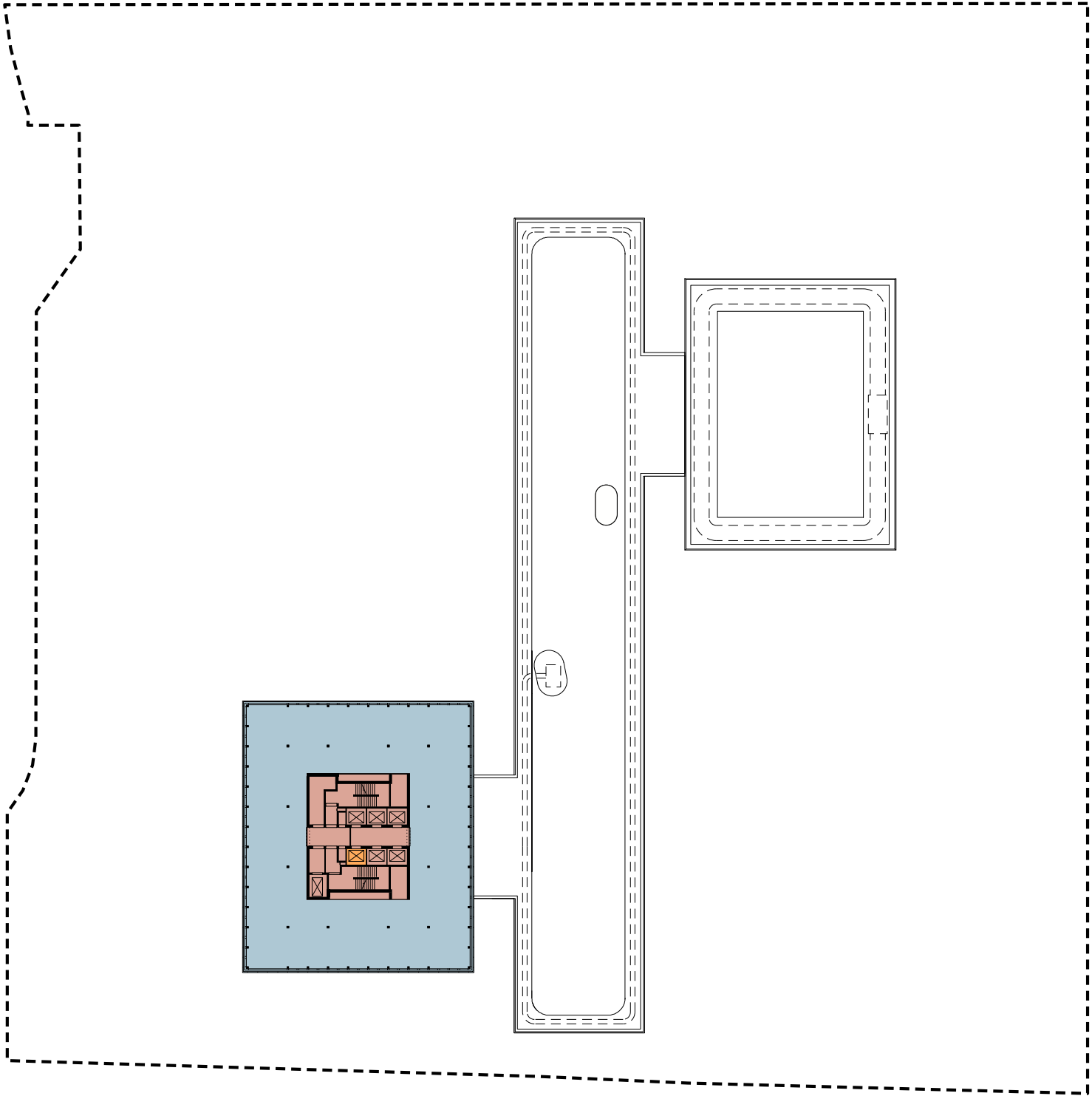


Legende




-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Technikfläche
-  Aufzug Skybar



Grundstücksgrenze



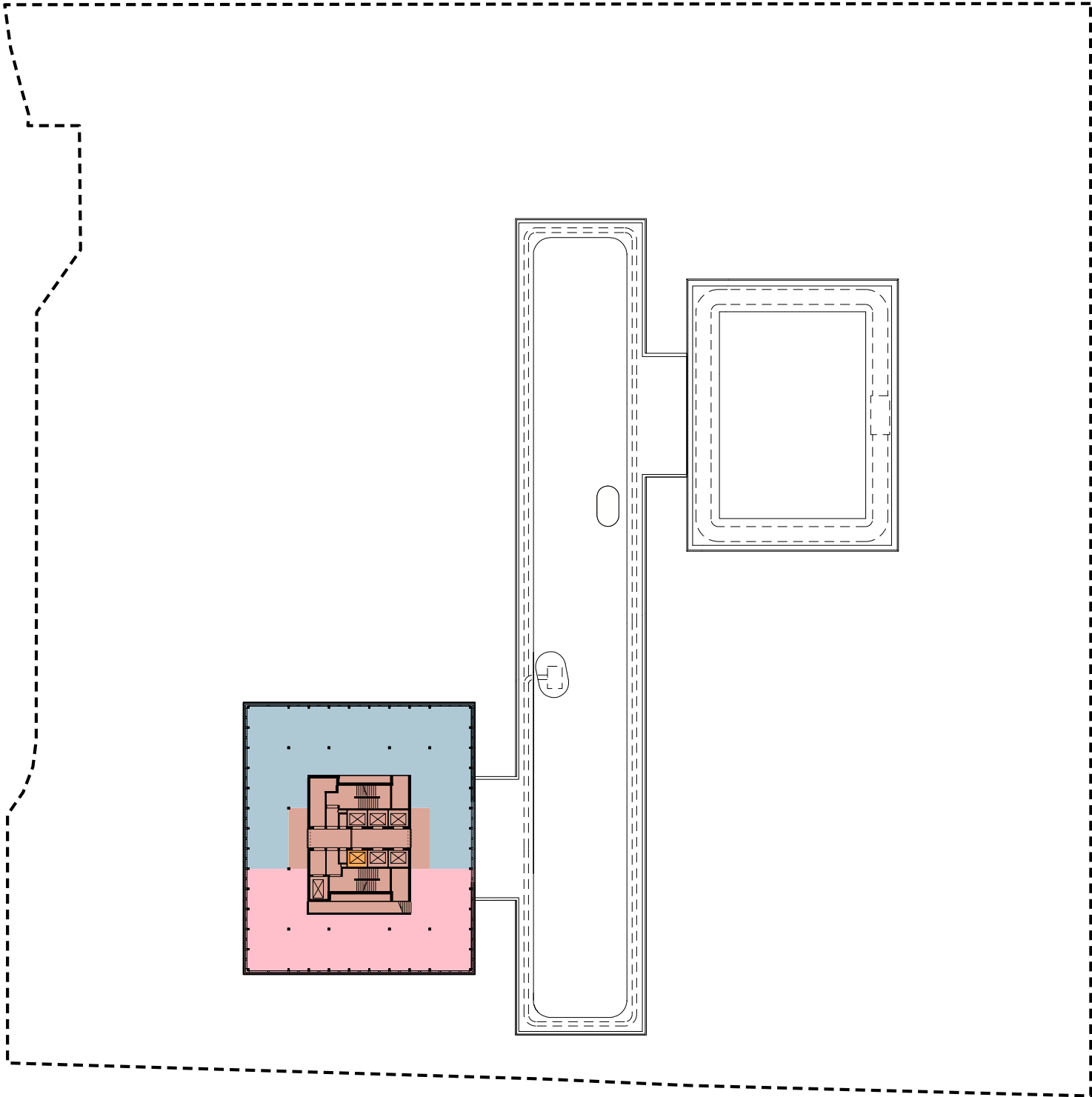
Legende

-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
-  Erschließung/Technik
-  Aufzug Skybar







Grundriss

Grundstücksgrenze

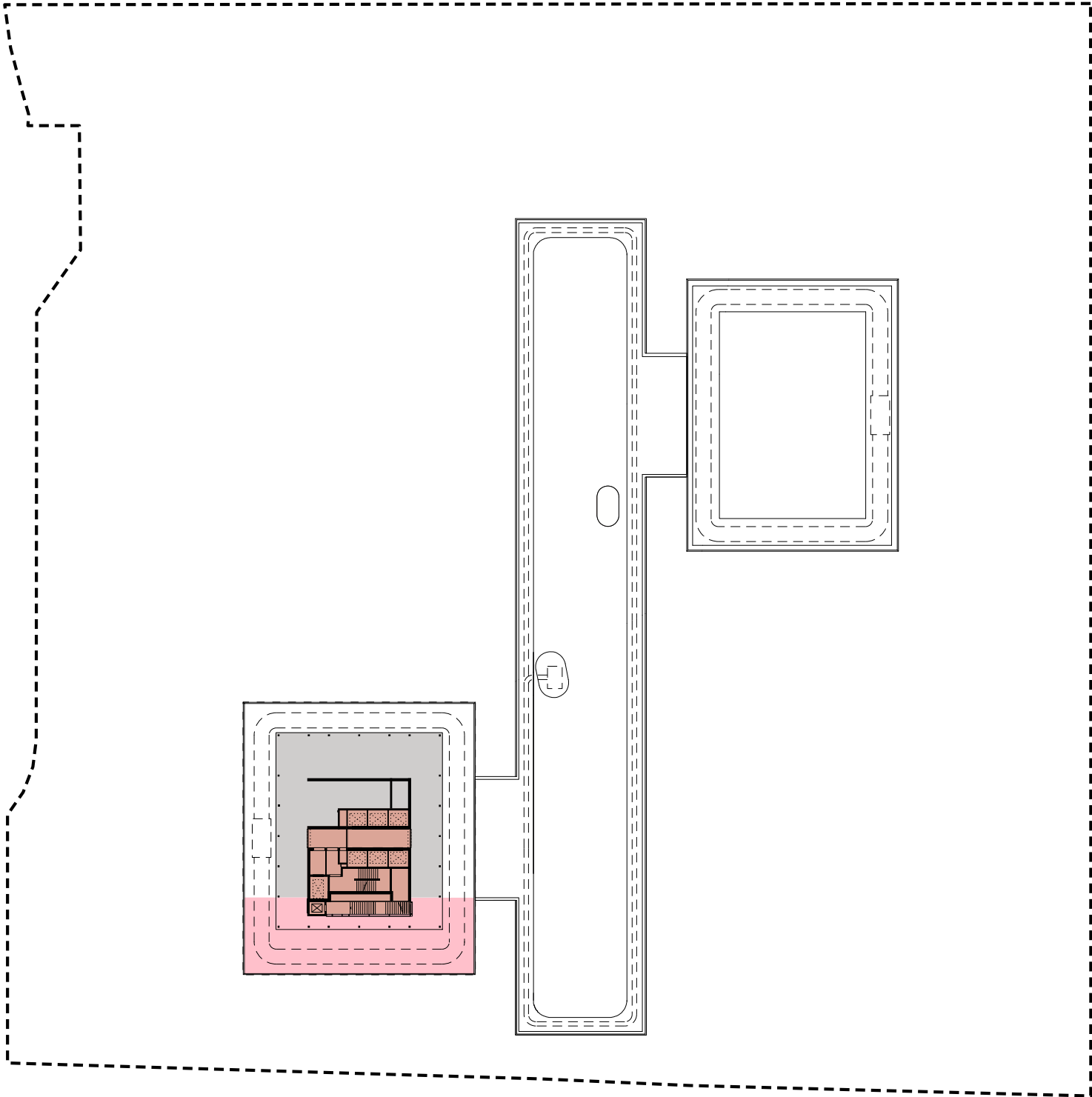


Legende




-  Büro (inkl. zudienender Nutzungen z.B. Teeküche, Besprechung) = ca. 480m² BGF
-  Erschließung/Technik = ca. 300m² BGF
-  Aufzug Skybar
-  Öffentliche Nutzung/Gastro = ca. 350m² BGF



Grundstücksgrenze

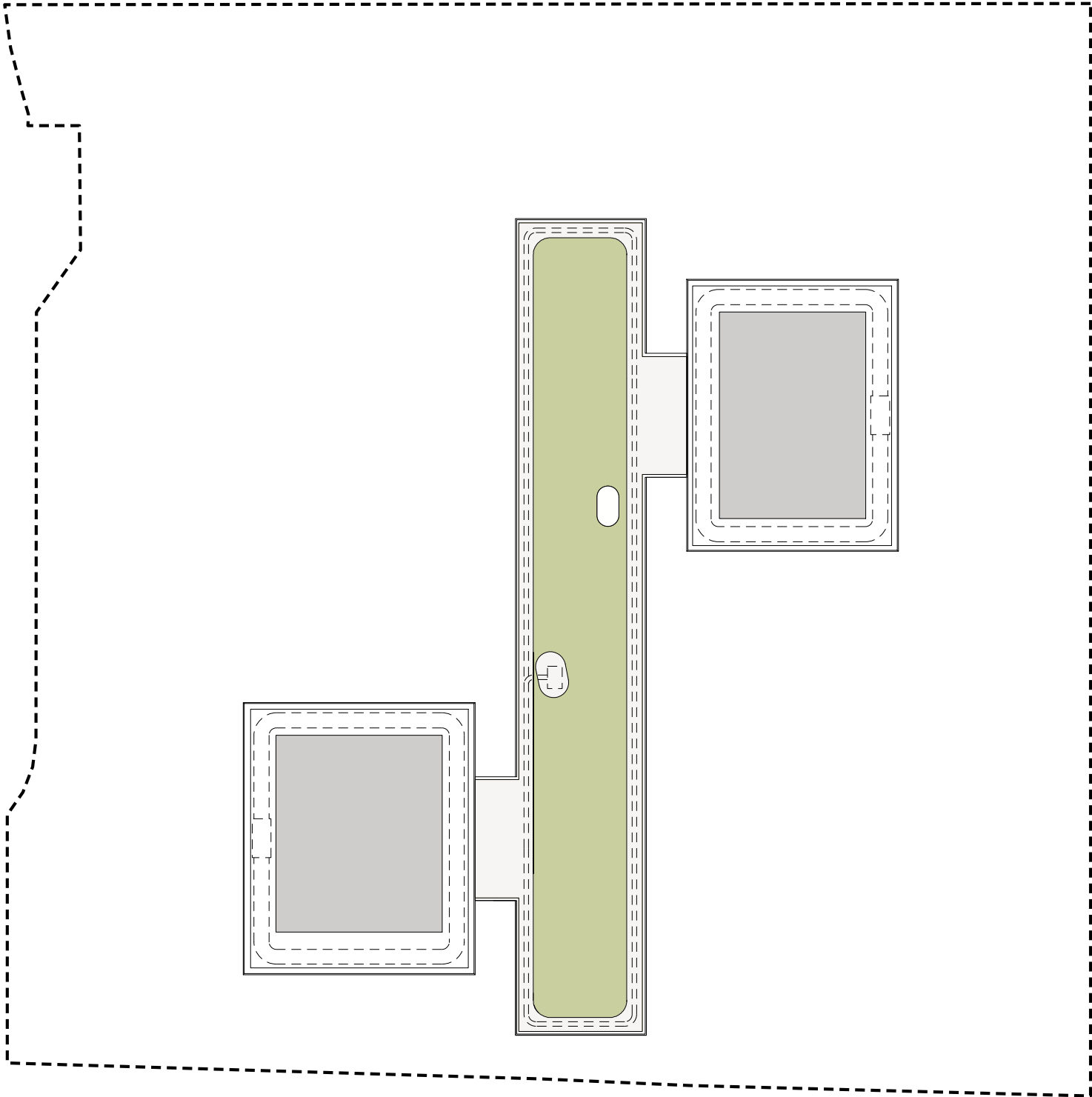


Legende




-  Technikfläche
-  Befestigte Fläche/Außenbereich
-  Öffentliche Nutzung Dachterrasse
ca. 282m² BGF



Grundstücksgrenze

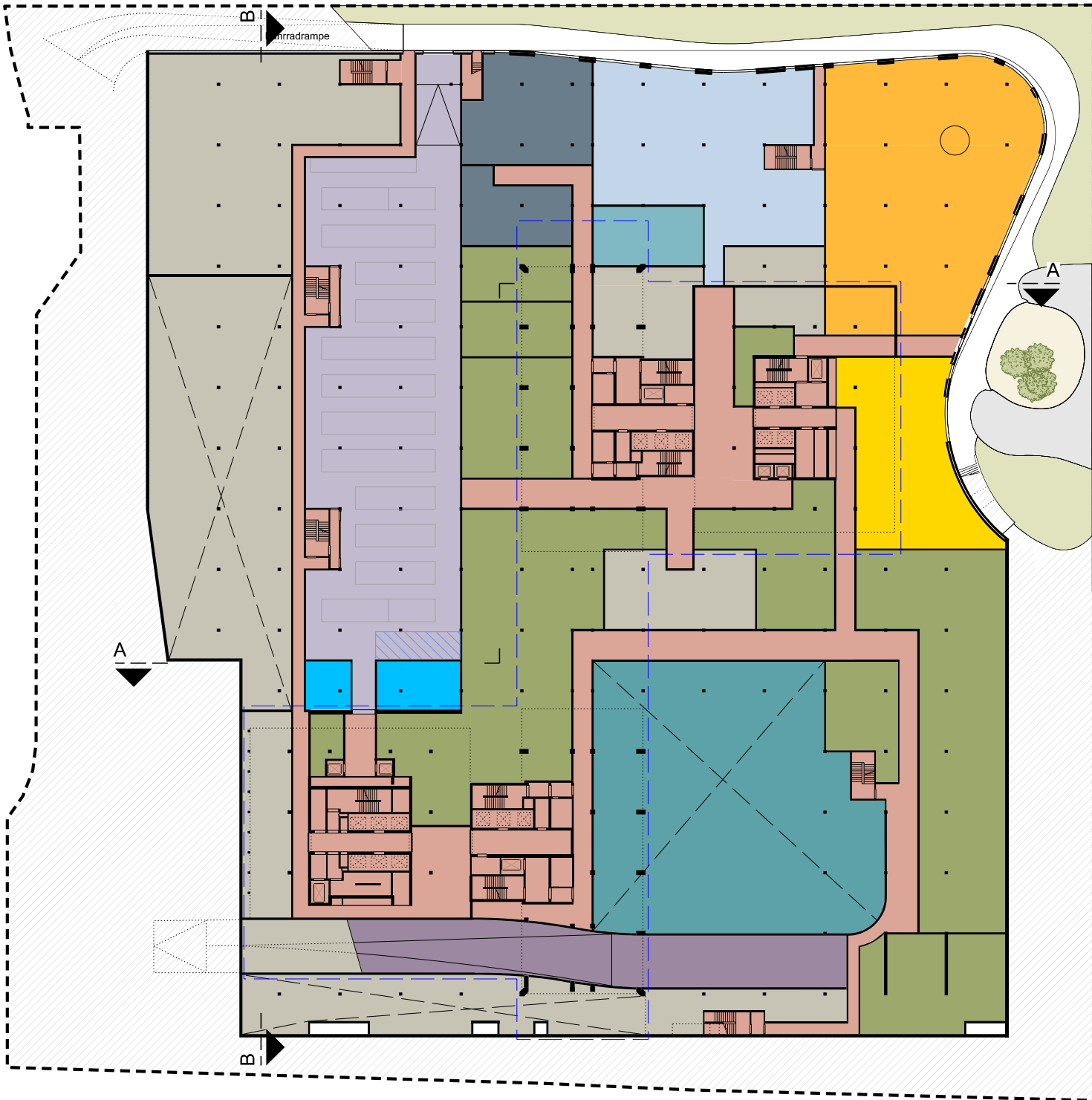


Legende















-  Technikfläche
-  Dachgarten
-  Befestigte Fläche/Außenbereich



Grundstücksgrenze



Legende

- | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
|  | Archiv/Lagerfläche |  | Poststelle |  | Gebäudetechnik |
|  | Erschließung/Technik |  | KiTa |  | Bauraum |
|  | Fahrradstellplätze |  | Sport | | |
|  | Mobilitätszentrale (Fahrradreparaturstation) |  | Trockenraum/ Umkleide/ Dusche | | |
|  | Rampe Tiefgarage |  | Umkleiden Hausdienste | | |
|  | Ladehof (Luftraum) |  | Hausdienste | | |



Grundriss

Grundstücksgrenze



Legende



- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Keller/Lagerfläche |  Fuhrparksharing-Stellplätze |
|  Erschließung/Technik |  Elektro-Stellplätze |
|  Rampe Tiefgarage |  Behinderten-Stellplätze |
|  Stellplätze | |
|  Ladehof | |
|  Gebäudetechnik | |



Grundstücksgrenze

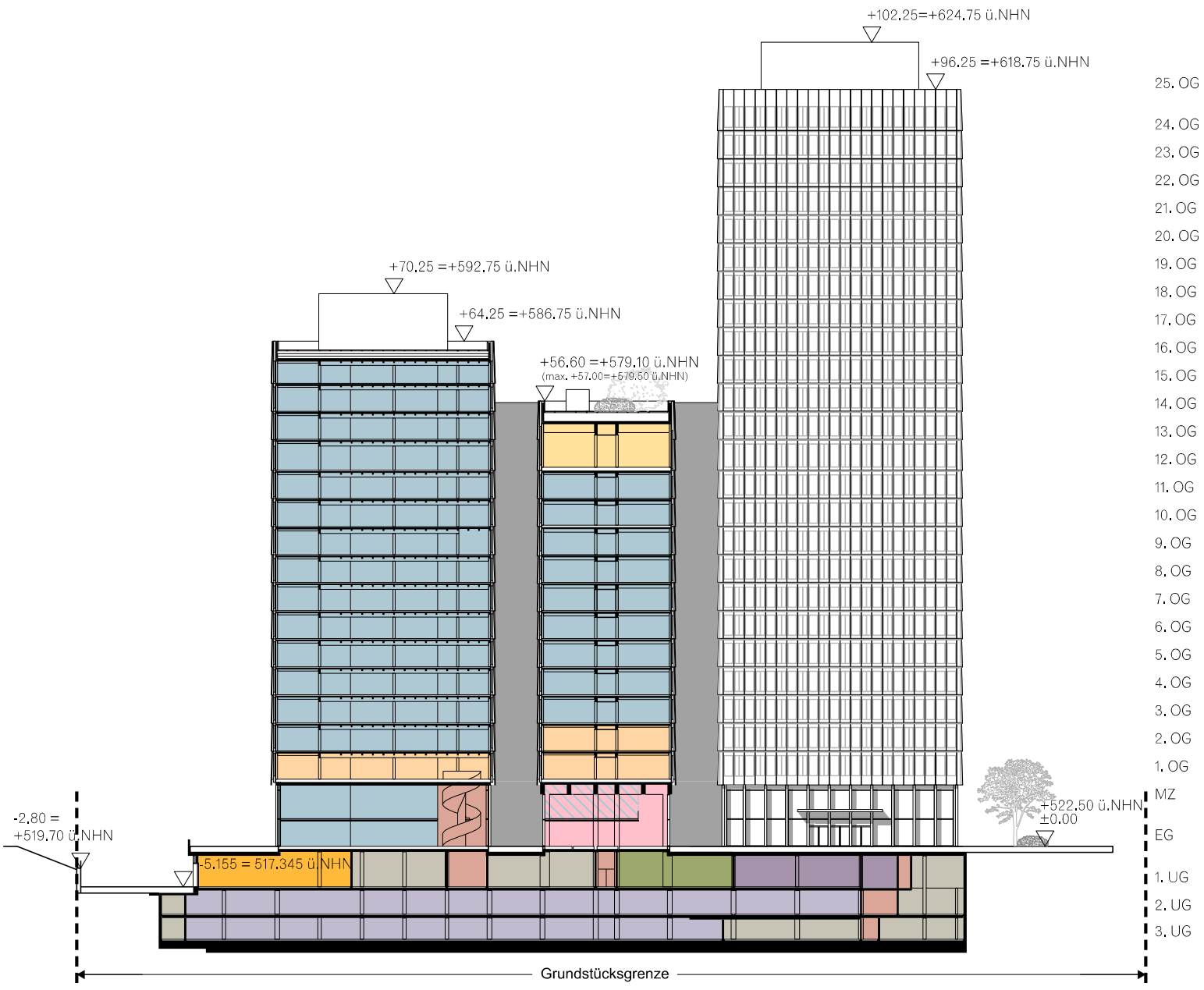


Legende














-  Keller/Lagerfläche
-  Erschließung/Technik
-  Rampe Tiefgarage
-  Stellplätze
-  Gebäudetechnik
-  Behinderten-Stellplätze



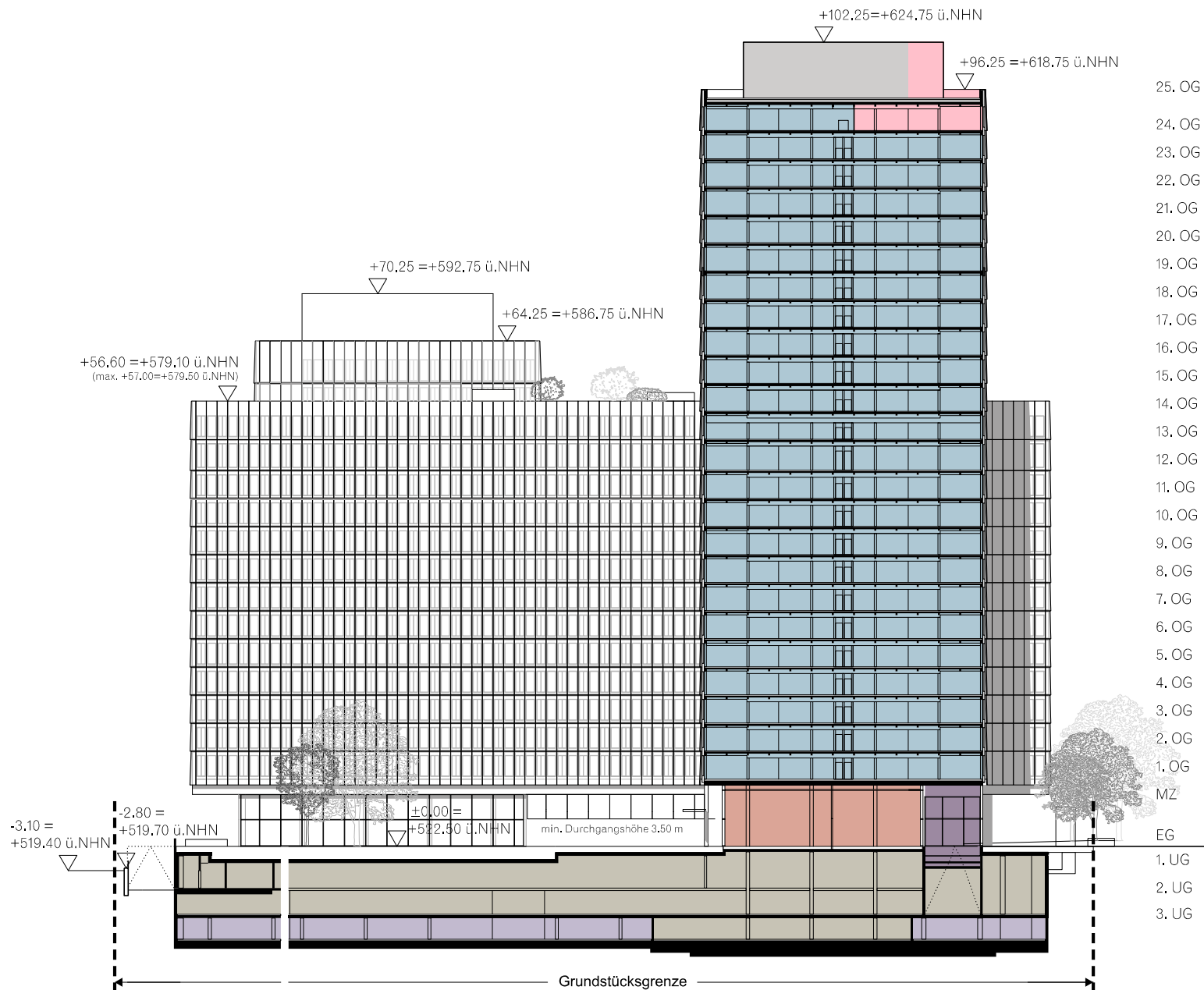
Grundriss



Legende

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Büro (inkl. zudienender Nutzungen z.B. Teeküche, Besprechung) |  Sport |
|  Büro/Konferenz intern |  KiTa |
|  Kantine (12. OG) |  Stellplätze - PKW |
|  Büro |  Stellplätze - Fahrrad |
|  Erschließung/Technik |  Öffentliche Nutzung/Nicht störendes Gewerbe/Gastro/Einzelhandel |
|  Gebäudetechnik |  (Bürofläche optional) |
|  Archiv/Lagerfläche | |

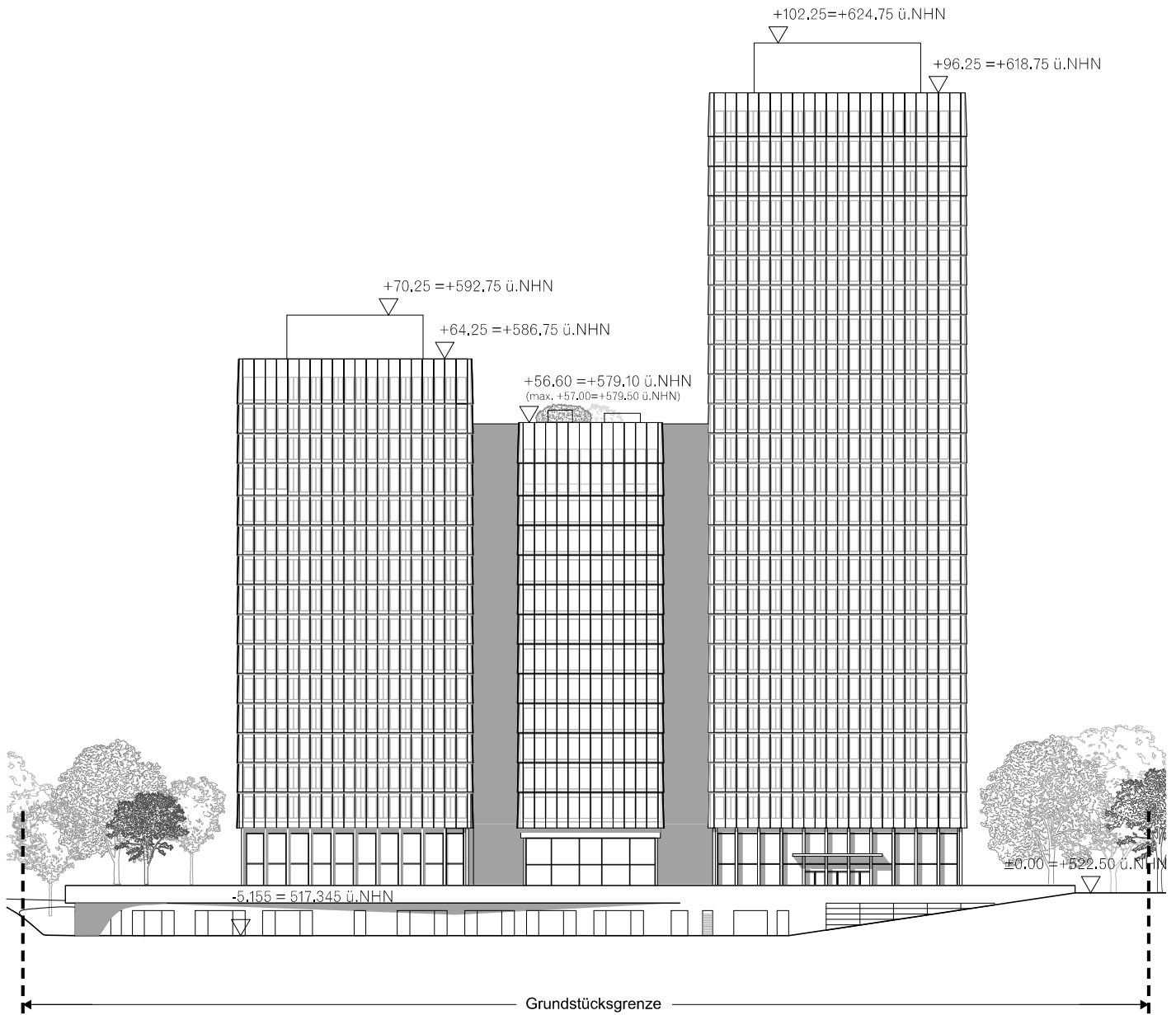
Schnitt



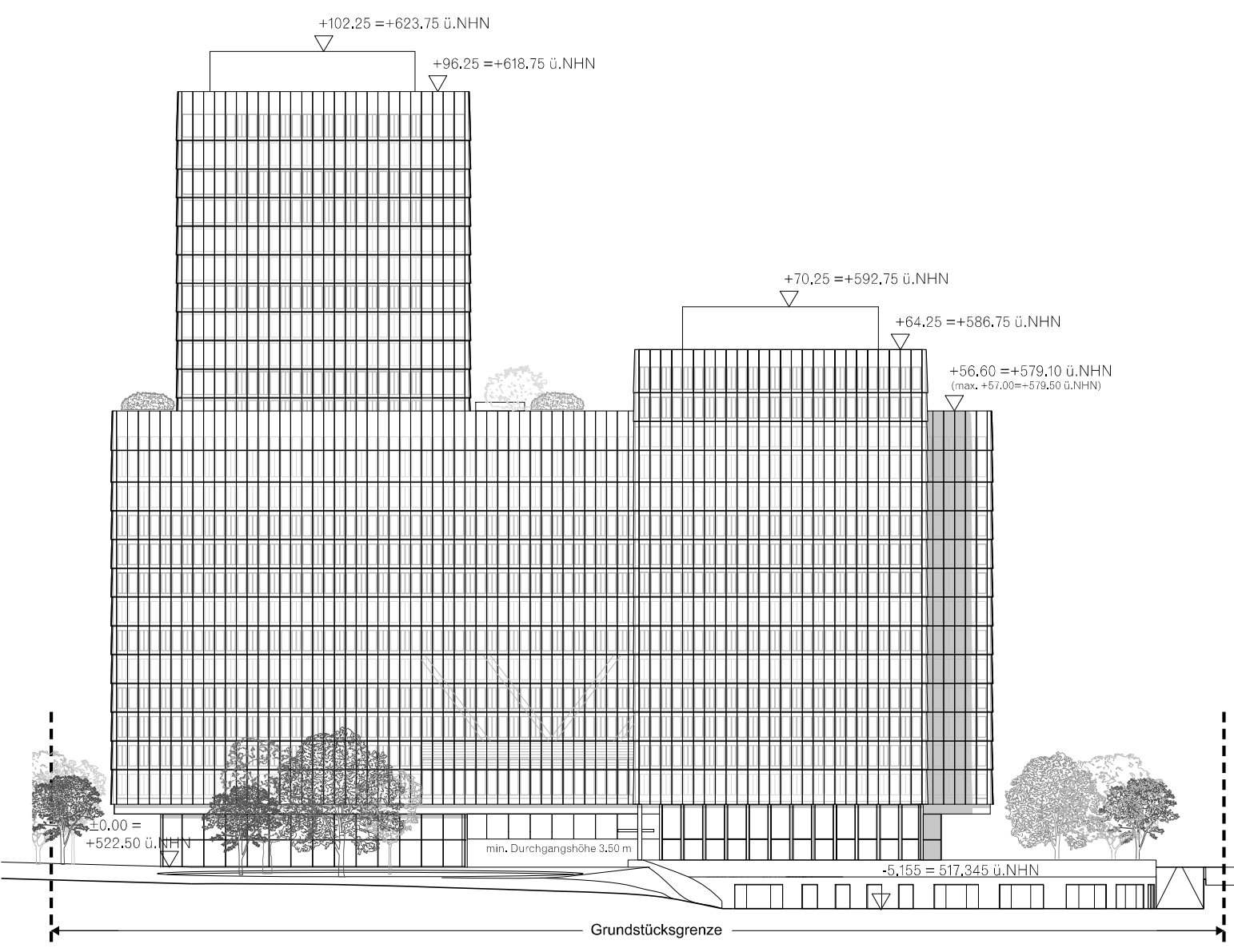
Legende

- Büro (inkl. zudienender Nutzungen
z.B. Teeküche, Besprechung)
- Erschließung/Technik
- Rampe Tiefgarage
- Stellplätze
- Gebäudetechnik
- Öffentliche Nutzung/Nicht störendes
Gewerbe/Gastro/Einzelhandel
- (Bürofläche optional)

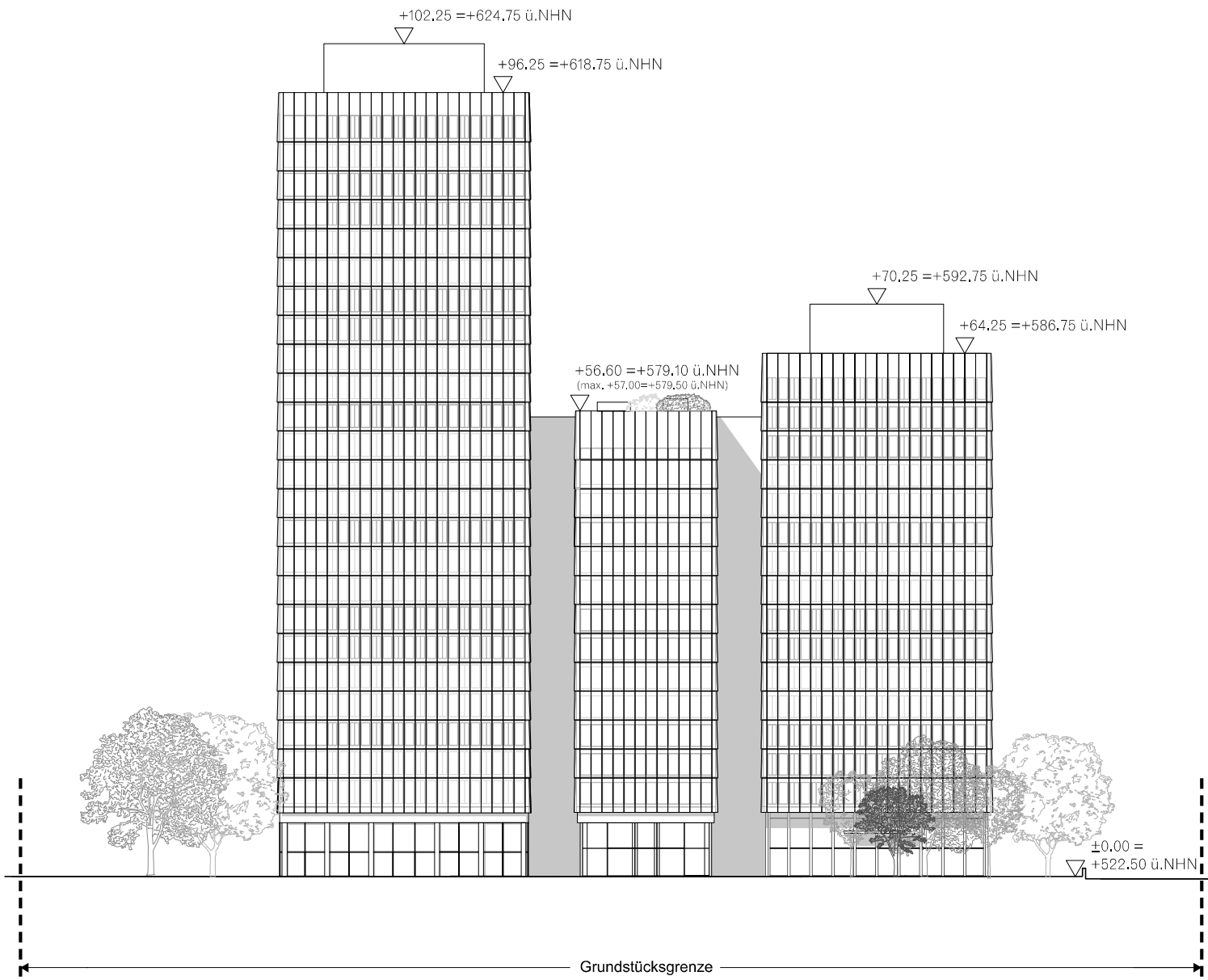
Schnitt

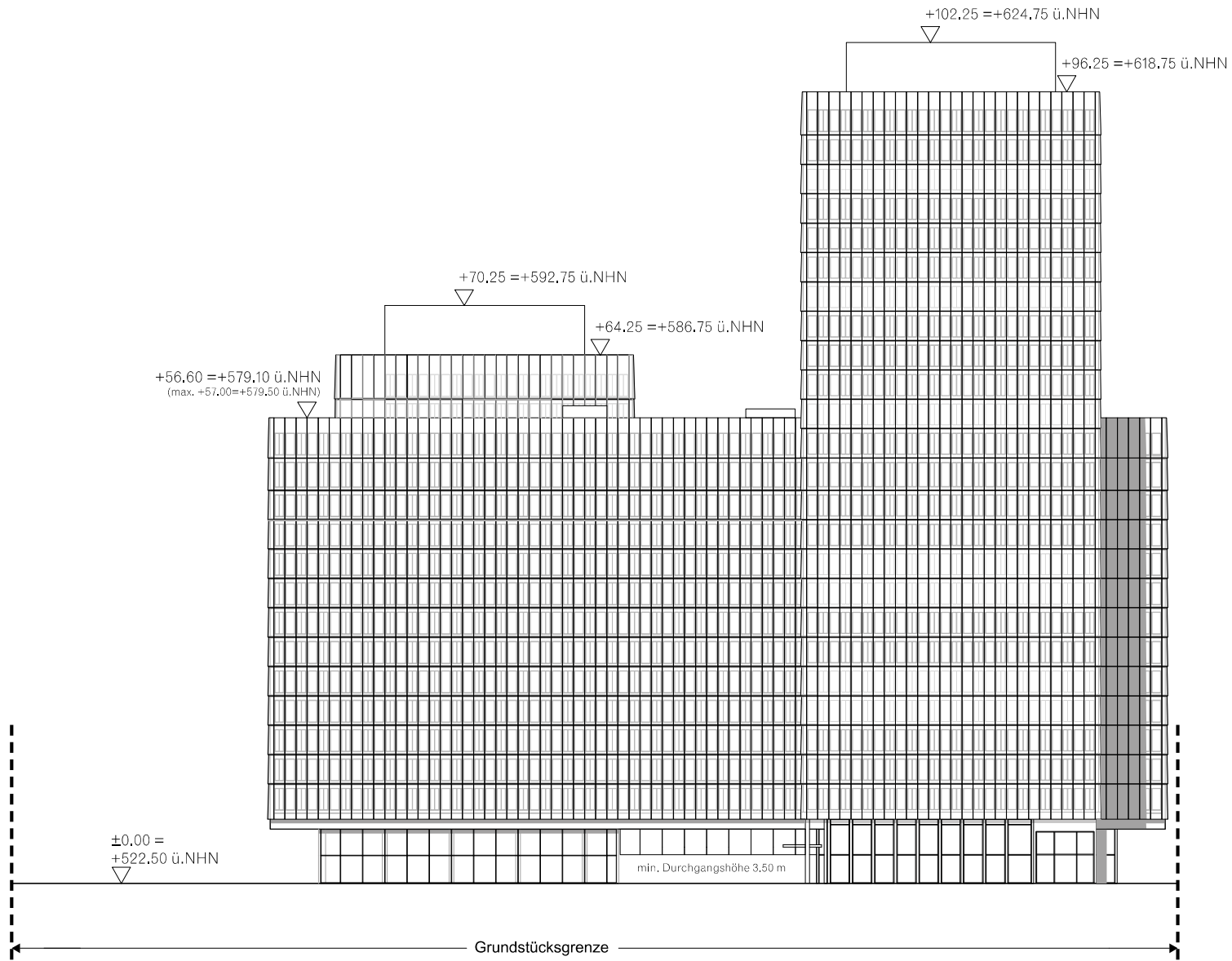


Ansicht

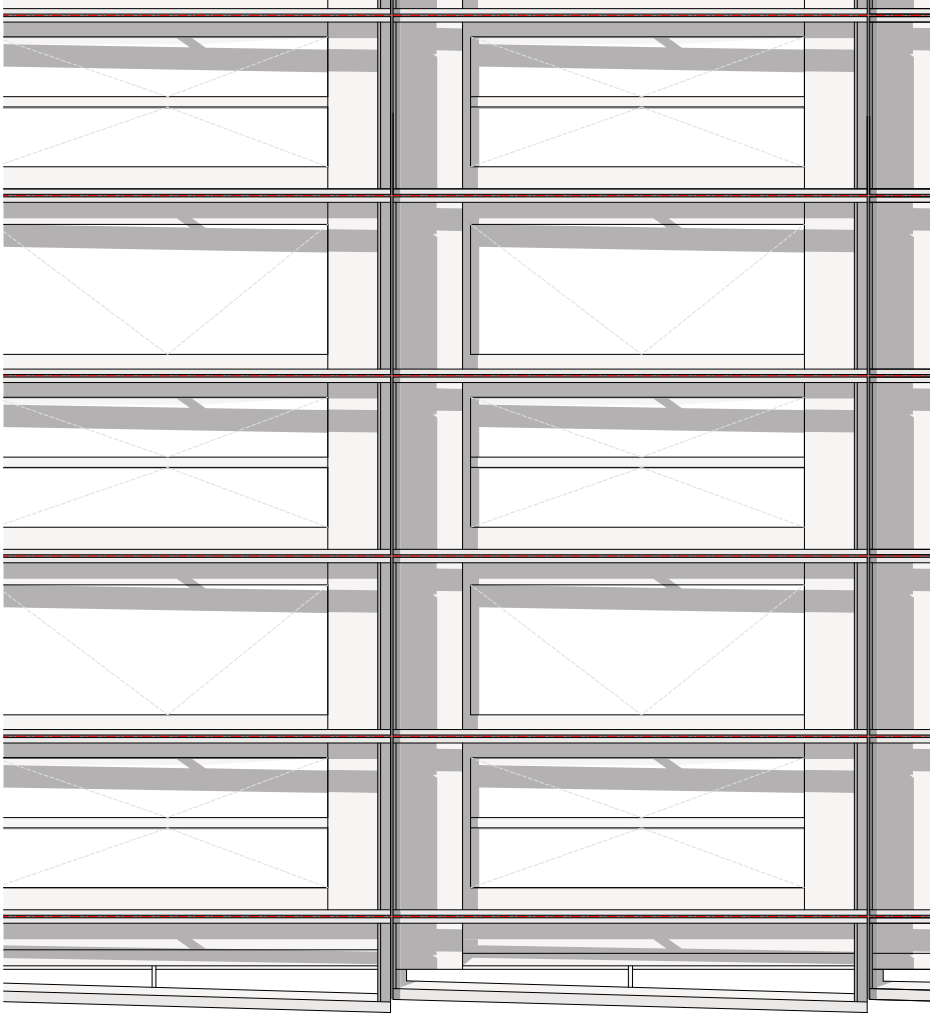


Ansicht

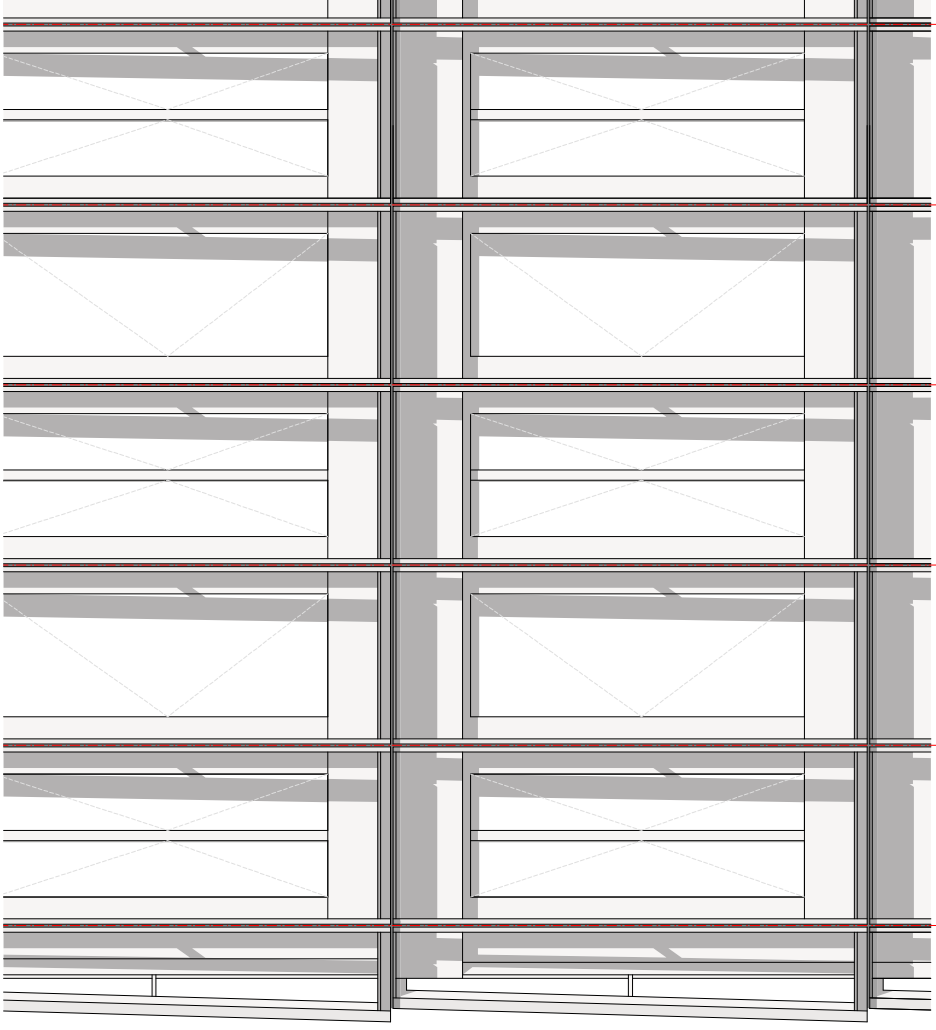




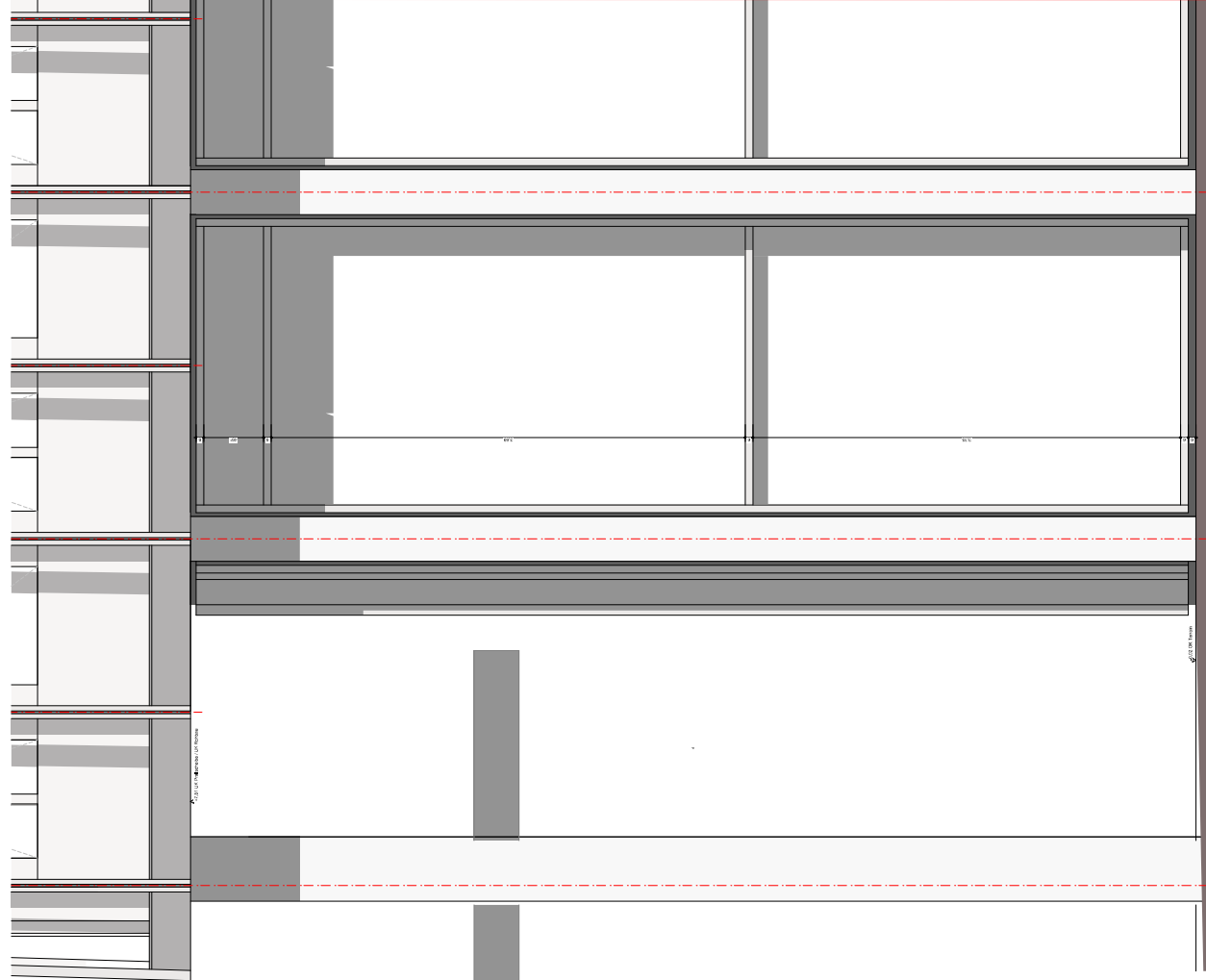
Ansicht



Ansicht



Ansicht



Bemerkung:
Die Pfeile im Schnitt zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden. Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden.
Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden. Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden.

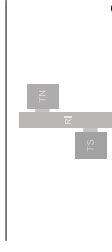
- ▶ D100: Nischen-Griff-Block
- ▶ D101: Nischen-Griff-Block
- ▶ D102: Nischen-Griff-Block
- ▶ D103: Nischen-Griff-Block
- ▶ D104: Nischen-Griff-Block
- ▶ D105: Nischen-Griff-Block
- ▶ D106: Nischen-Griff-Block
- ▶ D107: Nischen-Griff-Block
- ▶ D108: Nischen-Griff-Block
- ▶ D109: Nischen-Griff-Block
- ▶ D110: Nischen-Griff-Block
- ▶ D111: Nischen-Griff-Block
- ▶ D112: Nischen-Griff-Block
- ▶ D113: Nischen-Griff-Block
- ▶ D114: Nischen-Griff-Block
- ▶ D115: Nischen-Griff-Block
- ▶ D116: Nischen-Griff-Block
- ▶ D117: Nischen-Griff-Block
- ▶ D118: Nischen-Griff-Block
- ▶ D119: Nischen-Griff-Block
- ▶ D120: Nischen-Griff-Block

- ▶ D121: Nischen-Griff-Block
- ▶ D122: Nischen-Griff-Block
- ▶ D123: Nischen-Griff-Block
- ▶ D124: Nischen-Griff-Block
- ▶ D125: Nischen-Griff-Block
- ▶ D126: Nischen-Griff-Block
- ▶ D127: Nischen-Griff-Block
- ▶ D128: Nischen-Griff-Block
- ▶ D129: Nischen-Griff-Block
- ▶ D130: Nischen-Griff-Block
- ▶ D131: Nischen-Griff-Block
- ▶ D132: Nischen-Griff-Block
- ▶ D133: Nischen-Griff-Block
- ▶ D134: Nischen-Griff-Block
- ▶ D135: Nischen-Griff-Block
- ▶ D136: Nischen-Griff-Block
- ▶ D137: Nischen-Griff-Block
- ▶ D138: Nischen-Griff-Block
- ▶ D139: Nischen-Griff-Block
- ▶ D140: Nischen-Griff-Block

Abgrenzung:
Die Pfeile im Schnitt zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden. Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden.
Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden. Die Pfeile im Aufriss zeigen die Richtung an, in die die Bauteile eingebaut werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Falt-Griff-Block / Griff-Block / Griff-Block
Falt-Griff-Block / Griff-Block / Griff-Block
Falt-Griff-Block / Griff-Block / Griff-Block



0,05 - 12,00 x 1,00



Projekt:
RS76

Bauherr:
Büro für Raumplanung
Bauherren

Zustimmung:
Baubehörde

Gezeichnet:
S. Müller

Datum:
27.11.2020

Maßstab:
1:20 / A1

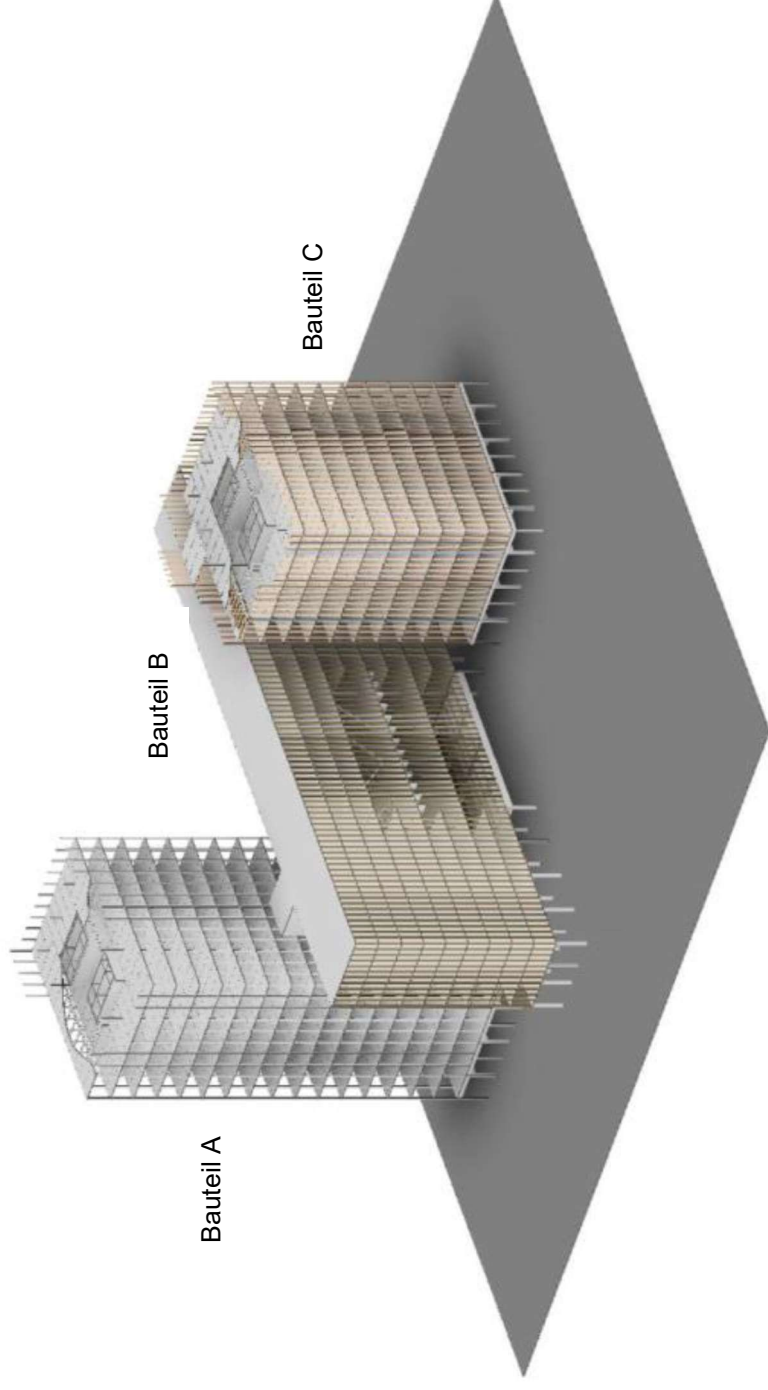
Blatt:
02

Einreichung:
Bauverwaltung

Konstruktionsmethode

Konstruktionsmethode des Gebäudeteils A in klassischer Stahlbetonkonstruktion

Konstruktionsmethode der Gebäudeteile B und C in einer Verbundbauweise mit Holzunterzügen, Holzstützen und Betondecken (Holzbetonhybridbauweise).



Legende.

braun = Holzbauteile,

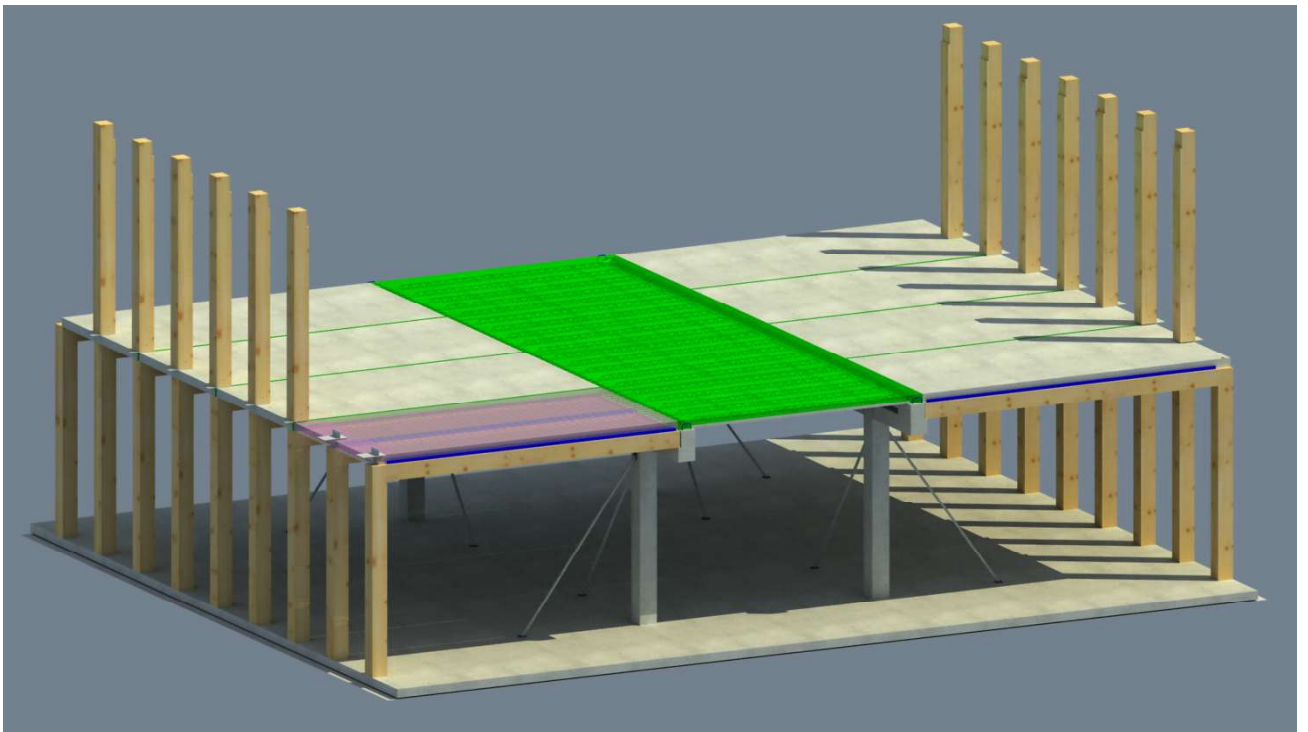
Grau=Betonbauteile

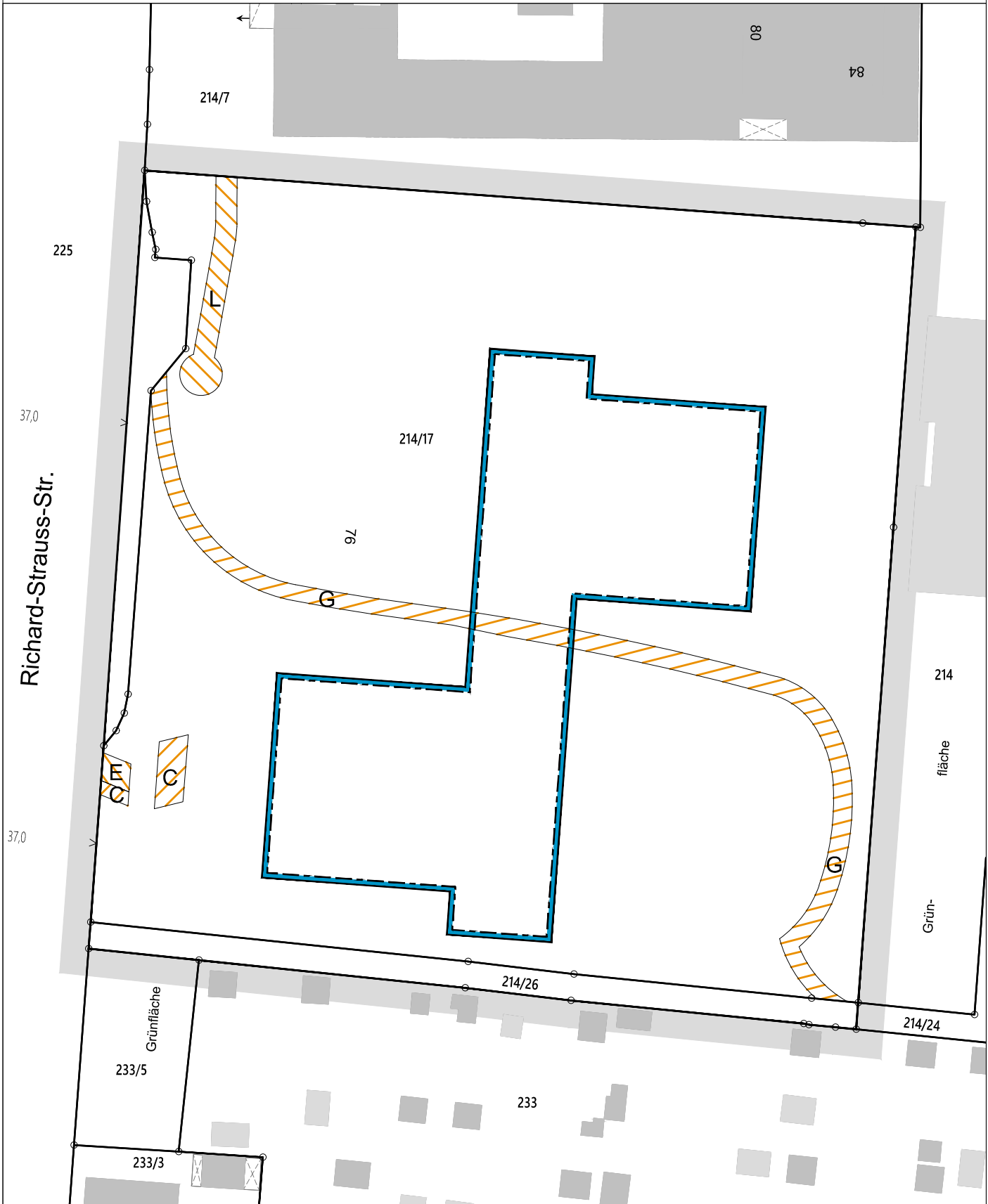
Abbildung:

Übersicht Tragstruktur

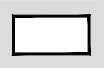



(Quelle: wh-p Ingenieure: Tragwerksbeschreibung)

Konstruktionsmethode Holzhybridbauweise in Bauteil A und B

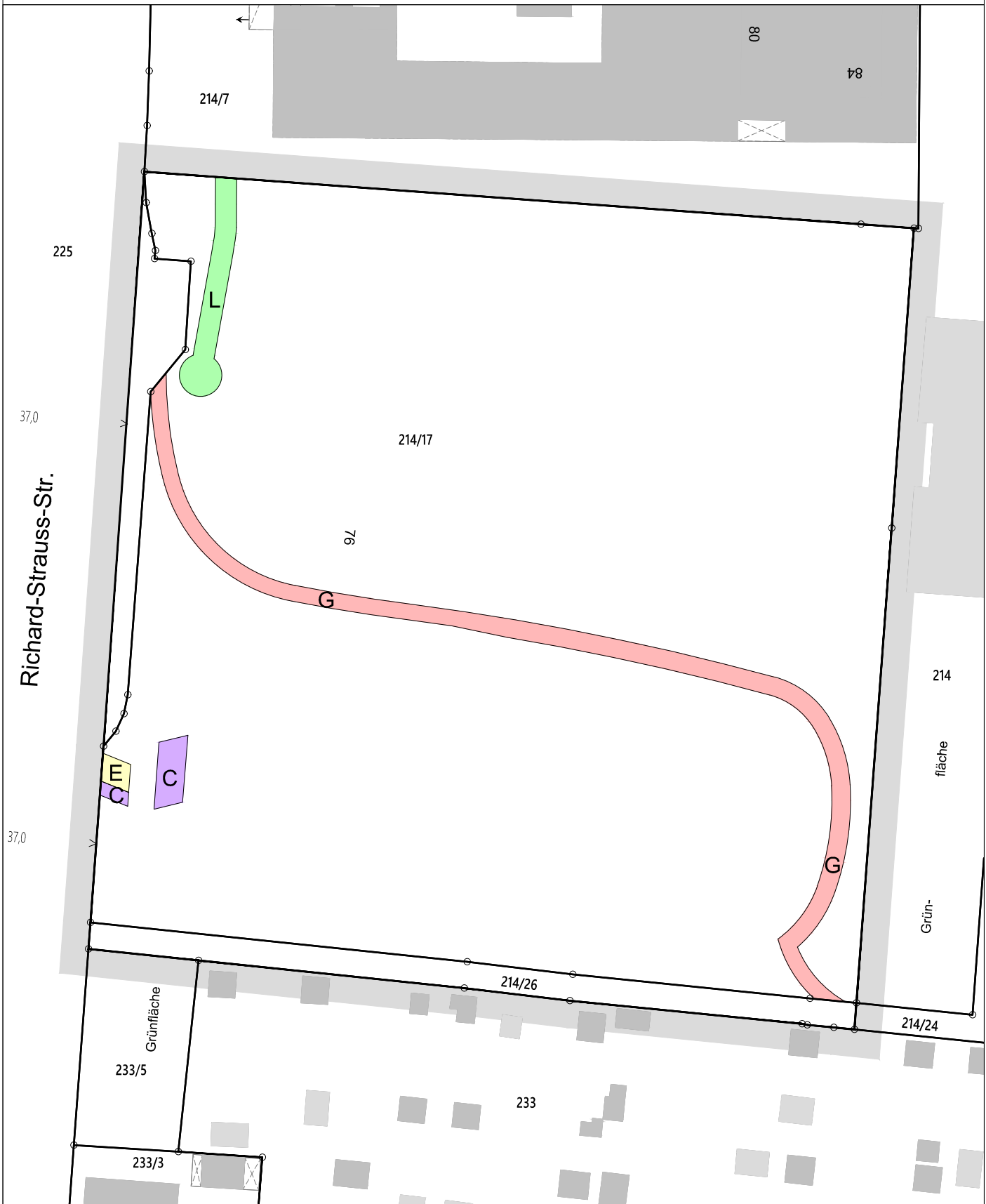




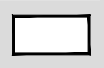

Legende:

-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
-  Baugrenze, festzusetzende
-  Grundstücksgrenze
-  Flächen dinglich zu sichern zugunsten der Allgemeinheit und/ oder (siehe Satzungstext)





Legende:

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|  | Grenze des räumlichen Geltungsbereichs |  | Leitungsrecht ca. 185m ² |
|  | Grundstücksgrenze |  | E Stellplätze E-Mobilität ca. 28m ² |
|  | Gehrecht ca. 699m ² |  | C Stellplätze Carsharing ca. 81m ² |



ERLÄUTERUNGSBERICHT

ZUM ERKUNDUNGSKONZEPT

PROJEKT-NR.:

VORGANGS-NR.:

DATUM: 08.04.2021

BAUVORHABEN: Neubau zweier Hochhäuser
mit Riegelbauwerk
und mehrgeschossiger Tiefgarage
Richard-Strauss-Straße 76
81679 München

FLURNUMMER: 214/17, Gemarkung Bogenhausen

BAUHERR:

AUFTRAGGEBER:

ARCHITEKT:

PLANUNG:

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Allgemeines.....	4
2.	Geologische Situation.....	5
3.	Kampfmittelsituation.....	6
4.	Erkundungskonzept (Großbohrungen).....	7
4.1	Allgemeines.....	7
4.2	Bodenmechanische Laboruntersuchungen	8
4.3	Umweltchemische Laboruntersuchungen	8
4.4	Bestimmung der Radonkonzentration	10
5.	Grundwassersituation.....	11
6.	Schlussbemerkung.....	12

ANLAGENVERZEICHNIS

Erkundungskonzept Großbohrungen.....	Anlage 1
Erkundungskonzept Freiflächen KITA.....	Anlage 2
Erkundungskonzept Radonuntersuchung.....	Anlage 3

1. Allgemeines

In München ist an der Richard-Strauß-Straße 76 auf dem Flurstück 214/17 der Gemarkung Bogenhausen der Neubau zweier Hochhäuser mit Riegelbauwerk (Verbindungsbauwerk) und mehrgeschossiger Tiefgarage geplant.

Das Baugelände an der Richard-Strauß-Straße 76 in München wird nördlich durch ein bebautes Grundstück (Ladenzeile, Gastronomie und Hochbau), östlich durch den Denninger Anger (öffentlicher Park), südlich durch eine Kleingartenanlage (Schrebergärten) und westlich durch die Richard-Strauß-Straße sowie direktem Zugang zur U-Bahn-Linie U4 begrenzt. Anschließend an die Richard-Strauß-Straße befindet sich in südlicher Richtung ein Wohngebiet sowie in ca. 300 m Entfernung die Chirurgische Klinik München-Bogenhausen.

Das sich derzeit auf dem Grundstück befindende Gebäude, ehemals in Besitz der befindet sich derzeit im (vollständigen) Rückbau und wird durch den im Folgenden beschriebenen Neubaukomplex ersetzt.

Insgesamt sollen zwei Hochhäuser sowie ein Riegelbauwerk mit mehrgeschossiger Tiefgarage neu errichtet werden. Die Gesamthöhe des mit 26 aufgehenden Geschossen geplante Hochhaus soll bei Außenabmessungen von ca. 29,7 m x 36,5 m ca. 100 m betragen. Die Gesamthöhe des zweiten, kleineren Hochhauses soll bei 16 aufgehenden Geschossen und Außenabmessungen von ca. 27 m x 36,5 m ca. 60 m betragen. Das sich zwischen den beiden Hochhäusern befindliche Riegelgebäude hat Außenabmessungen von ca. 109 m x 17,5 m. Die Gesamthöhe des Riegelbauwerks beträgt bei 13 überirdischen Geschossen ca. 58 m.

Die Untergeschosse aller Baukörper gliedern sich in mehrere Geschossebenen auf. In der Architektenplanung ist die Ausführung von insgesamt drei Untergeschossen (inkl. Tiefgarage) vorgesehen. Die Baugrubensohle kommt ca. 13,5 m unter Gebäudenull zum Liegen. Da das Gelände in West-Ost Richtung abfällt, wird das 1. Untergeschoss im Osten des Baufelds mit direktem Zugang zu den Freianlagen als Souterrain-Geschoss ausgebildet.

Das Baugrundstück befindet sich im Bereich einer unqualifiziert wiederverfüllten Kiesgrube und ist als Altlastenverdachtsfläche beim RKU der LH München amtlich eingetragen.

Das _____ wurde am 23.02.2021 von der _____ beauftragt, zu dem geplanten Bauvorhaben ergänzende Erkundungsbohrungen (Großbohrungen) durchzuführen und fachgutachterlich zu bewerten. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Bohrungen sind Grundlage für die Tragwerksplanung des Neubaus, für die Planung und Bemessung des Baugrubenverbau, der Planung der Niederschlagswasserversickerungsanlage sowie einer orientierenden Bewertung und Festlegung des Kostenrahmens für erforderliche Dekontaminierungsmaßnahmen innerhalb Baufeldes.

2. Geologische Situation

Das Baugelände liegt im Bereich der Münchner Schotterebene. Die Geologisch-Hydrologische Karte von München weist dort würmeiszeitliche Niederterrassenschotter aus, die ursprünglich von einer Lößlehmschicht überdeckt waren. Unter Bildung von Terrassenstufen hat sich die Isar in den Untergrund eingegraben und an den Talrändern die älteren, risseiszeitlichen Schotter freigelegt.

Erfahrungsgemäß kommen im Übergangsbereich zwischen den älteren und jüngeren Schotterlagen häufig lehmartige Verwitterungsschichten vor, die als so genannte Eiskeile eine Schichtmächtigkeit von mehreren Metern erreichen können. Ebenso ist mit Lehmlinsen und verlehmtten Kiesschichten zu rechnen. Daneben hat sich an den talrandnahen Bereichen durch Kalkausfällung Nagelfluh gebildet, der felsartige Festigkeitseigenschaften aufweist. Unter dem Schotterhorizont, der hier mehr als 15 m tief unter Geländeoberkante reicht, stehen die tertiären Molasseböden (Flinz) an.

3. Kampfmittelsituation

Nach Auswertung aller zugänglichen, kriegsrelevanten Unterlagen ist der Münchner Stadtbezirk Bogenhausen im zweiten Weltkrieg mehrfach strategisch von 30 Großangriffen bombardiert worden.

Insgesamt war München zwischen 04. Juni 1940 bis 30. April 1945 das Ziel von ca. 74 Luftangriffen auf dem gesamten Stadtgebiet.

Bombentrichter, beschädigte Gebäude, Trümmerflächen, Stellungen, Gruben, Gewässer etc., sowie Flächen mit Brand- und Splitterbombeneinwirkungen sind nach den allgemeinen Richtlinien grundsätzlich als Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF) einzustufen. Dazu gehört auch ein entsprechender Betrachtungsbereich, der i. d. R. 100 m beträgt. In Gruben, Trichtern, Stellungen, Gewässern usw. könnte Munition zurückgelassen / entsorgt worden sein.

Auf der Fläche des geplanten Bauvorhabens sind mehrere Bombentrichter zu erkennen. Dies beinhaltet auch Klein- und Brandbomben. Angesichts der nördlich bestehenden Kiesgruben wird mit Kriegsschutt als Verfüllung gerechnet. Es ist anzunehmen, dass die angrenzende FLAK-Stellung und dessen Munitionsreste (Rückbau 1944) zur Verfüllung benutzt wurden.

4. Erkundungskonzept (Großbohrungen)

4.1 Allgemeines

Zur ortsspezifischen Beurteilung der Baugrundverhältnisse im Bereich der geplanten Bebauung werden auf dem Grundstück bzw. im Bereich des angrenzenden nördlichen und östlichen Nachbargrundstücks insgesamt 36 Erkundungsbohrungen nach DIN EN ISO 22475 im Trockenbohrverfahren mit durchgehender Kerngewinnung von Geländeoberkante aus abgeteuft:

7	x	Erkundungsbohrung (Tiefe 60 m)
20	x	Erkundungsbohrung (Tiefe 30 m)
9	x	Erkundungsbohrung (Tiefe 20 m)

Es werden insgesamt 40 Standard Penetration Tests (SPT) nach DIN EN ISO 22476-3 durchgeführt.

Die Bohrarbeiten führt die Firma Baugrund Süd GmbH unter unserer fachlichen Aufsicht aus.

Die geplante Lage der Erkundungsbohrungen liegt diesem Schreiben in der Anlage bei.

4.2 Bodenmechanische Laboruntersuchungen

Zur Ermittlung von charakteristischen Bodenkennwerten (inkl. Bestimmung von Eingangswerten für die Anwendung von bodenmechanischen Stoffmodellen) werden dem Bohrgut Bodenproben entnommen und unserem bodenmechanischen Labor überbracht. An insgesamt ca. 30 Bodenproben erfolgt eine Bestimmung der Kornverteilung gemäß DIN 18123 mit Nasssiebung. Die Bestimmung von Zustandsgrenzen inkl. Wassergehaltsbestimmung gemäß DIN 18122 erfolgt an insgesamt ca. 15 Bodenproben. Darüber hinaus werden an zehn Bodenproben einaxiale Druckbelastungen gemäß DIN 18136 gefahren. Weiter erfolgen an insgesamt sechs Bodenproben triaxiale Druckbelastungen gemäß DIN 18137 (drainiert und undrainiert).

4.3 Umweltchemische Laboruntersuchungen

Das Bohrgut der Erkundungsbohrungen wird einer organoleptischen Prüfung unterzogen. Dem Bohrgut werden Bodenproben entnommen. Für die Durchführung der Probenahme und Probenaufbereitung diente das Bay. LfU Merkblatt 3.8/4 als Grundlage.

Die Proben werden für eine orientierende Untersuchung im Feststoff und Eluat untersucht und bodenschutzrechtlich nach LfU-Merkblatt 3.8/1 sowie altlastentechnisch nach Leitfaden zur Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen (LVGBT) bzw. Deponieverordnung eingestuft. Zudem werden den natürlich gewachsenen Kiessanden unterhalb der künstlichen Bodenauffüllungen Beweissicherungsproben, entnommen, sodass mögliche Schadstoffverschleppungen ausgeschlossen bzw. nachvollzogen werden können.

Die umweltchemischen Untersuchungen werden von der nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditierten durchgeführt.

Die Auffüllböden bzw. belasteten Böden innerhalb der Baugrube werden vollständig entfernt und fachgerecht entsorgt, so dass hier zukünftig keine Gefährdung für den Wirkungspfad Boden-Mensch bzw. Boden-Grundwasser zu erwarten sein wird.

Die Architektenplanung sieht im östlichen Bereich des Grundstücks die Nutzung der Freiflächen als Spielflächen vor (Kindertagesstätte) vor. Diese Flächen befinden sich außerhalb des Baugrubenverbaus und werden mit weitergehenden Untersuchungen mit Kleinbohrungen und umwelttechnischer Analysen speziell für die vorgesehene Art der Nutzung untersucht (Wirkungspfad Boden-Mensch).

Darüber hinaus werden in den ehemals industriell genutzten Bereichen des Altbestands (Betriebstankstelle und Waschplatz) gesonderte Untersuchungen in Form von Kleinbohrungen und Bodenluftuntersuchungen durchgeführt. Die aufgefahrenen künstlichen Auffüllungen werden umweltchemisch analysiert. Gemeinsam mit Auswertung der Analysenergebnisse aus den Untersuchungen der mit den Großbohrungen aufgefahrenen Bodenauffüllungen erfolgt eine horizontale Eingrenzung möglicher Belastungen. Die vertikale Eingrenzung möglicher Schadstoffkonzentrationen erfolgt aber in jedem Falle durch umweltchemische Untersuchungen der gewachsenen Kiessande im Übergangsbereich der künstlichen Bodenauffüllungen zu den gewachsenen Kiessanden (tiefengestaffelt).

Die geplante Lage der Kleinbohrungen in den Freiflächen liegt diesem Schreiben in der Anlage bei.

Die endgültige Festlegung der angestrebten Untersuchungspunkte für die Bodenluftentnahme erfolgt erst nach Auswertung der Ergebnisse aus den Großbohrungen (gegenständliches Erkundungskonzept) und wird nachgereicht.

4.4 Bestimmung der Radonkonzentration

Untersuchungen zur Bestimmung der Radonkonzentrationen als Eingangswert für die rechnerischen Nachweisführungen gemäß DIN DIN/TS 18117-1 als Handlungsempfehlung Radonvorsorge erfolgen ebenfalls. Hierzu werden weitere Kleinbohrungen abgeteuft und Bodenluft-Probenahmen durchgeführt. Die Bestimmung der Radonkonzentration im Boden erfolgt durch die akkreditierte

Die geplante Lage der Kleinbohrungen für die Bodenluftentnahme der Radonuntersuchungen liegen diesem Schreiben in der Anlage bei.

5. Grundwassersituation

Nach den Angaben des Grundwasserisohypsenplans des U-Bahnreferats München von 1992 ist der langjährige mittlere Grundwasserstand (MW-Kote) etwa auf Kote 510,0 m ü. NN zu erwarten.

Als Ermittlungsgrundlage für den Höchstgrundwasserstand gilt in München der Hochwasserstand vom Sommer 1940 (HW₄₀-Kote). Dieser wurde für das Grundstück auf Kote 512,2 m ü. NN rekonstruiert. Zur Festlegung des Bemessungsgrundwasserstandes (HHW-Kote) ist auf die HW₄₀-Kote ein amtlicher Sicherheitszuschlag von 0,3 m zu erheben, so dass sich für das Grundstück der höchste Grundwasserstand auf Kote 512,5 m ü. NN ergibt.

Die Angaben aus den einschlägigen Kartenwerken zu den Grundwasserständen werden im Zuge der Ausführung der Erkundungsbohrungen überprüft.

Die Grundwasserfließrichtung verläuft mit einem Gefälle von 0,4 % nach Norden.

6. Schlussbemerkung

Die Ergebnisse des vorgenannten Erkundungskonzepts werden in Form eines schriftlichen Erläuterungsberichts zusammengefasst und dienen als Grundlage für die weitere Planung.

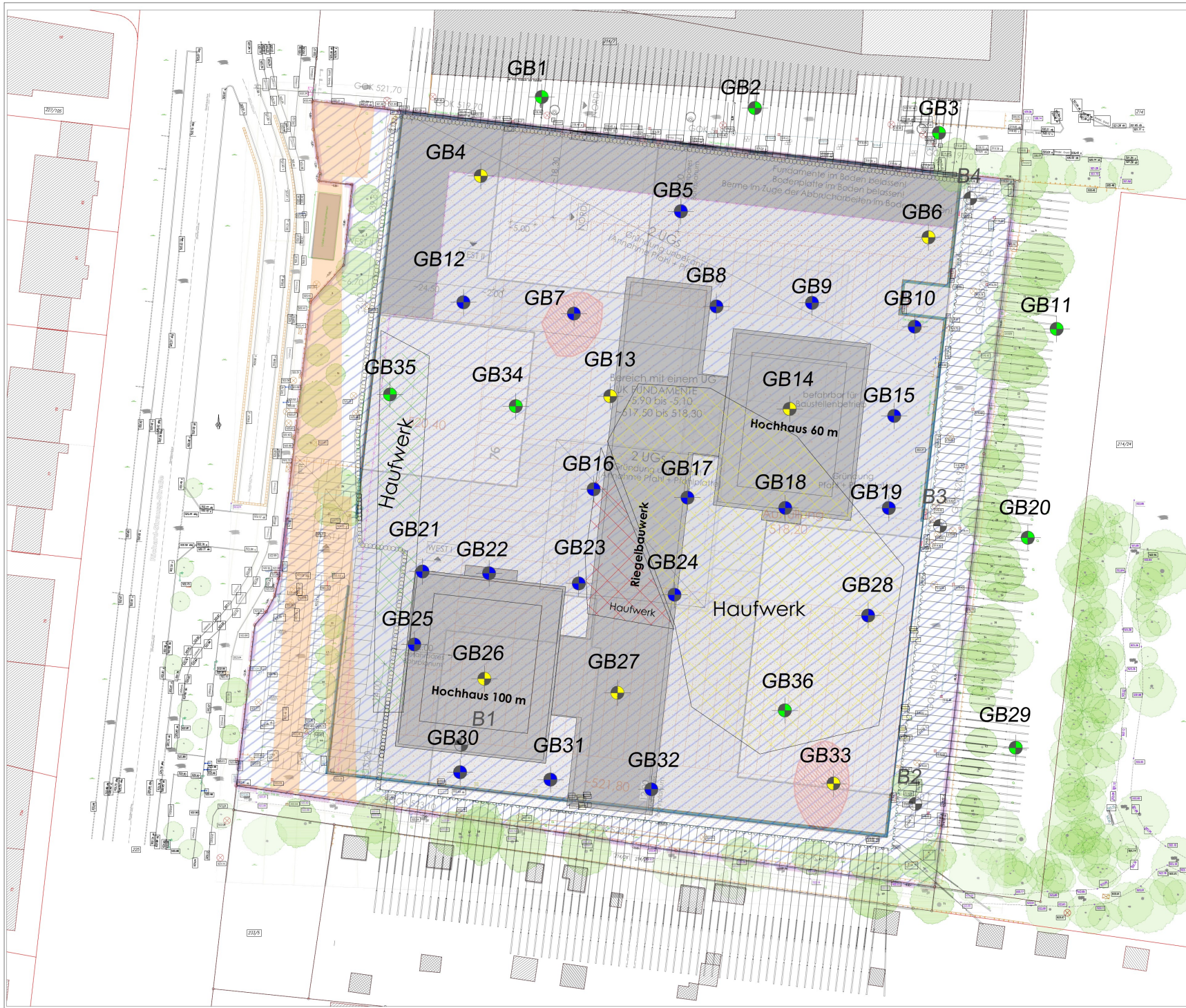
München, den 08.04.2021

ANLAGEN

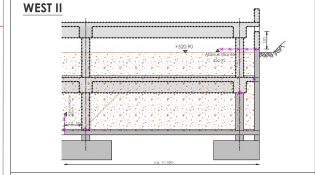
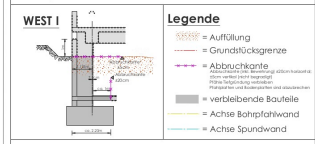
ERKUNDUNGSKONZEPT

GROßBOHRUNGEN

ANLAGE 1



Plangrundlagen:
 - Baugrunderkundungskonzept
 - Lage- und Höhenplan
 (Genehmigung Bau-Krigger (Landschaftsplan) vom 04.04.2018)
 Dichte Sondierung bereits Lage gemäß Planung Bodenkarte bzw. in Situ Situation:
 ● 7 x Erkundungsbohrung (Tiefe 60 m)
 ● 20 x Erkundungsbohrung (Tiefe 30 m)
 ● 9 x Erkundungsbohrung (Tiefe 20 m)



Bohrpunkt	Richtwert	Höchstwert	Tiefe [m]	Kompletttieferfolge
GB1	451317.5240	551046.0000	60,0	100
GB2	451318.9000	551046.0000	30,0	100
GB3	451318.3000	551047.0000	30,0	100
GB4	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB5	451318.5000	551045.0000	30,0	100
GB6	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB7	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB8	451318.0000	551047.0000	30,0	100
GB9	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB10	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB11	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB12	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB13	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB14	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB15	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB16	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB17	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB18	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB19	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB20	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB21	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB22	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB23	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB24	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB25	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB26	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB27	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB28	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB29	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB30	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB31	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB32	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB33	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB34	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB35	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB36	451318.0000	551046.0000	30,0	100

Bohrpunkt	Richtwert	Höchstwert	Tiefe [m]	Kompletttieferfolge
GB1	451317.5240	551046.0000	60,0	100
GB2	451318.9000	551046.0000	30,0	100
GB3	451318.3000	551047.0000	30,0	100
GB4	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB5	451318.5000	551045.0000	30,0	100
GB6	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB7	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB8	451318.0000	551047.0000	30,0	100
GB9	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB10	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB11	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB12	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB13	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB14	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB15	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB16	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB17	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB18	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB19	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB20	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB21	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB22	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB23	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB24	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB25	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB26	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB27	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB28	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB29	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB30	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB31	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB32	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB33	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB34	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB35	451318.0000	551046.0000	30,0	100
GB36	451318.0000	551046.0000	30,0	100



Maßstab: 1:200
 Projekt: AO
 Zeichnung: Erkundungsbohrungen Grundriss-Abgleich EG ± 0,00, Bodenniveau ± 0,00 u. NN

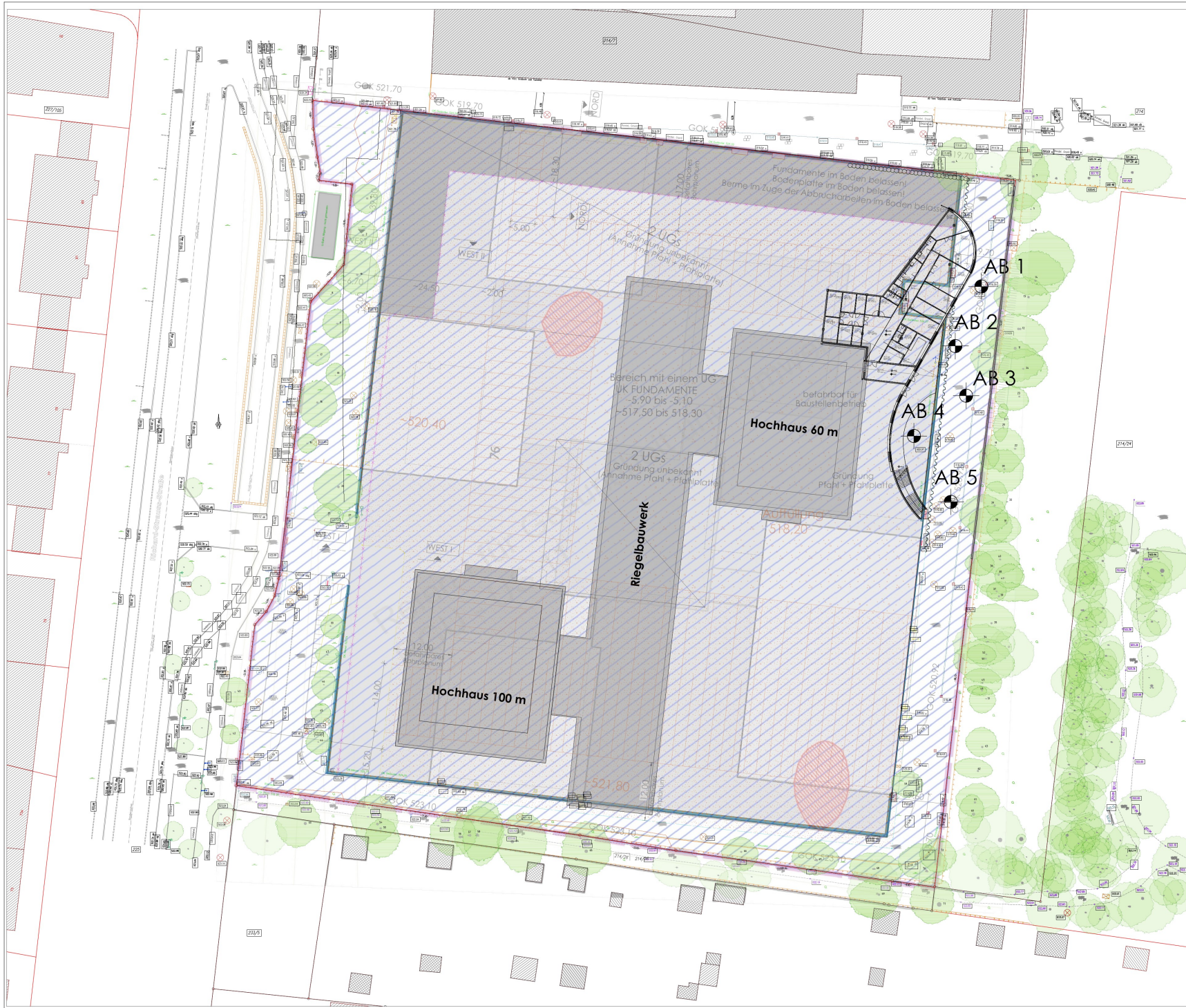
BH:		
AG:		
Zeichner:	K. pfm	Datum: 18.03.2021
Geprüft:		Datum: 18.03.2021

Besondere Bemerkungen:
 Diese Zeichnung ist nach § 2 Absatz 3 S. 1 UrhG urheberrechtlich geschützt. Verwertungsänderung und Vervielfältigung sind nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung des Urhebers zulässig.

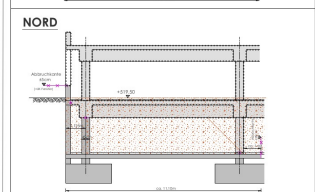
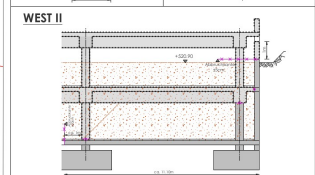
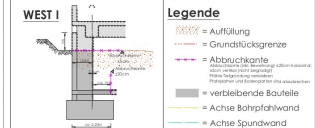
ERKUNDUNGSKONZEPT

FREIFLÄCHEN KITA

ANLAGE 2



Plangrundlagen:
 - Baugrunderkundungskonzept
 - Lage- und Höhenplan
 (Geobearbeitung Stadt-Kröner Landeskoordinaten DPK-Ausgab-vom-04.04.2018)
 Dichte Sondierung (siehe Lage gemäß Planung Bodengröße bzw. in Situ Situation):
 5 x Kleerbohrungen (Tiefe 5,0 m)



Maßstab:	1:200	Revolution:	Neubau zweier Hochhäuser mit Regelbauwerk und mit freigelegter Tiefgarage an der Straßenseite 76 81679 München	Blatt:	
Projektor:	AO	Zeichnung:	Voruntersuchungen Freifläche KITA Grundriss - Lageplan EG ± 0.00 522.40 m ü. NN		

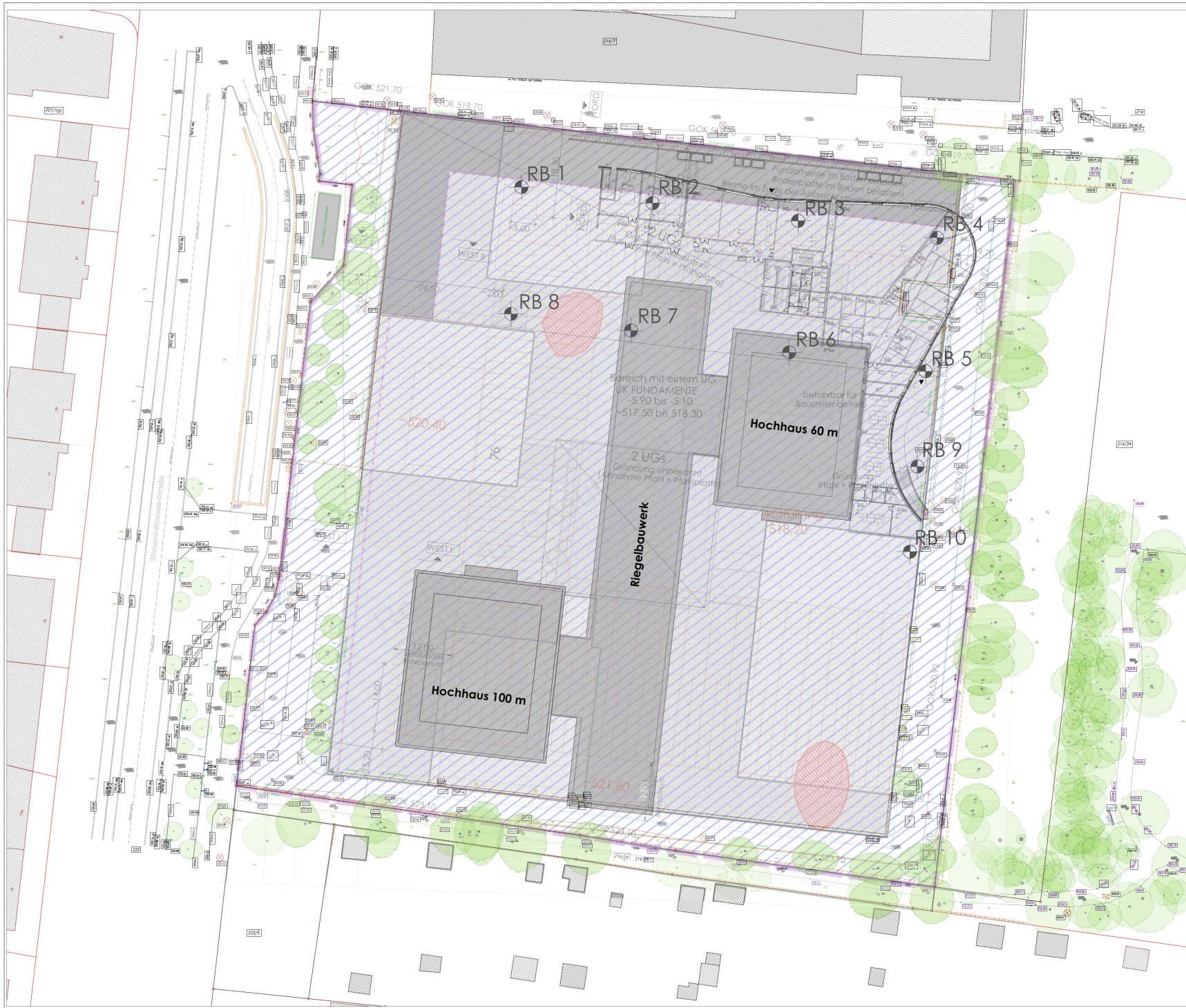
BH:			
AG:			
Zeichner:		Datum:	17.03.2021
Geprüft:		Datum:	17.03.2021

Bauer:		Plan-Nr.:	
Regal-Nr.:		Plan-Nr.:	

Diese Zeichnung ist nach § 2 Absatz 1 S. 1 UrhG urheberrechtlich geschützt. Verwertungs-, Änderungs- und Fälschungsrechte sind vorbehalten. Änderungen sind nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung des Urhebers zulässig.

ERKUNDUNGSKONZEPT

RADONUNTERSUCHUNGEN



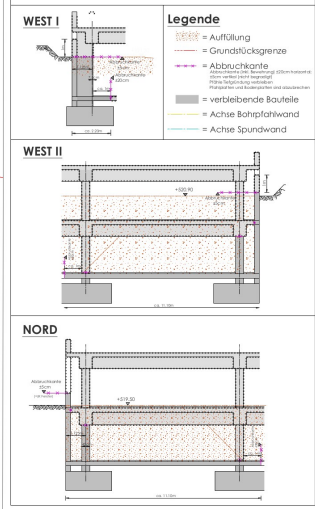
Plangrundlagen:

- Brugrundungskonzept
- Lage- und Höhenplan
- Genehmigung Bau-Krigger (Landskoordinat DPK-Ausg vom 04.04.2018)

Dicke Sondierung bohrte Lage gemäß Planung Bodentiefe bzw. in Situ Situation:

10 x Kleinbohrung für Probenahme Bodentuff (Radon) max. 2,0 m

Zu beachten sind die Anmerkungen auf unserer Handkizze (vgl. Anlagenverzeichnis, versandt per E-Mail am 08.03.2021)



Maßstab: 1:200
 Projekt: AO
 Zeichnung: Kleinbohrungen Radonuntersuchung Grundriss - Lageplan EG ± 0,00 522,40 m ü. NN

BH:
 AG:
 Zeichner: 24.03.2021
 Geprüft: 24.03.2021

Bauer:
 Plannummer:
 Projekt Nummer:
 Plannummer:

Diese Zeichnung ist nach § 2 Absatz 1 S. 1 Urheberrechtsgesetz geschützt. Verwertungs-, Änderungs- und Publikationsrecht für nach vorheriger, schriftlicher Genehmigung des Umsetzers z.B. möglich.

Bürokomplex an der Richard-Strauss-Straße 76

Endgültiges Mobilitätskonzept

Grundlagen (Stand Leistungsphase 2) und Maßnahmen (Stand Leistungsphase 3)

21.04.2021

1. Vorbemerkung

hat den Vorhabenstandort an der Richard-Strauss-Straße ausführlich analysiert, Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung vorgeschlagen und bewertet. Wichtig für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist die Differenzierung einzelner Akteure wie

- die als Vorhabenträgerin, Eigentümerin und Vermieterin,
- die BVK Liegenschaftsgesellschaft bürgerlichen Rechts als Hauptmieter (ca. 50 % der Mietfläche), sowie
- die Fremdmieten, die zum Stand der Erstellung des Mobilitätskonzeptes noch nicht feststehen.

In enger Abstimmung mit den genannten Akteuren wurden Maßnahmen ermittelt, die bei entsprechender Bündelung und nach erfolgter Umsetzung eine Kompensation reduzierter Pkw-Stellplätze begründen.

Im Folgenden wird das Ergebnis der Abstimmungen und die Sicherung der einzelnen Mobilitätskomponenten dargestellt. Für die Sicherung der Komponenten stehen 3 Möglichkeiten zur Verfügung:

- Textliche Festsetzung in der Satzung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan
- Kennzeichnung von flächenrelevanten Komponenten in den Vorhabenplänen sowie
- der Durchführungsvertrag

Die Ausführungen basieren auf einer ausführlichen Grundlagenermittlung zum Mobilitätskonzept Stand Lph 2 zum Bürokomplex Richard-Strauss-Straße 76. Die Aussagen und Maßnahmenvorschläge der Grundlagenermittlung wurden ausgiebig mit der als Hauptmieter und den zuständigen Stellen der LH München auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft und abgestimmt. Die nachfolgenden Ausführungen sind das Ergebnis der Abstimmungen. Die genannten Maßnahmen bilden auf der Grundlage des Entwurfsstandes der Leistungsphase 3 (Lph 3) das endgültige Maßnahmenpaket des Mobilitätskonzeptes. Ergänzend werden die entsprechenden Erläuterungen aus der Grundlagenermittlung mit aufgeführt („Grundlagen“). Die Grundlagenermittlung an sich ist jedoch kein Bestandteil des Mobilitätskonzeptes.

2. Stellplatzreduzierung

kommt zu dem Schluss, dass aufgrund der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen zur Minimierung der privaten und dienstlichen Pkw-Nutzung eine Reduzierung der baurechtlich notwendigen Stellplätze begründet werden kann. Es ist im Gegenzug unter anderem eine verstärkte Förderung des Radverkehrs notwendig (Mitarbeiteranreise und dienstliche Fahrten).

Tabelle 1: Stellplatzreduzierung aufgrund Mobilitätskonzept (Rechenweg gemäß Stellplatzsatzung der LH München)

Allen Berechnungsansätzen liegt die StPIS 926 der LHM zu Grunde				Ansatz 1: ohne Ansatz Konferenz- u. Schulungszentrum		Ansatz 2: mit Ansatz Konferenz- u. Schulungszentrum		Ansatz 3: Trennung Konferenz- und Schulungszentrum; Ansatz nur für Konferenzfläche		
Flächenart / Nutzung	Lage	Fläche NUF DCA 29.01.2021	Ansatz für NF	anzurechnende NF	Bezug aus der Stellplatzsatzung PKW	Anzahl der PKW- Stellplätze	Bezug aus der Stellplatzsatzung PKW	Anzahl der PKW- Stellplätze	Bezug aus der Stellplatzsatzung PKW	Anzahl der PKW- Stellplätze
Büro ges.	OG	43.906	73%	32.051	1/40 m²	801	1/40 m²	801	1/40 m²	801
Zentrale Sonderflächen 1										
Konferenzzentrum	OG	2.285	73%	1.668	Nur Mitarbeiter	0	1/40 m²	42	1/40 m²	42
Schulungszentrum	OG	494	73%	361	Nur Mitarbeiter	0	1/40 m²	9	Nur Mitarbeiter	0
Gastronomie (Casino)	OG	1.530	85%	1.301	Nur Mitarbeiter	0	Nur Mitarbeiter	0	Nur Mitarbeiter	0
Lobby	OG	897	73%	655	1/40 m²	16	1/40 m²	16	1/40 m²	16
Sportstätten	UG bel.	495	85%	421	Nur Mitarbeiter	0	Nur Mitarbeiter	0	Nur Mitarbeiter	0
Rechenzentrum	UG	195	0	0						
Poststelle	UG bel.	277	85%	235	1/40 m²	6	1/40 m²	6	1/40 m²	6
Hausdienste: Lager, Geräte, Werk	UG bel.	457	85%	388	1/80 m²	5	1/80 m²	5	1/80 m²	5
Aufenthalts-, Pausenräume	UG	0	85%	0	1/80 m²	0	1/80 m²	0	1/80 m²	0
Umkleiden, Duschen, WC	UG	0	0	0						
Archive	UG	696	85%	592	1/80 m²	7	1/80 m²	7	1/80 m²	7
Lager	UG	1.438	85%	1.222	1/80 m²	15	1/80 m²	15	1/80 m²	15
Zentrale Sonderflächen 2										
Lobby Extern	OG	396	73%	289	1/40 m²	4	1/40 m²	4	1/40 m²	4
Skybar	OG	399	85%	339	1/10 m²	34	1/10 m²	34	1/10 m²	34
Öffentliche Gastronomie	OG	530	85%	451	1/10 m²	45	1/10 m²	45	1/10 m²	45
Öffentliche/s Café/Bar	OG	436	85%	371	1/10 m²	37	1/10 m²	37	1/10 m²	37
Kita/Kiga	UG bel.	745	73%	544	1 je 30 Kinder mind. 2	4	1 je 30 Kinder mind. 2	4	1 je 30 Kinder mind. 2	4
Multifunktionsfläche/Fitness	UG bel.	0	85%	0	1/20 m²	0	1/20 m²	0	1/20 m²	0
Lager	UG	1.061	85%	902	1/80 m²	11	1/80 m²	11	1/80 m²	11
Summe (Basis notwendige Stellplätze gem. StPIS 926 LHM)						986		1.037		1.028
Reduzierung auf 75% der PKW-Stellplätze aufgrund Lagegunst						739		777		771
Baulich herzustellende PKW-Stellplätze (50% der ursprünglich ausgelosten)						493		518		514
Derzeitiger Planungsstand Stellplätze TG Lph3						544		544		544
In jedem Planfall realisierbare Anzahl an Stellplätzen						530		530		530

21,2%

**%-Minderung durch Mobilitätskonzept:
(Basis: notwendige Stellplätze gem. StPIS sowie "in jedem Planfall realisierbare Anzahl")**

23,9%

23,4%

Hinweise
Definition Nutzfläche = Nutzfläche ohne:
- Flächen für haustechn. Anlagen (z.B. Heizungsräume, Technikräume, Räume für Ver- und Entsorgungseinrichtungen)
- Flächen für die Erschließung des Gebäudes und seiner Räume (wie z.B. Flure, Treppenträume und sonstige Zuwegungen)
- Flächen für Sanitäre Anlagen, Abstellräume und Stellplätze

Die Anzahl der baurechtlich notwendigen Stellplätze hängt stark von der tatsächlichen Nutzung der Konferenz- und Schulungsräume ab. Grundsätzlich finden Veranstaltungen mit externen Gästen nur in untergeordnetem Maße statt. Aufgrund eines umfassenden Systems des Tiefgaragenmanagements wird ein zusätzlich ausgelöster Stellplatzbedarf kompensiert. Die Nutzungen verhalten sich demnach „stellplatzneutral“ und es ergibt sich eine notwendige Stellplatzanzahl von 986 StPl. (siehe Tabelle 1, Ansatz 1).

Geht man von einer Stellplatzrelevanz der Konferenz- und Schulungsräume aus und wählt dabei den Ansatz von 1 Stellplatz je 40 m² Büronutzfläche, ergibt sich eine Anzahl von 1.037 baurechtlich notwendigen Stellplätzen (siehe Tabelle 1, Ansatz 2).

Wird zwischen Konferenz- und Schulungsräumen differenziert und nur die Konferenzräume als stellplatzrelevant angesehen, ergibt sich eine zunächst notwendige Stellplatzanzahl von 1.028 Stellplätzen (siehe Tabelle 1, Ansatz 3).

Gemäß §3 Abs. 2 der StPIS der LH München erfolgt in der weiteren Berechnung zunächst eine Reduzierung der Stellplätze aufgrund der Lagegunst des Vorhabens zum ÖPNV auf 75 %. Die absoluten Stellplatzzahlen sind in Tabelle 1 für alle drei Ansätze entsprechend ausgewiesen und variieren zwischen 739 und 777 Stellplätzen. Die Kriterien für die Beurteilung einer Lagegunst zum ÖPNV sind voll und ganz erfüllt.

Gemäß §4 Abs. 2c der StPIS der LH München sind in den Ermäßigungsfällen des §3 Abs. 2 mindestens 50 % der baurechtlich notwendigen Stellplätze für Nichtwohnnutzungen herzustellen. Die Stellplatzsatzung sieht vor, dass die nicht hergestellten Stellplätze gegenüber der Gemeinde abgelöst werden müssen (lagebedingte Ablöse). Die herzustellende Anzahl an Stellplätzen variiert je nach Ansatz zwischen 493 und 518 Stellplätzen.

Nach aktuellem Planungsstand (Lph 3) sieht die Tiefgarage insgesamt 544 Stellplätze vor, in jedem Planfall können mind. 530 Stellplätze realisiert werden. Die weitere Reduzierung der Stellplätze wird durch das Mobilitätskonzept begründet und kompensiert. Je nach Ansatz ergibt sich eine weitere Reduzierung zwischen 21 % und 24 % (Basis: notwendige Stellplätze gem. StPIS sowie "in jedem Planfall realisierbare Anzahl").

Eine lagebedingte Ablöse findet nicht statt.

Zur Förderung der Radverkehrsnutzung der Beschäftigten wird der Richtwert der Fahrradstellplatzsatzung (FABS) für Fahrräder auf 1 FStPl. je 80 m² Bürofläche angepasst. Die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze erhöht sich von insgesamt 403 nach aktueller Fahrradabstellplatzsatzung (1 FStPl. je 120 m² Bürofläche) auf 538. Tatsächlich werden nach aktuellem Planungsstand 600 Fahrradstellplätze in der Tiefgarage errichtet. Hinzu kommen 10 Stellplätze für Lastenräder und 94 oberirdische Fahrradstellplätze.

- **Sicherung der Reduzierung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag, Satzung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan

3. Mobilitätsbausteine zur Umsetzung

Grundsätzlich ist der Vorhabenstandort sehr gut geeignet, ein betriebliches Mobilitätskonzept umzusetzen. Seine Lage zum ÖPNV, aber auch die Einbindung in das Radwegenetz, die Nähe zu Versorgungseinrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfes und seine Lage im Stadtgefüge bilden gute Rahmenbedingungen für die Beschäftigten, die Nutzung des privaten Pkws zu minimieren. Die guten Rahmenbedingungen werden durch umzusetzende Komponenten des Mobilitätskonzeptes unterstützt.

3.1. Bedarfsanalyse

Grundlagen:

Eine Umfrage unter den Beschäftigten kann die Bestandssituation erheben sowie Bedarfe erfassen. Um die Maßnahmen passgenau auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter zuzuschneiden, ist eine umfangreiche Analyse der Ausgangssituation notwendig. Sie zeigt auf, in welchem Bereich die größten Potenziale vorhanden sind und gibt Aufschluss darüber, welche Parameter verändert werden müssen, um die Pkw-Nutzung und damit auch die Inanspruchnahme von Stellplätzen zu verringern.

Die BVK wird ca. die Hälfte des Neubaus beziehen. Dadurch ist bereits heute ein Großteil der Mitarbeiter am zukünftigen Standort bekannt. Es bietet sich demnach die Chance, die Mitarbeiter sehr frühzeitig in den Planungsprozess zu integrieren, ihr Mobilitätsverhalten zu ermitteln und so ein Mobilitätskonzept passgenau auf die Bedürfnisse und betrieblichen Abläufe der zuzuschneiden. Ein auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter und anderen Akteure angepasstes Konzept garantiert letztendlich auch den Erfolg.

Die hat an ihrem Altstandort in der Arabellastraße eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse werden als Anlage zu diesem Dokument zu Verfügung gestellt.

Maßnahmen:

- **Umsetzung Hauptmieter**
Die wird nach Betriebsaufnahme das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten evaluieren. Die genaue Ausgestaltung der Evaluierung wird dann in einem angemessenen Zeitraum mit der LH München vereinbart. Ein beispielhaftes Instrument wäre die Durchführung einer Mitarbeiterbefragung.
- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich im Durchführungsvertrag zu einer Evaluierung des Mobilitätskonzeptes in regelmäßigen zeitlichen Abständen. Die genaue Ausgestaltung der Evaluierung erfolgt nach Betriebsaufnahme des Gebäudes.
- **Umsetzung Fremdm Mieter:**
Fremdm Mieter werden bereits im Zuge der Vermarktung darauf hingewiesen, dass im Bürokomplex RS 76 nicht für jeden Mitarbeiter ein Pkw-Stellplatz zur Verfügung steht. Die Fremdm Mieter werden dazu angehalten, das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten zu ermitteln und entsprechende alternative Mobilitätsangebote zur Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung zu schaffen.
- **Sicherung der Maßnahme:**
Hinweis im Mietvertrag

3.2. Fuhrparkanalyse und private Nutzung durch die Mitarbeiter

Grundlagen:

Eine Fuhrparkanalyse zeigt den Fahrzeugbestand und ermittelt Verbesserungsmöglichkeiten zu Umfang, Antrieb und Ausstattung der Verkehrsmittel. Verschiedene Dienstleister bieten umfangreiche Analysen mittels unterschiedlicher Tools an.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Carsharing zu integrieren. Eine Möglichkeit besteht darin, dass der firmeneigene Fuhrpark als Carsharing-Modell betrieben werden, bei dem keine feste Zuordnung von Dienstwägen stattfindet und jeder Mitarbeiter die Möglichkeit erhält die Fahrzeuge auch privat zu nutzen (z.B. in den Abendstunden oder am Wochenende). Die Buchung der Fahrzeuge kann über ein Firmeneigenes System erfolgen (z.B. Eintragung in einen Kalender, Mail an den zuständigen Bearbeiter – Carsharing I) oder es kann ein externer Dienstleister damit beauftragt werden, der die Organisation der Fahrzeuge und Fahrten übernimmt (Carsharing II). Dieser stellt dann eine Buchungs-/Reservierungssoftware zur Verfügung und den reibungslosen Ablauf sicher. Auch bei diesem Modell handelt es sich nach wie vor um firmeneigene Fahrzeuge.

Der Fuhrpark der [] besteht am Altstandort aus 14 Pkw, von denen 9 Pkw den Mitarbeitern zur Verfügung stehen und auch nach Dienstschluss privat genutzt werden können.

Maßnahmen:

Ein Flottenmanagement wird durch den Mieter selbst oder einen Dienstleister sichergestellt.

- **Umsetzung []**
Die [] wird die bestehende Praxis auch in Zukunft auf den Neustandort übertragen. Im Zuge der Evaluierung (siehe Umsetzung Bedarfsanalyse) wird sie das Nutzungsmodell regelmäßig auf seine Anwendbarkeit hin überprüfen.
- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag
- **Umsetzung Fremdmietter:**
Fremdmietter werden angehalten, den Bestand an Dienst-Pkw zu minimieren und zu einem erhöhten Anteil nicht individuell zuzuordnen.
- **Sicherung der Maßnahme:**
Hinweis im Mietvertrag

3.3. Tiefgaragenmanagement

Grundlagen:

Eine flexible Stellplatznutzung bedeutet eine effiziente Nutzung der Stellplätze. Dabei werden Stellplätze nicht mehr fest zugewiesen, sondern Berechtigungen für das Parken vergeben. In der Konsequenz bedeutet dies, dass weniger Stellplätze benötigt werden.

Bei einem gemeinsamen Parkraummanagement für unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Beschäftigte, Beschäftigte der externen Mieter und Gäste der Gastronomie) ermöglicht die mehrfache Belegung von Stellplätzen im Tagesverlauf eine erhöhte Auslastung.

In das Parkraummanagement können zudem weitere Aspekte miteingebunden werden. Kostenlose, reservierte Stellplätze für Carsharing und Fahrgemeinschaften bieten einen Anreiz, entsprechende Angebote zu nutzen.

Einen großen Einfluss auf die Belegzahlen hat außerdem die Arbeitszeitenregelung. Auf diesen Punkt wird später eingegangen. (siehe dazu „Homeoffice“)

Maßnahmen:

Die Stellplätze in der Tiefgarage des Gebäudekomplexes werden in ein flexibles Nutzungssystem überführt. Dabei werden die Stellplätze nicht jedem Mitarbeiter fest zugeordnet, sondern es werden Berechtigungen vergeben, die Stellplätze temporär nutzen zu können. Bei einem gemeinsamen Parkraummanagement für alle Nutzer im Bürokomplex wird die Mehrfachnutzung von Stellplätzen ermöglicht, wodurch die Auslastung der Tiefgarage deutlich erhöht wird. Die Mitarbeiter erhalten Zufahrtsrechte. Die Bereitstellung eines Stellplatzes ist somit in einem bestimmten Zeitraum sichergestellt. Das von der Vorhabenträgerin zur Umsetzung favorisierte Managementsystem basiert auf der Möglichkeit, frühzeitig vor Fahrtantritt die Buchung eines Stellplatzes vorzunehmen.

Die [] setzt am Altstandort seit 2019 ein Tiefgaragenmanagement um, nur wenige Stellplätze haben seither eine feste Zuordnung. Zukünftig wird ein Managementsystem (z.B. ParkHere) in der Tiefgarage im RS 76 für eine erhöhte Auslastung und einen reibungslosen Ablauf des Tiefgaragenmanagements sorgen.

- **Umsetzung Vorhabenträgerin []**
Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, die Stellplätze zu einem weit überwiegenden Anteil nicht fest zuzuordnen und ein Tiefgaragenmanagement einzurichten. Der Hauptmieter [] und die Fremdm Mieter werden verpflichtet, an dem Tiefgaragenmanagement teilzunehmen. Der [] und den Fremdmietern werden einzelne Stellplatzkontingente zugewiesen und entsprechend abmarkiert, die in sich flexibel genutzt werden. In untergeordnetem Maße können Besucherstellplätze bzw. Stellplätze für Mitarbeiter, die auf ein Auto angewiesen sind, zugeordnet werden.
- **Sicherung der Maßnahme durch Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag und Satzung Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, ggf. Kennzeichnung von Stellplätzen für besondere Personengruppen im Vorhabenplan.
- **Umsetzung Hauptmieter []**
Der Hauptmieter wird verpflichtet, sich an dem Tiefgaragenmanagement zu beteiligen. Mitarbeitern, die auf ein Auto angewiesen sind, kann ausnahmsweise ein Stellplatz fest zugeordnet werden.
- **Umsetzung Fremdm Mieter:**
Die Fremdm Mieter werden verpflichtet, sich an dem Tiefgaragenmanagement zu beteiligen. Mitarbeitern, die auf ein Auto angewiesen sind, kann ausnahmsweise ein Stellplatz fest zugeordnet werden.
- **Sicherung der Maßnahme:**
Mietverträge

3.4. Fahrgemeinschaften

Grundlagen:

Eine Mitfahrerbörse bspw. im Intranet ermöglicht die Bildung von Fahrgemeinschaften. So werden Pkw-Kilometer gespart und weniger Stellplätze benötigt. Auch hier ist die Kooperation mit anderen Unternehmen sinnvoll. Dies erweitert den Nutzerkreis und erhöht die Chancen darauf, passende Mitfahrer zu finden. Unterschiedliche Dienstleister (Plattformen bzw. Tools) unterstützen die Organisation von Fahrgemeinschaften aktiv. Zudem wäre eine Kombination mit dem Parkraummanagement sinnvoll (Bevorrechtigung für Fahrgemeinschaften bei der Stellplatzbelegung).

Ein „Werksbus“ bzw. ein entsprechendes Angebot kann auch Teilabschnitte abdecken. Er ergänzt den ÖPNV und bietet Lückenschlüsse. Die Kombination mit Carsharing ist ebenfalls möglich. Ein Kleinbus beispielsweise könnte abends und am Wochenende von anderen Nutzern geliehen werden.

In jedem Fall sollten die Beschäftigten aktiv auf mögliche Mitfahrer angesprochen werden, damit wird auf das Angebot aufmerksam gemacht und die Nutzung gefördert.

Maßnahmen:

Eine innerbetriebliche Mitfahrerbörse der Hauptmieterin (Intranet) ermöglicht die unkomplizierte Bildung von Fahrgemeinschaften. Durch Fahrgemeinschaften werden Fahrten gebündelt und letztlich verringert sich die Notwendigkeit von Stellplätzen am Arbeitsort. Alternativ wird zu gegebenem Zeitpunkt geprüft, inwieweit die Beteiligung am stadtweiten Projekt „jobride“ Sinn macht. Das RAW wird in die Entscheidung eingebunden. Es besteht die Möglichkeit, im Buchungssystem des Parkraummanagements Fahrgemeinschaft prioritär bei der Vergabe von Stellplätzen zu behandeln.

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**
Die Vorhabenträgerin wird sowohl beim Hauptmieter als auch bei den Fremdmietern dauerhaft nachhaltig für die Bildung von Fahrgemeinschaften werben.
- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag
- **Umsetzung Fremdmietern:**
Die Fremdmietern werden im Mietvertrag angehalten, ebenfalls Fahrgemeinschaften zu fördern.
- **Sicherung:**
Hinweis Mietvertrag

3.5. Carsharing III (öffentliche Bereitstellung durch Fremdanbieter, stationär oder floatend)

Grundlagen:

Eine weitere Möglichkeit Carsharing umzusetzen besteht darin, Stellplätze an einen stationären Carsharing-Anbieter zu vermieten und somit eine Carsharing-Station in das Vorhaben zu integrieren. Es werden dabei in erster Linie die Stellplätze zur Verfügung gestellt, die Station muss in der Regel öffentlich zugänglich sein, damit alle Carsharing-Mitglieder Zutritt zu den Fahrzeugen haben. Die Stellplätze können auch an einen Anbieter floatenden Carsharings vermietet werden.

Die Mitarbeiter können in beiden Fällen arbeitsplatznah auf die Fahrzeuge zugreifen, sofern sie sich bei dem Anbieter anmelden.

Maßnahmen:

Oberirdische Stellplätze, die jederzeit zugänglich sein müssen, können zum einen für Anbieter stationären Carsharings ggf. auch für Anbieter des nicht ortsgebundenen Carsharings (floatend) vermietet werden. Die Mitarbeiter können dann arbeitsplatznah auf Carsharing-Angebote zurückgreifen.

- **Umsetzung durch Vorhabenträgerin:**

Es werden 5 Carsharing-Stellplätze im Bereich der Vorfahrt zum südlichen Turm im Vorhabenplan festgesetzt.

Sie können sowohl stationären als auch Anbietern von floatenden Carsharing-Systemen zur Verfügung gestellt werden. Beide Sharing-Systeme machen an diesem Standort Sinn. Entweder für Fahrt von A nach B, also beispielsweise vom Vorhabenstandort zum Flughafen oder für eine Fahrt von A nach B nach A für eine Besorgungsfahrt innerhalb der Stadt mit Rückfahrt an den Vorhabenstandort.

Die Vorhabenträgerin wird im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit den entsprechenden Dienstleistungsunternehmen in Verhandlungen treten. National agierende Anbieter bieten dabei den Vorteil, ihr Carsharing-Angebot auch in anderen Städten nutzen zu können und die Benutzer des Objektes damit im Durchschnitt auf verfügbare Anbieter treffen, die ihnen auch bereits anderweitig aus dem Markt bekannt sein dürften. Dies senkt die Hemmschwelle bei der tatsächlichen Inanspruchnahme.

- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**

Durchführungsvertrag, zusätzlich Kennzeichnung im Vorhabenplan. Satzung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

3.6. Fahrradinfrastruktur

Grundlagen:

Von zentraler Bedeutung ist die Förderung des Radfahrens an sich.

Voraussetzung für eine gelungene Implementation von Diensträdern sowie die Unterstützung der privaten Fahrrad-Nutzung ist eine gute Fahrradinfrastruktur. Dazu zählen nicht nur Radwege, sondern auch die Zuwegung zu den Fahrradabstellplätzen. Bei den baulichen Anlagen ist auf eine bequeme Erreichbarkeit, nicht zu stark geneigte Rampen, Beleuchtung und schließlich einfach zu nutzende, sichere Abstellanlagen zu achten.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**

Die Fahrradstellplätze werden über eine außenliegende Zuwegung im UG erschlossen. Bei der Ausgestaltung der Zuwegung ist ein natürliches Gefälle zu berücksichtigen.

Es wird intensiv geprüft, inwieweit durch bauliche Maßnahmen die Neigung der Zufahrt so weit wie möglich reduziert werden kann. Aktuelle Planungsüberlegungen erreichen eine Neigung von 11,5 %, jedoch bestehen Abhängigkeiten mit der spartenmäßigen Erschließung.

Grundsätzlich dürfte jedoch auch eine Rampe mit der aktuell vorgesehenen Rampenneigung von 15 % den Anforderungen genügen, da die Rampe ausschließlich der Fahrrad- und Fußgängerschließung dient, die Fläche nicht mit dem MIV geteilt werden muss und entsprechend breit angelegt wird, sodass diese auch mit Lastenfahrrädern, Kinderanhängern etc. überwunden werden kann.

- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Satzung zu Vorhabenbezogenen Bebauungsplan und Durchführungsvertrag

3.7. Zusätzliche Stellplätze für Fahrräder

Grundlagen:

Durch eine erhöhte und an die Bedürfnisse angepasste Anzahl und Ausstattung von Stellplätzen für private Fahrräder, Lastenräder und Lastenanhänger wird deren Nutzung vereinfacht, deutlich bequemer und somit gefördert. Entscheidend ist, dass die Benutzung der Abstellanlagen einfach und bequem ist und die Räder sich sicher anschließen lassen. Ebenso ist auf eine gute Beleuchtung und die Vermeidung von Angsträumen zu achten.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**
Mit dem im Mobilitätskonzept festgelegten Richtwert von 1 Fahrradstellplatz je 80 m² Büronutzfläche werden im Gebäude (1. UG) ca. 538 Stellplätze für Fahrräder notwendig. Das sind 135 Fahrradstellplätze mehr als nach aktueller Fahrradstellplatzsatzung. Tatsächlich errichtet werden nach aktuellem Planungsstand 600 Fahrradstellplätze. Hinzu kommen 10 Stellplätze für Lastenräder und 94 oberirdische Fahrradstellplätze.
- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Satzung Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Durchführungsvertrag, Kennzeichnung in Vorhabenplänen.

3.8. Ergänzende Fahrradinfrastruktur

Grundlagen:

Neben der guten Erreichbarkeit dient eine zusätzliche Fahrradinfrastruktur wie Duschen, Spints etc. dem Ziel der Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Rad.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**
Hierfür werden Duschen, Spints und Trockenräume dem Hauptmieter [REDACTED] und den Fremdmietern zur Verfügung gestellt.

- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Kennzeichnung in den Vorhabenplänen

3.9. Fahrradreparaturstation

Grundlagen:

In einer Fahrradreparaturstation können kleinere Reparaturen von den Beschäftigten selbst vorgenommen werden. Dazu sind entsprechende Räumlichkeiten und Werkzeug notwendig, außerdem müssen die Zuständigkeiten für eine regelmäßige Wartung geregelt sein.

Maßnahmen:

Auf Möglichkeiten professioneller Fahrradreparaturen in der Umgebung werden die Beschäftigten hingewiesen.

- **Umsetzung der Vorhabenträgerin:**
Es wird in der Nähe der Fahrradstellplätze im 1. UG eine Fahrradreparaturstation eingerichtet. Um die Nutzung und die dauerhafte Funktionalität kümmert sich das Mobilitätsmanagement (siehe 2.15).
- **Sicherung der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin:**
Kennzeichnung in den Vorhabenplänen

3.10. Diensträder zur privaten Nutzung

Grundlagen:

Neben emissionsarmen Pkw bieten sich als Dienstfahrzeuge auch Fahrräder und Pedelecs an. Gerade letztere bieten eine stressfreie und flexible Alternative. Ergänzend dazu müssen entsprechende Abstellplätze inklusive Ladevorrichtung vorgehalten werden.

Im Fuhrpark der BVK am jetzigen Standort im Arabellapark befinden sich neben Pkw auch Diensträder. Es wird derzeit geprüft, inwieweit die Diensträder auch der privaten Nutzung über ein Buchungsportal zur Verfügung gestellt werden können, ähnlich zu den firmeneigenen Pkw.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch den Hauptmieter [REDACTED]**
Diensträder sind bereits bei der [REDACTED] im Einsatz. Unter Vorbehalt der Prüfung versicherungstechnischer Rahmenbedingungen und der Findung eines marktüblichen Preises wird den Mitarbeitern der [REDACTED] ein Dienstfahrrad auch für private Zwecke zur Verfügung gestellt werden. (Buchung über [REDACTED]-Fuhrpark Buchungsportal / Abrechnung via Kreditkarte).
- **Sicherung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag
- **Umsetzung Fremdmieten:**
Die Fremdmieten werden im Mietvertrag angehalten, Diensträder im Fuhrpark zur Verfügung zu stellen und die private Nutzung außerhalb der Dienstzeiten zu ermöglichen.

- **Sicherung:**
Hinweis Mietvertrag

3.11. Jobrad (oder entsprechende andere Anbieter)

Grundlagen:

Hierbei handelt es sich um die finanzielle Förderung der privaten Fahrradnutzung durch Leasing eines Fahrrades.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch den Hauptmieter** []
Die [] wird die Möglichkeit des Zweiradleasings zukünftig anbieten, bei beamteten Beschäftigten jedoch nur, soweit dies rechtlich zulässig ist.
- **Sicherung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag
- **Umsetzung durch Fremdmieten:**
Die Fremdmieten werden angehalten, die Möglichkeit des Zweiradleasings ebenfalls zu prüfen und wenn möglich anzubieten.
- **Sicherung:**
Hinweis Mietvertrag

3.12. Vergünstigtes ÖPNV-Ticket

Grundlagen:

Der ÖPNV bildet das Rückgrat eines Mobilitätskonzeptes. Durch die Weitergabe von vergünstigten ÖPNV-Tickets wird die Nutzung des ÖPNV stark gefördert und die private Pkw-Nutzung minimiert.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch den Hauptmieter** []
Die [] gibt den Großkundenrabatt an ihre Mitarbeiter weiter. Derzeit macht ca. ein Drittel der Beschäftigten davon Gebrauch. Die Hauptmieterin ist als Behörde des Innenministeriums hier an die Konditionen des Freistaates Bayern gebunden. Somit kann von Seiten der [] ein Rabatt auf die IsarCardJob von 10 % gewährt werden. Die [] wird insofern die heutige Praxis beibehalten und eine erhöhte Bezuschussung des job-tickets prüfen; hierbei stellen sich jedoch komplexe weitere rechtliche Fragestellungen z.B. im Bereich der Entgeltumwandlung. Der Anreiz einer Vergünstigung ist umfassend zu bewerten.
- **Sicherung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag
- **Umsetzung durch die Fremdmieten:**
Die Fremdmieten werden angehalten, ihren Mitarbeiter ein ÖPNV-Ticket für den MVV-Verbandraum vergünstigt zur Verfügung zu stellen (alternativ ein Mobilitätsbudget).

- **Sicherung:**
Hinweis im Mietvertrag

3.13. HomeOffice

Grundlagen:

Homeoffice ist eine gute und inzwischen etablierte Möglichkeit, Wege einzusparen und damit den Stellplatzbedarf am Bürostandort zu verringern. Zusammen mit einem flexiblen Parkraummanagement ist sogar eine Steuerung der Auslastung der Stellplätze denkbar.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch den Hauptmieter**
Möglichkeiten im HomeOffice zu arbeiten, werden bereits angeboten. Die prüft derzeit am Altstandort, erweiterte Möglichkeiten für Homeoffice anzubieten und einen hohen Prozentsatz der Arbeitszeit von zu Hause aus möglich zu machen. Die erarbeitet dazu derzeit eine umfassende Konzeption. Betriebsinterne und arbeitsrechtliche Belange müssen berücksichtigt werden. Eine genaue Anzahl an Tagen oder Prozentsatz der Arbeitszeit ist zum heutigen Zeitpunkt nicht festzulegen und hängt auch ganz wesentlich von arbeitsrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten ab. Grundsätzlich ist aufgrund der Erfahrungen aus dem vergangenen Jahr und einer hohen Kompatibilität von Bürotätigkeiten und HomeOffice davon auszugehen, dass täglich ein relevanter Anteil erreicht werden kann.
- **Umsetzung durch Fremdm Mieter:**
Fremdm Mieter werden im Zuge der Vermarktungsgespräche auf die Vorteile von Homeoffice hingewiesen.
- **Sicherung:**
Eine Verpflichtung zum Homeoffice ist im Zuge der Sicherung des Mobilitätskonzeptes nicht möglich. Es wird allerdings durch die verringerte Anzahl an Stellplätzen befördert und sollte fester Bestandteil des Unternehmenskonzeptes werden.

3.14. Informationskampagne, Information für neue Mitarbeiter

Grundlagen:

Eine Informationskampagne begleitet die Maßnahmen und informiert über die Angebote. Sie klärt auf und zeigt die Vorteile der alternativen Mobilitätselemente. Sie ist zugeschnitten auf die unterschiedlichen Nutzergruppen und greift entsprechende Problematiken auf. In Bezug auf eine Kindertagesstätte oder Schule kann sie beispielsweise über die negativen Auswirkungen der sogenannten Elterntaxis informieren und entsprechende Alternativen aufzeigen. Auch eine auf das Mobilitätskonzept orientierte Außen- und Innenkommunikation gegenüber Geschäftspartnern und Gästen ist von Bedeutung, um sie schon frühzeitig zu einer Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens zu veranlassen.

Für das Gelingen des Mobilitätskonzeptes ist es von immenser Bedeutung, dass alle Mitarbeiter Kenntnis von den Möglichkeiten zur Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung erhalten. Insofern ist ein durchdachtes Informations- und Kommunikationskonzept unabdingbar.

Durch die frühzeitige Aktivierung werden neue Routinen in positive Bahnen gelenkt. So kann der neue Arbeitsplatz und die damit verbundene Neuorientierung genutzt werden, um von Anfang an beim Arbeitsweg auf den privaten Pkw zu verzichten. Ein Individuelles Beratungsangebot kann das Mobilitätspaket abrunden.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**
Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich zur Erstellung eines umfassenden und auf Dauer angelegten Kommunikationskonzeptes, das die Beschäftigten im Bürogebäude RS 76 auf die Möglichkeiten des Mobilitätskonzeptes hinweist und den Fremdfirmen Möglichkeiten der Nutzung alternativer Mobilität aufzeigt. Mindestens einmal im Jahr wird eine gebäudeübergreifende Veranstaltung rund um das Thema Mobilität abgehalten.
- **Sicherung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag

3.15. Mobilitätsbeauftragter/Mobilitätsmanagement

Ähnlich wie die Information und Kommunikation von Mobilitätskonzepten ist ein Mobilitätsmanagement von außerordentlicher Bedeutung, damit die Mobilitätselemente funktionsfähig und das Mobilitätskonzept nachhaltig wirksam bleibt. Ein Mobilitätsbeauftragter, der für den reibungslosen Ablauf verantwortlich ist und für Fragen zur Verfügung steht, ist unerlässlich. Geregelt Zuständigkeiten insbesondere in Bezug auf Wartung und Instandhaltung sind Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Konzepts.

Maßnahmen:

- **Umsetzung durch die Vorhabenträgerin:**
Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, ein Mobilitätsmanagement einzurichten, das während der Dienstzeiten erreichbar und verortet (Mobilitätszentrale) sein muss. Hierzu wird sie einen Standort für die Information und Kommunikation mit den Beschäftigten und einen Standort für die Reparatur und die Wartung insbesondere der Zweiradelemente festlegen.
- **Sicherung durch die Vorhabenträgerin:**
Durchführungsvertrag und Kennzeichnung in Vorhabenplänen

4. Übersicht über die Sicherung der Mobilitätskomponenten

Mobilitätskomponente	Sicherung der Mobilitätskomponente durch						
	Vorhabenträgerin [] und Umsetzung durch Hauptmieter []				Fremdmieter		
	Hinweis im Mobilitätskonzept	Durchführungsvertrag	Satzung	Vorhabenplan	Hinweis im Mietvertrag	Verpflichtung im Mietvertrag	
1	Änderung der Stellplatzschlüssel für Büronutzung (Fahrrad und Pkw)		x	x		x	x
2.1.	Bedarfsanalyse		x			x	
2.2.	Fuhrparkanalyse und private Nutzung der Dienstfahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten		x			x	
2.3.	Tiefgaragenmanagement		x	x	ggf. Kennzeichnung		x
2.4.	Fahrgemeinschaften		x			x	
2.5.	Carsharing III (Fremdanbieter stationäre oder floatend)		x	x	x	x	
2.6.	Fahrradinfrastruktur		x	x	x		
2.7.	zusätzliche Fahrradstellplätze		x	x	x	x	
2.8.	ergänzende Fahrradinfrastruktur		x		x	x	
2.9.	Fahrradreparaturstation		x		x	x	
2.10.	Diensträder zur privaten Nutzung		x			x	
2.11.	jobrad (Fahrradleasing über Arbeitgeber)		x			x	
2.12.	Vergünstigtes ÖPNV-Ticket (jobticket)		x			x	
2.13.	Homeoffice	x				x	
2.14.	Informationskampagne		x			x	
2.15.	Mobilitätsbeauftragter/Mobilitätsmanagement		x		x (Verortung)		x

Im Zuge des Projekts „Mobilitätskonzept RS76“ wurde im Sommer 2019 innerhalb der über das interne Tool „Microsoft SharePoint-Umfrage“ eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Sie umfasste 50 Fragen (inkl. Zusatzfragen wie bspw. „Wenn nein, warum nicht“?) zum Mobilitätsverhalten und wurde von 386 MitarbeiterInnen der beantwortet. Einige Fragen stellten sich im Nachhinein als redundant heraus und wurden darum bei der Analyse nicht berücksichtigt.

Wesentliche Ergebnisse

Werden die Entfernungsangaben betrachtet, wie viele Kilometer die Befragten für ihren Arbeitsweg (einfach) zurücklegen, so liegt das erste Quartil (0,25-Quantil) bei 9,1. Das bedeutet 25 % der Wege sind kürzer oder gleich 9,1 km. (siehe Frage 1) Dies ist ein Wert, bei dem grundsätzlich zunächst einmal davon ausgegangen werden kann, dass er bequem mit dem Rad zurückgelegt werden kann.

43 % der Befragten nutzen für ihren Arbeitsweg verschiedene Verkehrsmittel. Sei es intermodal (für den Arbeitsweg an einem Tag) oder multimodal. (siehe Frage 2) Das bedeutet gerade hier besteht die Chance, den Fokus auf alternative Verkehrsmittel zu verstärken.

Zwei Gründe stechen hervor, wenn es darum geht, warum das Jobticket von Befragten, die mit dem ÖPNV in die Arbeit kommen, nicht genutzt wird: Auf der einen Seite lohnt es sich finanziell nicht, wenn sie nicht jeden Tag den ÖPNV für den Arbeitsweg nutzen und auf der anderen Seite ist das Jobticket nicht übertragbar und kann somit nicht von Familienmitgliedern genutzt werden. (siehe Fragenblock 4) Hier wäre eine stärkere Förderung durch den Arbeitgeber denkbar oder die Einführung eines sogenannten digitalen Mobilitätsbudgets. Dieses kommt allen Beschäftigten zugute und kann trotzdem den Fokus auf den ÖPNV, aktive und geteilte Mobilität legen.

46 % der Befragten, die zurzeit mit dem Pkw zur Arbeit kommen, haben keinen Parkplatz bei der . Das bedeutet, viele stellen ihren Pkw im Straßenraum ab. (siehe Fragenblock 5) Hier kann ein Parkraummanagement dafür sorgen, dass die Tiefgarage besser ausgelastet wird.

Nur 11 % der Befragten, die mit dem Pkw kommen, bilden Fahrgemeinschaften. 26 % von den Befragten, die keine bilden tun dies nicht, weil es kein Portal dafür gibt. (siehe Fragenblock 6)

93 % nutzen die Firmenwagen nicht privat, 1,3 % haben noch nichts davon gehört, dass die Firmenwagen auch privat genutzt werden können. (siehe Fragenblock 8)

25 % der Befragten würden häufiger mit dem Rad kommen, wenn es bequemere Abstellmöglichkeiten gibt. (siehe Frage 11)

35 % der Befragten würden zumindest in Erwägung ziehen, die Dienst-Pedelecs auch privat zu nutzen, übers Wochenende, bis zum nächsten Tag – für den Weg zur Arbeit oder in der Freizeit. (siehe Fragenblock 13)

19 % bzw. 72 der Befragten würden gerne Jobrad nutzen, 44 sehen dafür keine notwendigen Voraussetzungen. Für 33 der Befragten (inkl. derer, die zunächst mit nein geantwortet hatten) müsste sich ein (deutlicher) finanzieller Anreiz ergeben, für 18 stehen Versicherungsthemen im Vordergrund. (siehe Fragenblock 14)

49 % der Befragten fangen zwischen 6 und 7 Uhr mit der Arbeit an, 26 % nach 8 Uhr. (siehe Frage 15) Das bedeutet Duschen, Spints, etc. sollten bereits vor 6 Uhr zugänglich sein, für das Leihen von Dienstwagen oder -Pedelecs sollten Lösungen gefunden werden, sie auch später zurückgeben zu können.

Für 20 % bzw. 76 der Befragten hätte eine erweiterte Homeoffice-Regelung Einfluss auf ihre Verkehrsmittelwahl. 35 würden den ÖPNV mehr nutzen, 25 mehr Rad fahren, 19 öfter mit dem konventionellen Pkw kommen. (siehe Fragenblock 16)

58 % der Befragten interessieren sich grundsätzlich für alternative Verkehrsmittel. (siehe Frage 17)

32 % der Befragten ist nicht bekannt, dass Pedelecs für Dienstwege zur Verfügung stehen. (siehe Frage 18)

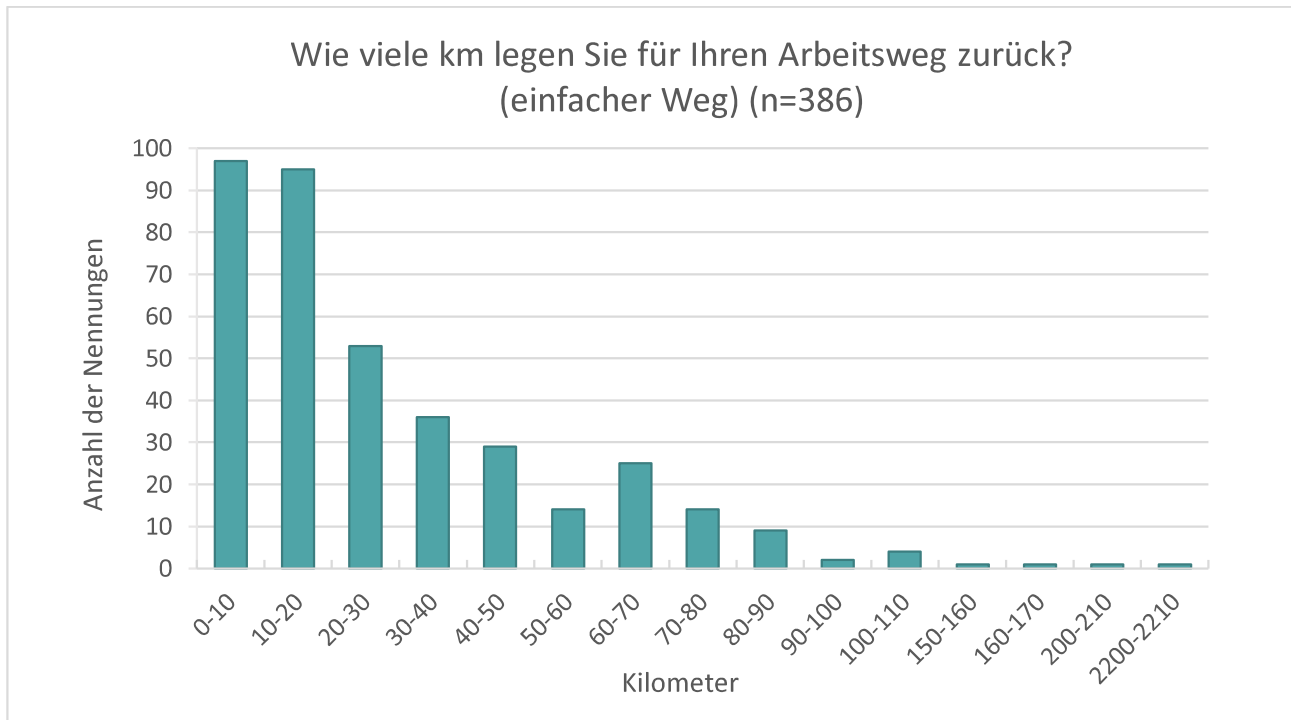
Auswertung

Frage 1

Wie viele km legen Sie für Ihren Arbeitsweg zurück? (einfacher Weg)

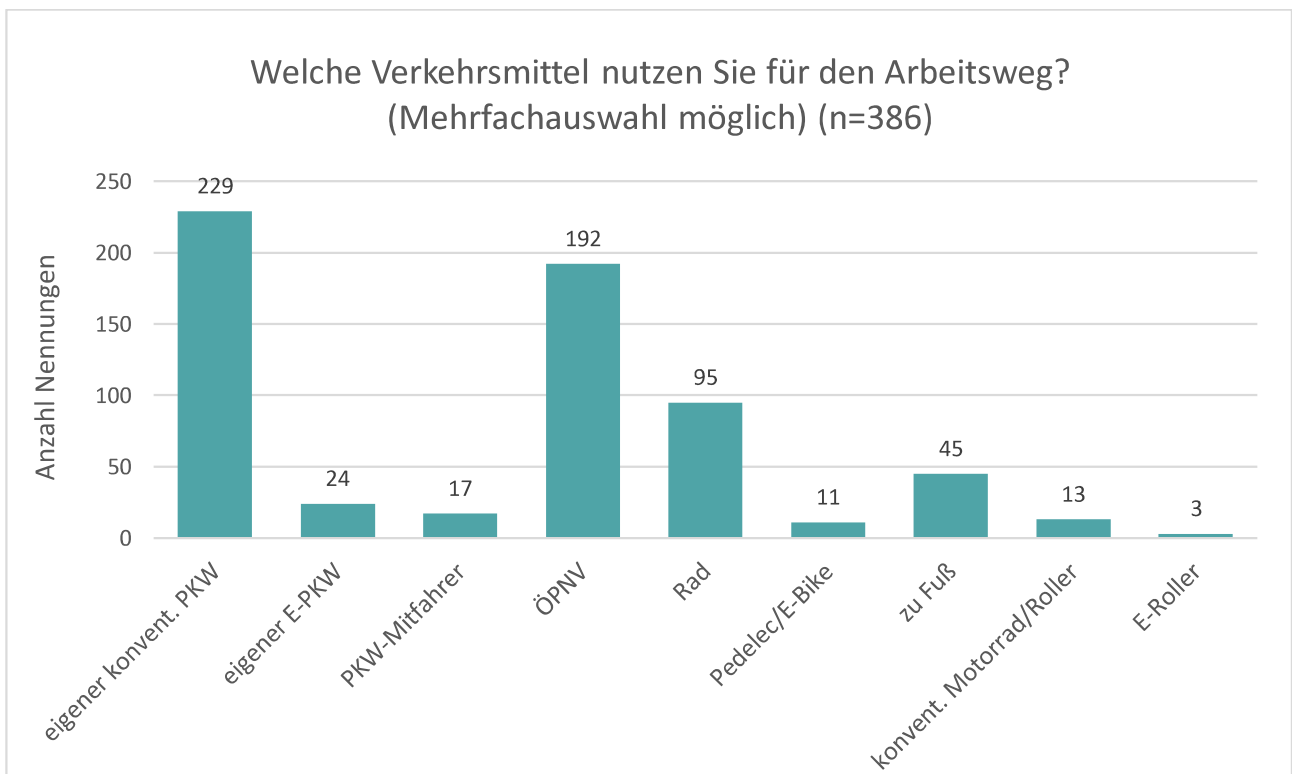
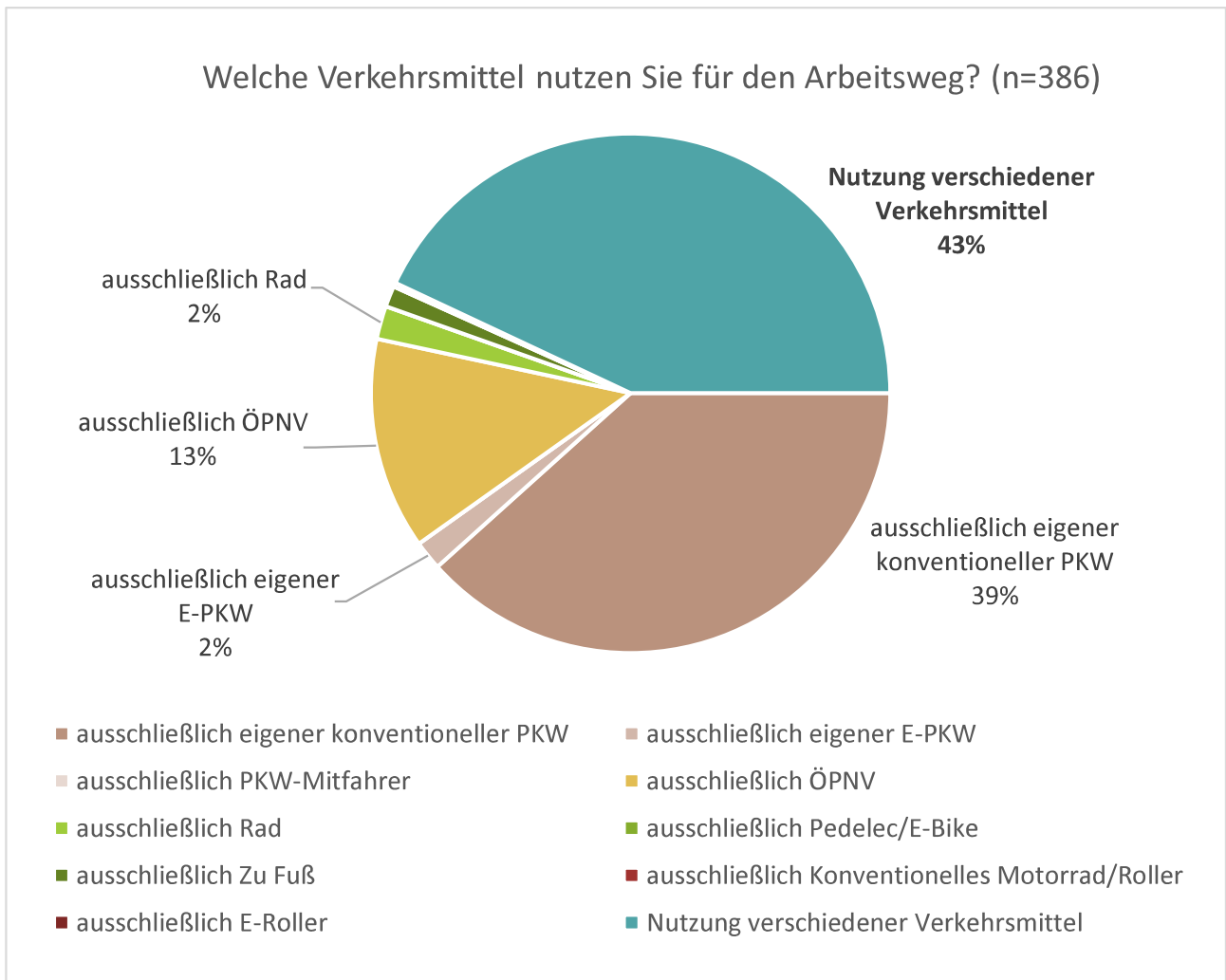
Das erste Quartil (0,25-Quantil) ist 9,1. Das bedeutet, 25 % der Daten sind kleiner oder gleich diesem Wert.

Der Median ist 18,5. Das bedeutet, die eine Hälfte aller Einzelwerte ist kleiner, die andere größer als 18,5.



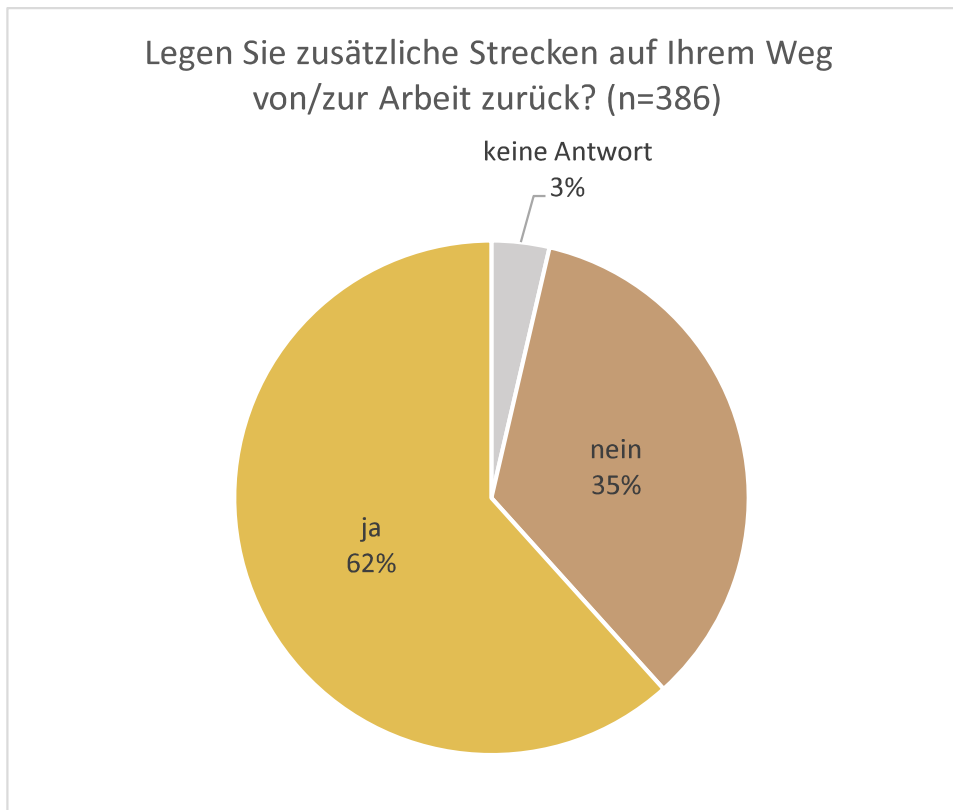
Frage 2

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für den Arbeitsweg? (Mehrfachauswahl möglich)

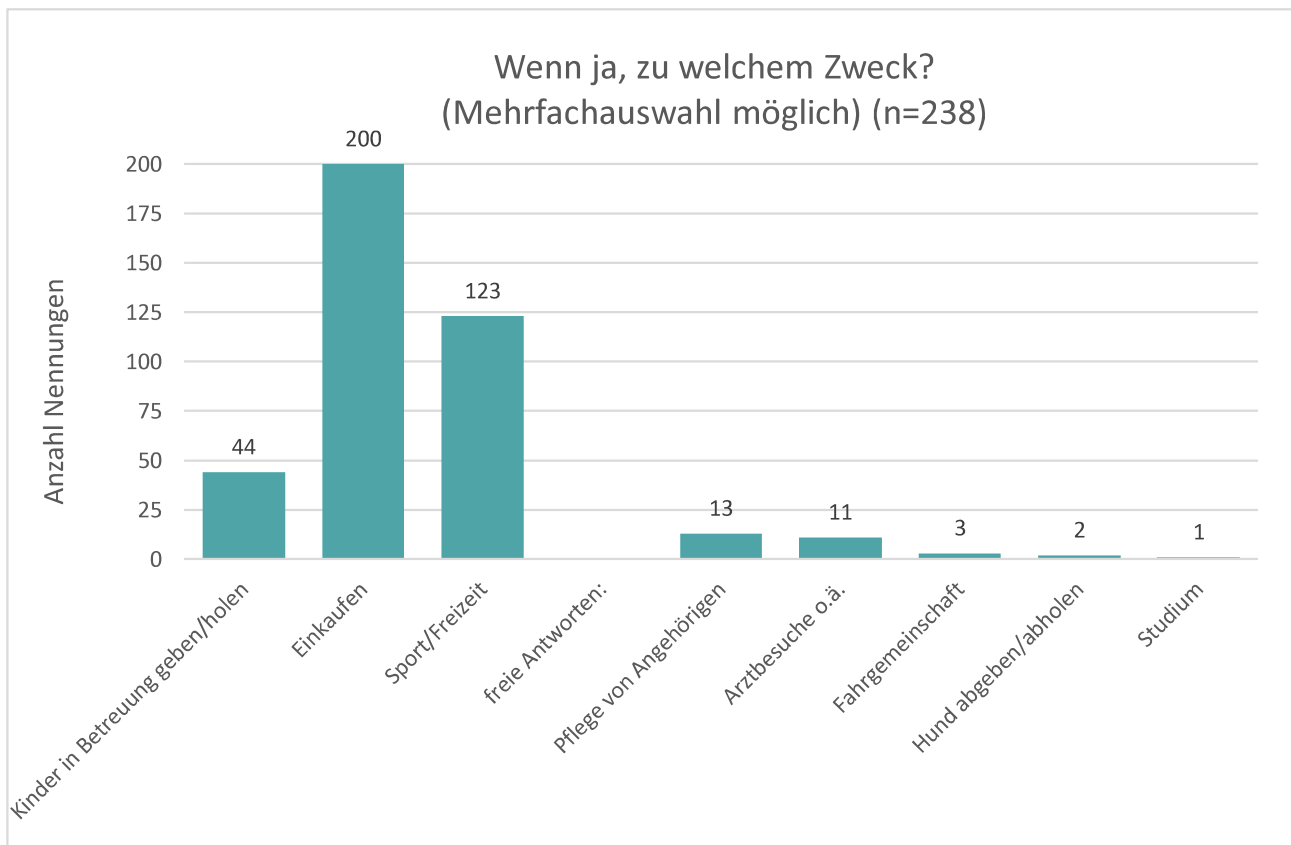


Fragenblock 3

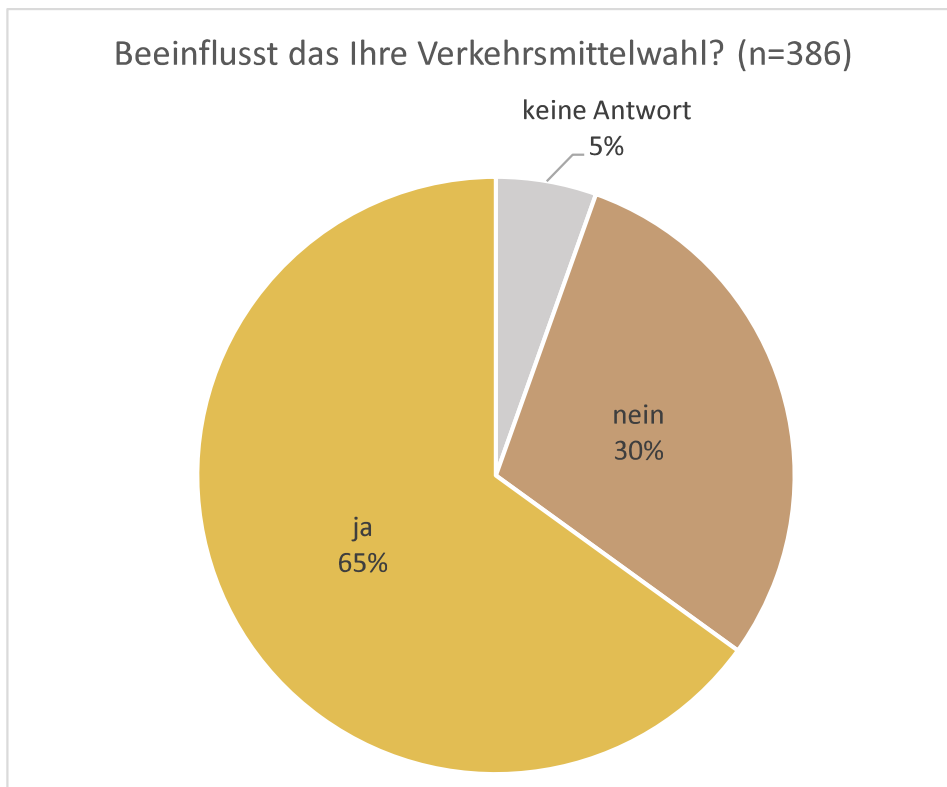
Legen Sie zusätzliche Strecken auf Ihrem Weg von/zur Arbeit zurück?



Wenn ja, zu welchem Zweck? (Mehrfachauswahl möglich)



Beeinflusst das Ihre Verkehrsmittelwahl?

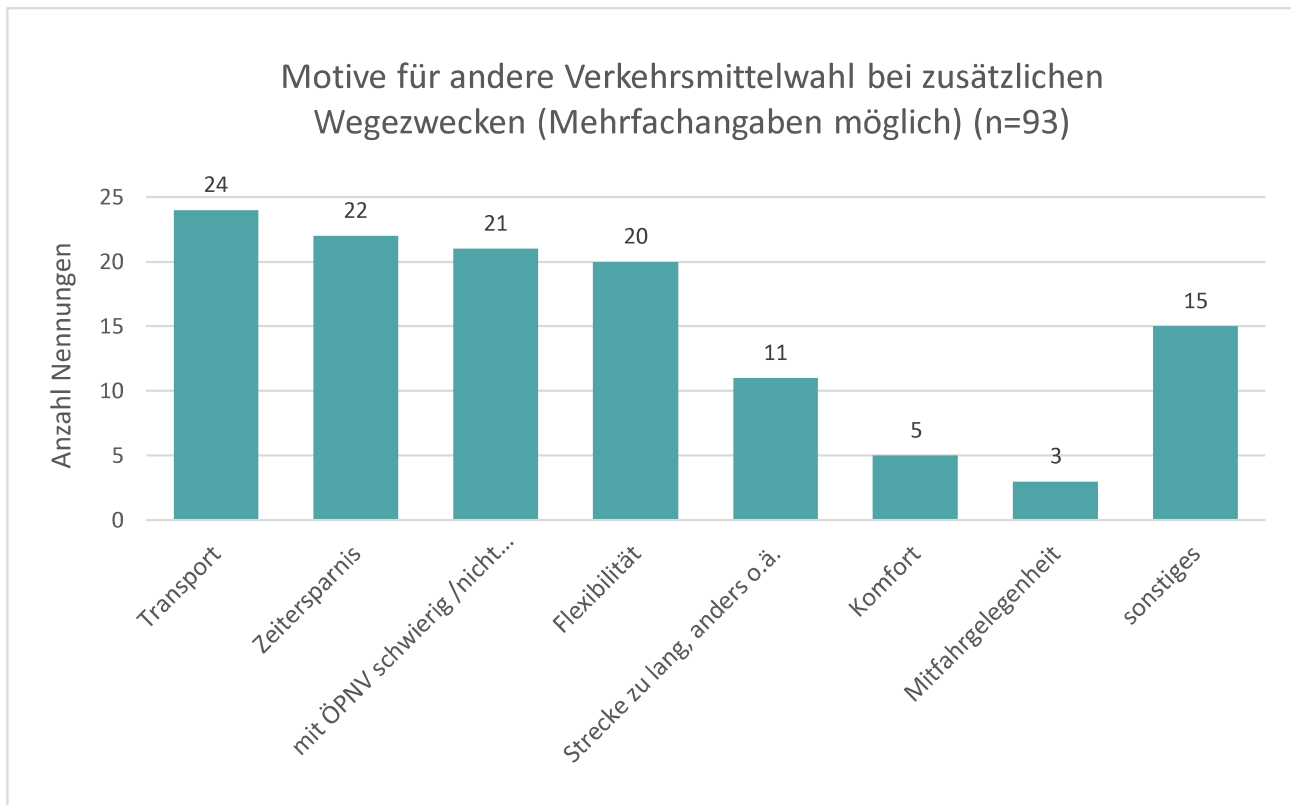


Wenn ja, inwiefern? (offene Frage, Mehrfachangaben möglich)

Die offenen Antworten wurden folgendermaßen kategorisiert:

Motive für andere Verkehrsmittelwahl bei zusätzlichen Wegezwecken (n=93)	Mehrfachangaben möglich; nicht nach Verkehrsmittel unterschieden
Transport	24
Zeitersparnis	22
mit ÖPNV schwierig /nicht möglich	21
Flexibilität	20
Strecke zu lang, anders o.ä.	11
Komfort	5
Mitfahrgelegenheit	3
sonstiges	15

Dabei kann eine Antwort mehrere Motive enthalten. Zusätzlich muss beachtet werden, dass nicht nach Art des Verkehrsmittels unterschieden wurde.

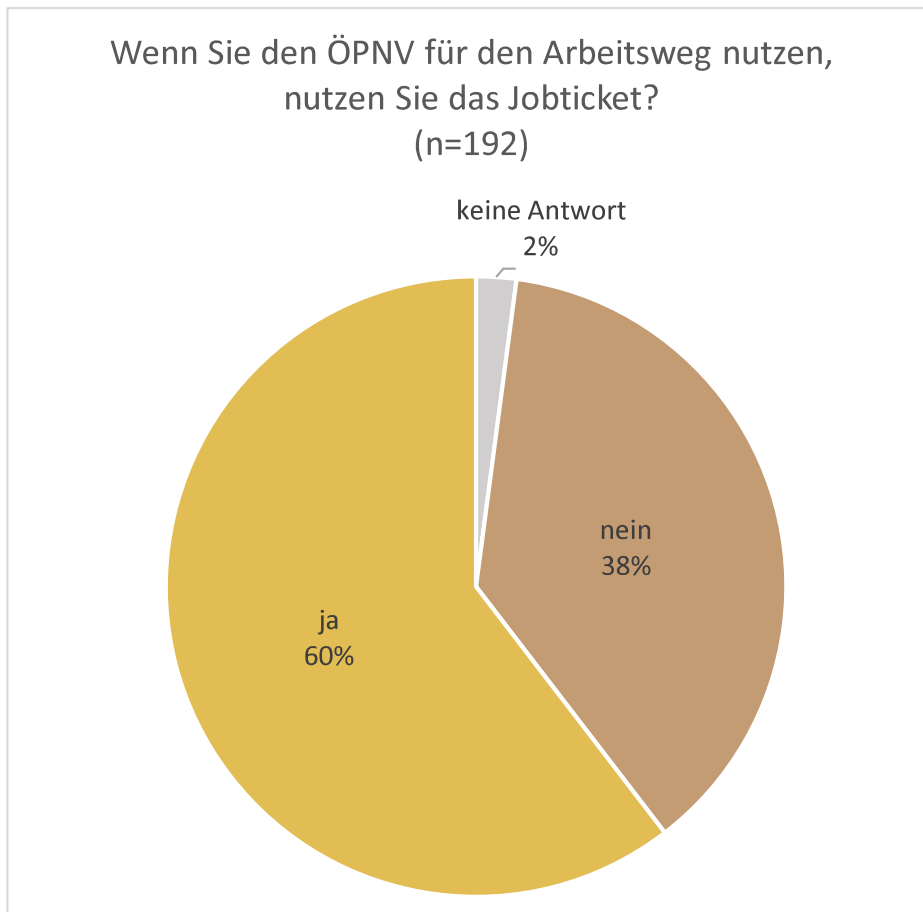


Exemplarische Antworten sind:

- „Je nachdem, ob die weitere Station besser per Rad oder ÖPNV zu erreichen ist, wird das Verkehrsmittel gewählt (PKW ist die seltene Alternative).“
- „ungünstige Verbindung zwischen KiGa und Arbeitsstätte, bei größeren Erledigungen ist das Auto erste Wahl“
- „brauche hohe Flexibilität, besonders durch die Pflegeunterstützung“
- „Je nachdem ob ich eine zusätzliche Strecke zurücklege, entscheide ich über das Verkehrsmittel.“

Fragenblock 4

Wenn Sie den ÖPNV für Ihren Arbeitsweg nutzen, nutzen Sie das Jobticket?



Wenn Sie das Jobticket nicht nutzen, aus welchen Gründen? (Mehrfachauswahl möglich)

Gründe für eine Nicht-Nutzung (n=130)	Mehrfachangaben möglich
Lohnt sich nicht, da ich nicht immer mit dem ÖPNV fahre	81
Ist mir zu teuer	23
sonstiges	44
▪ davon: ist nicht übertragbar	13

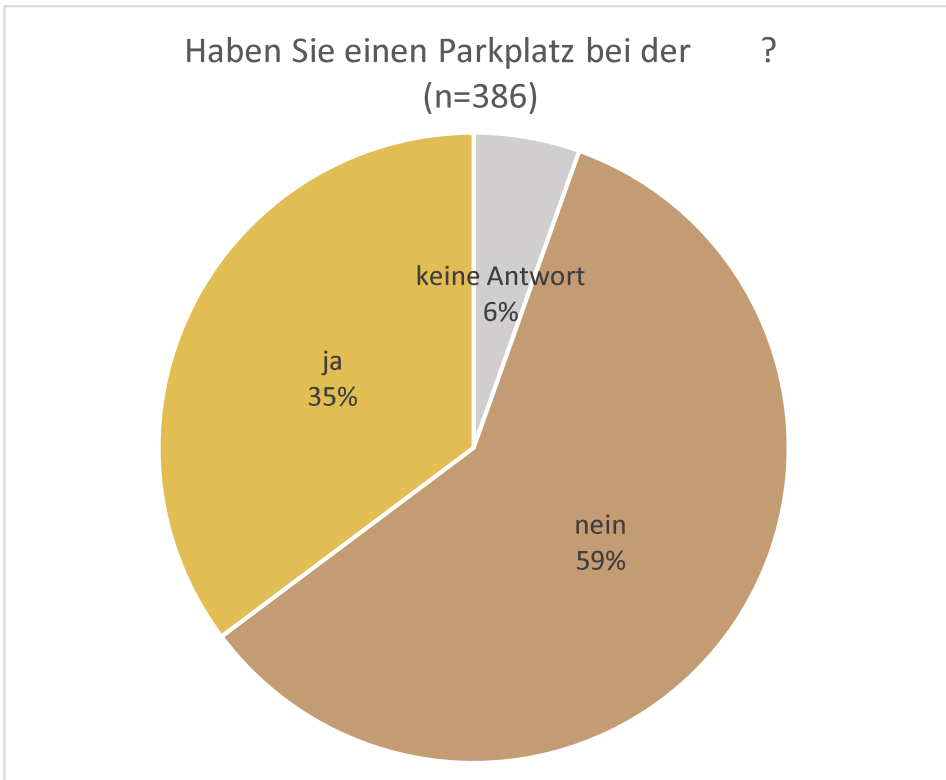
Exemplarische Antworten sind:

- „Es ist schade, dass das Jobticket nur personenbezogen genutzt werden kann. Ich benutze das IsarCard Jahresabo (übertragbar), weil so mehrere Personen diese Karte nutzen können (z. B. am Wochenende oder im Urlaub).“
- „Fehlende Übertragbarkeit“
- „Das Angebot BC100 lohnt sich mehr für mich.“ (Anm. BC = BahnCard)
- „Weiß gar nicht, was das ist.“

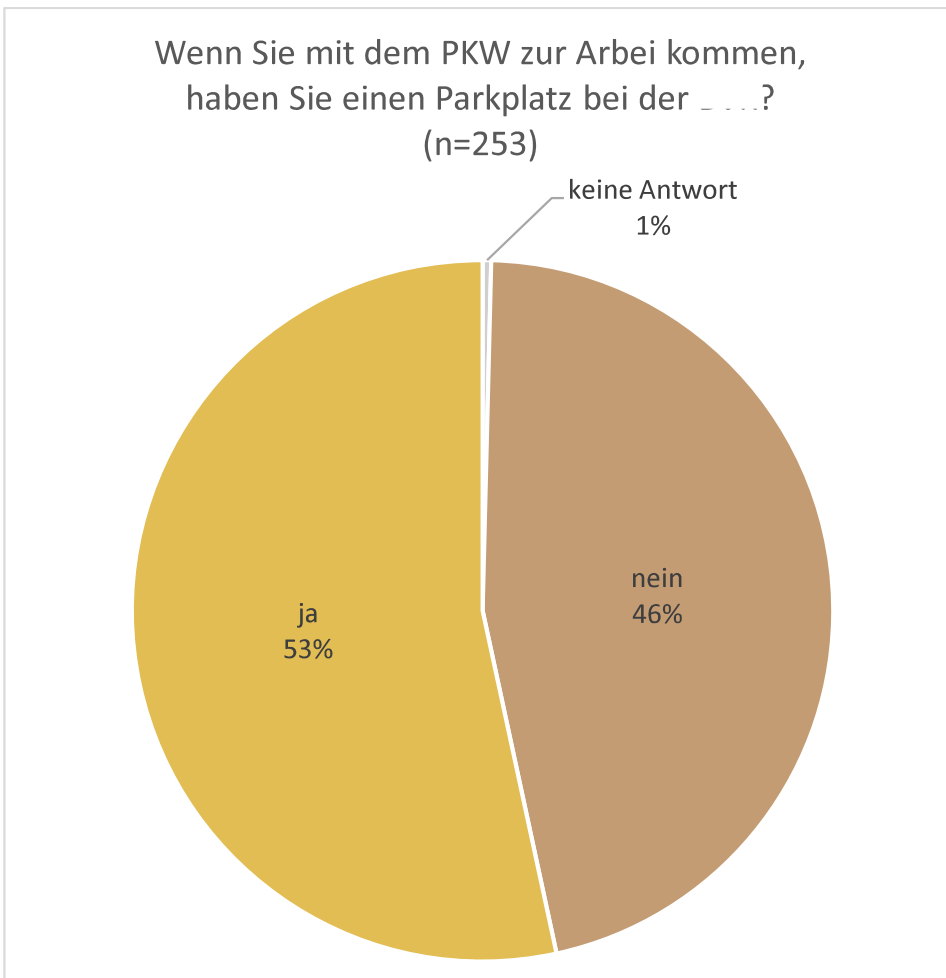
Fragenblock 5

Haben Sie einen Parkplatz bei der ... ?

Diese Frage bezieht sich zunächst auf alle befragten MitarbeiterInnen.

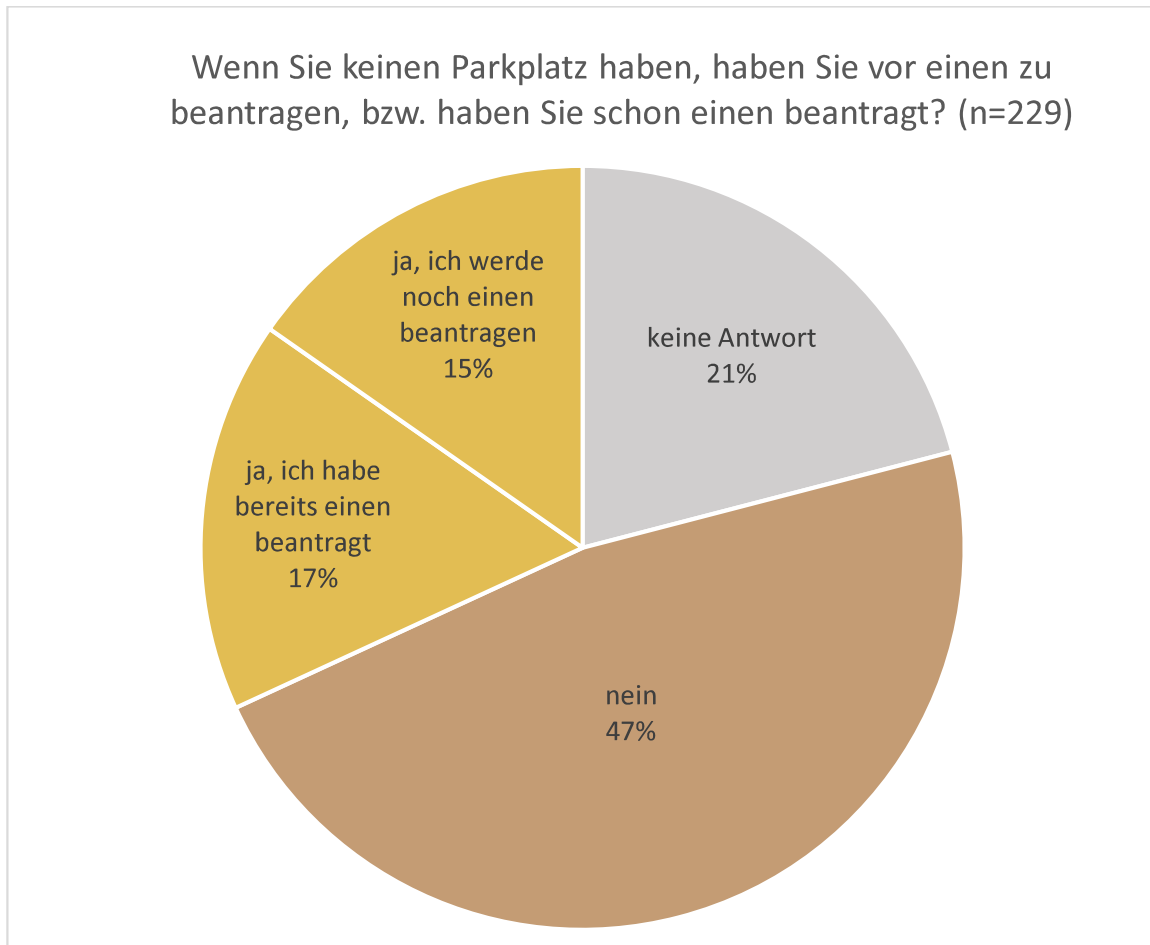


Bezieht man die Antworten nur auf diejenigen, welche mit einem eigenen Pkw zur Arbeit kommen, zeichnet sich folgendes Bild:



Wenn Sie keinen Parkplatz haben, haben Sie vor einen zu beantragen, bzw. haben Sie schon einen beantragt?

Diese Frage bezieht sich auf alle Befragten.

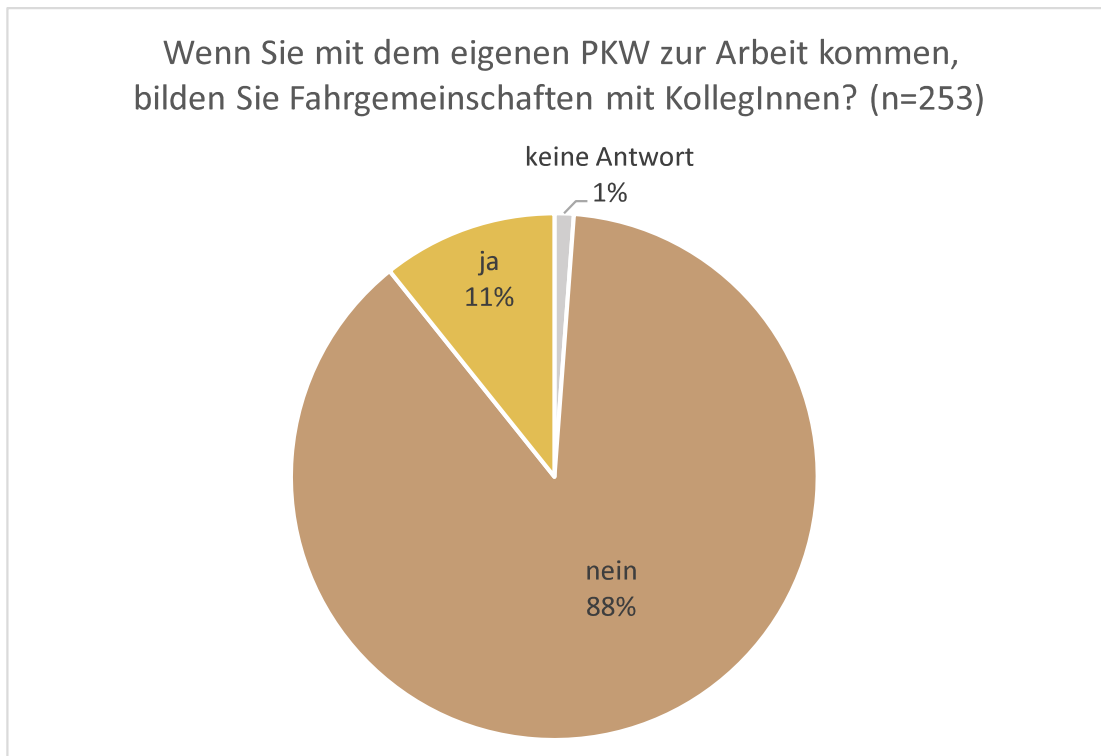


Wenn Sie keinen Parkplatz haben, wo parken Sie? (Mehrfachauswahl möglich)

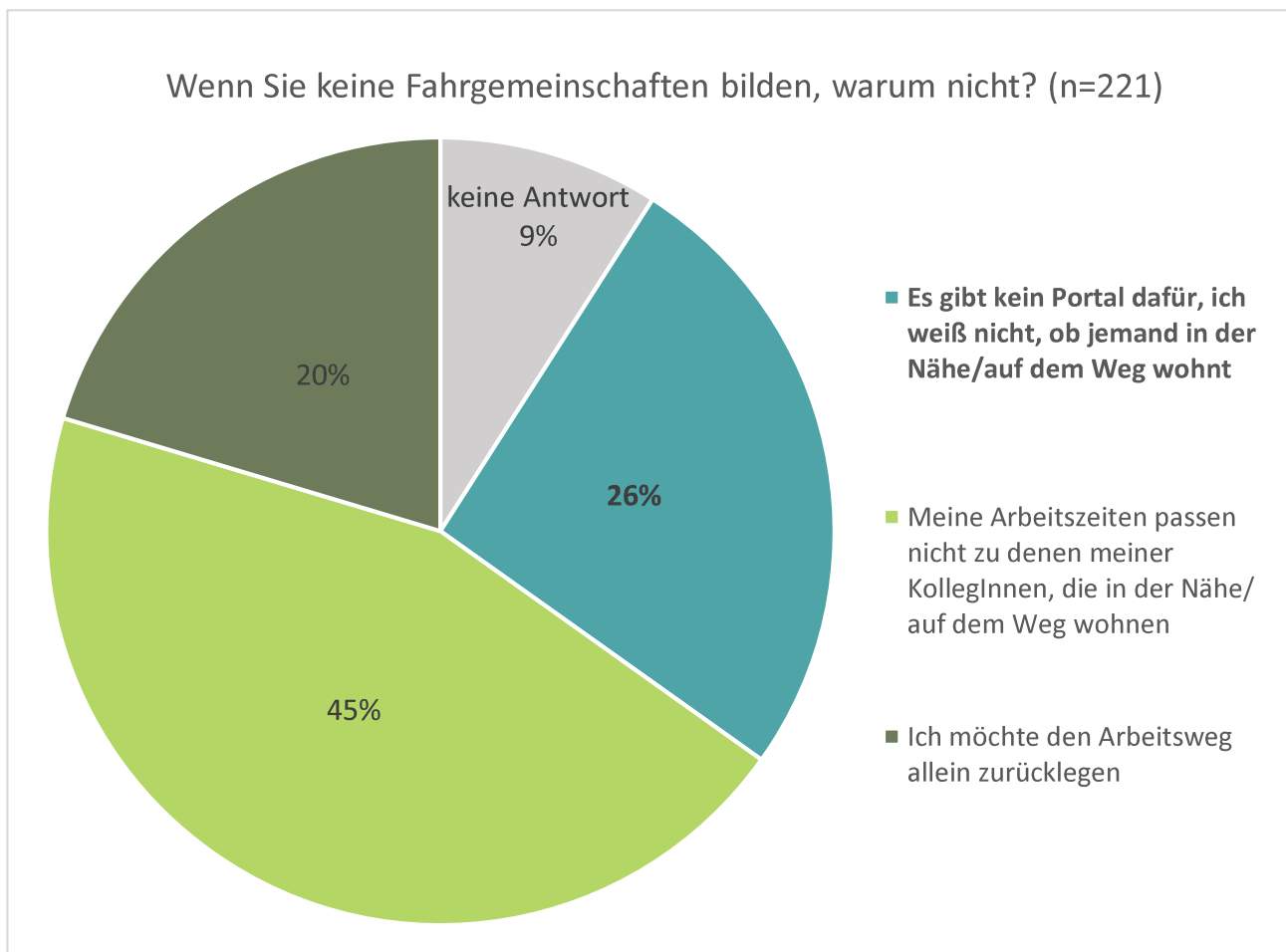
Wo parken Sie? (n=116)	Mehrfachangaben möglich
keine Antwort	11
Straße	84
▪ davon Denninger	10
▪ davon Arabellastr	9
▪ davon Daphne	3
Poolparkplätze	35
gemieteter Stellplatz	3
an einer ÖPNV-Station	4

Fragenblock 6

Wenn Sie mit dem eigenen Pkw kommen, bilden Sie Fahrgemeinschaften mit KollegInnen?

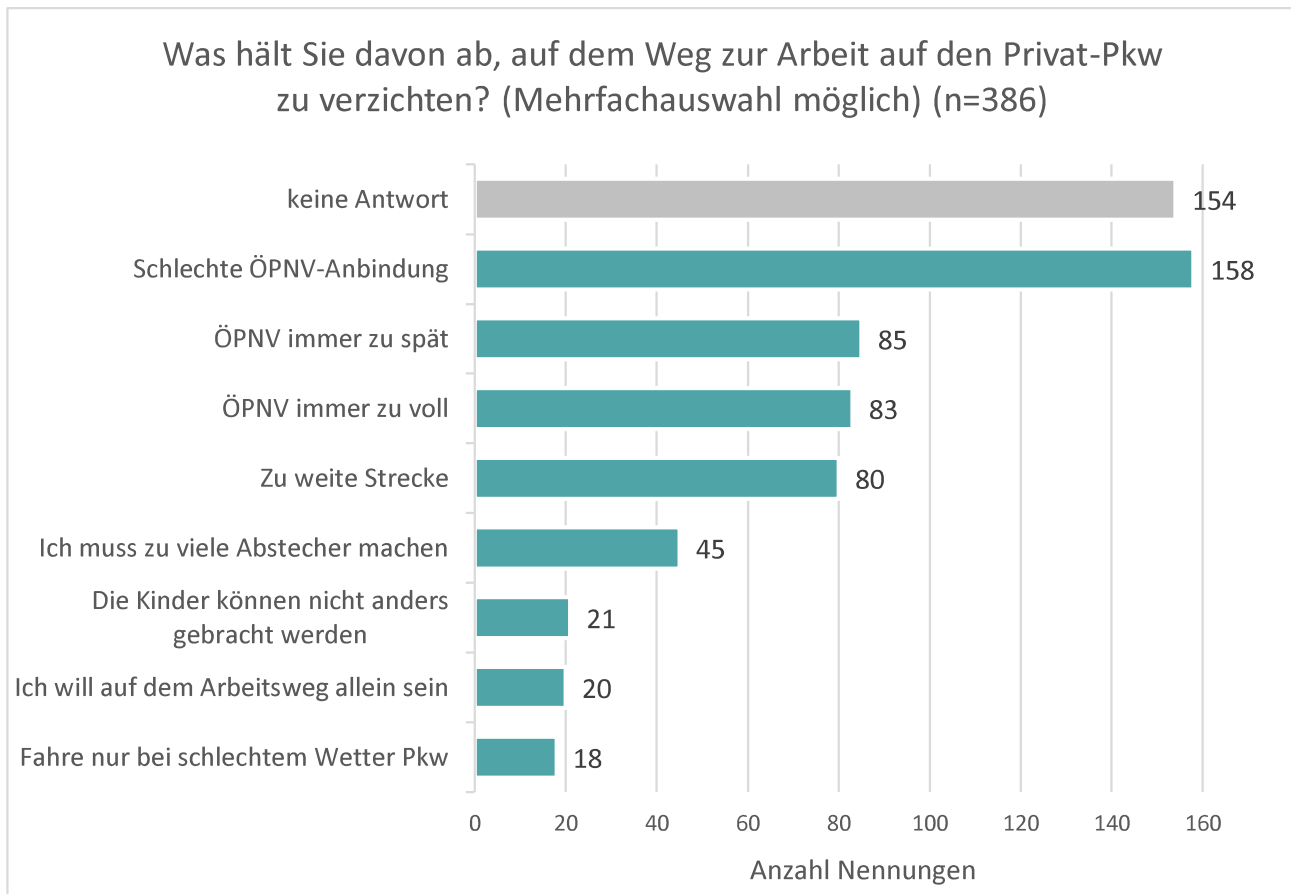


Wenn Sie keine Fahrgemeinschaften bilden, warum nicht?



Fragenblock 7

Was hält Sie davon ab, auf dem Weg zur Arbeit auf den Privat-Pkw zu verzichten?



Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit Sie auf die Anreise per Privat-Pkw verzichten?

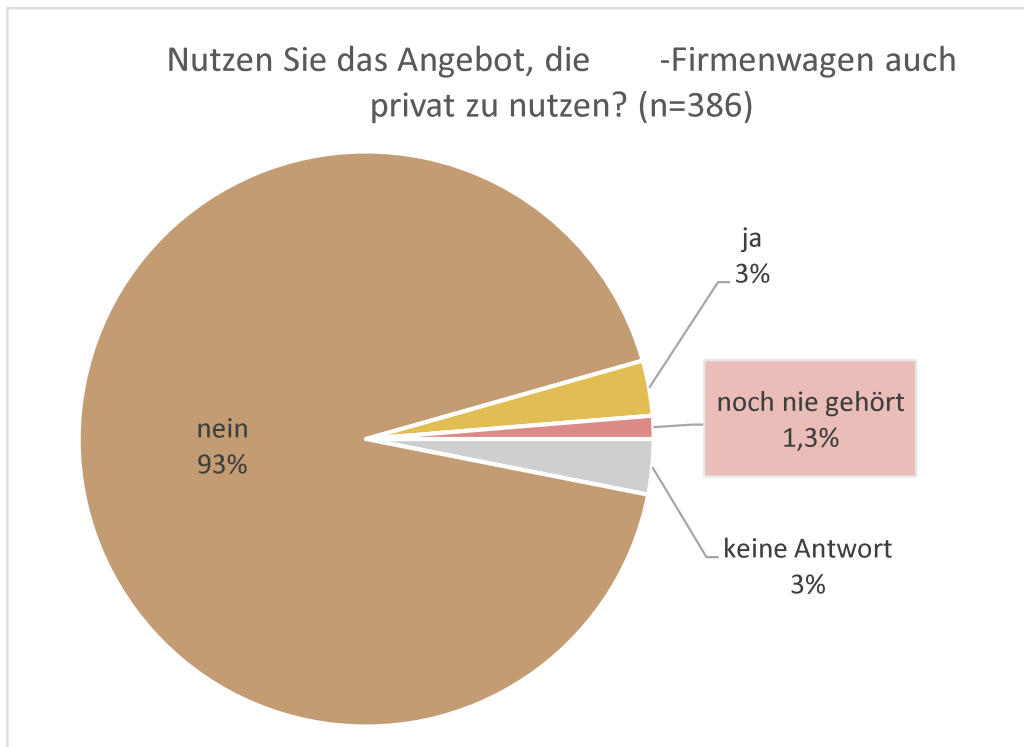
Die Analyse der Antworten erfolgte im Hinblick darauf, welche Voraussetzungen die als Arbeitgeber beeinflussen kann. Mit 26 Kommentaren am häufigsten wurde ein günstigeres ÖPNV-Ticket genannt. Andere Themen, die bei dieser offenen Frage genannt wurden, sind unter anderem: Homeoffice-Regelungen, Radstellplätze im Gebäude, Dusch- und Umkleidemöglichkeit, KiGa in der Nähe des Arbeitsplatzes, Parken auch nur ein paar mal im Monat möglich machen, E-bike-Leasing

Exemplarische Antworten sind:

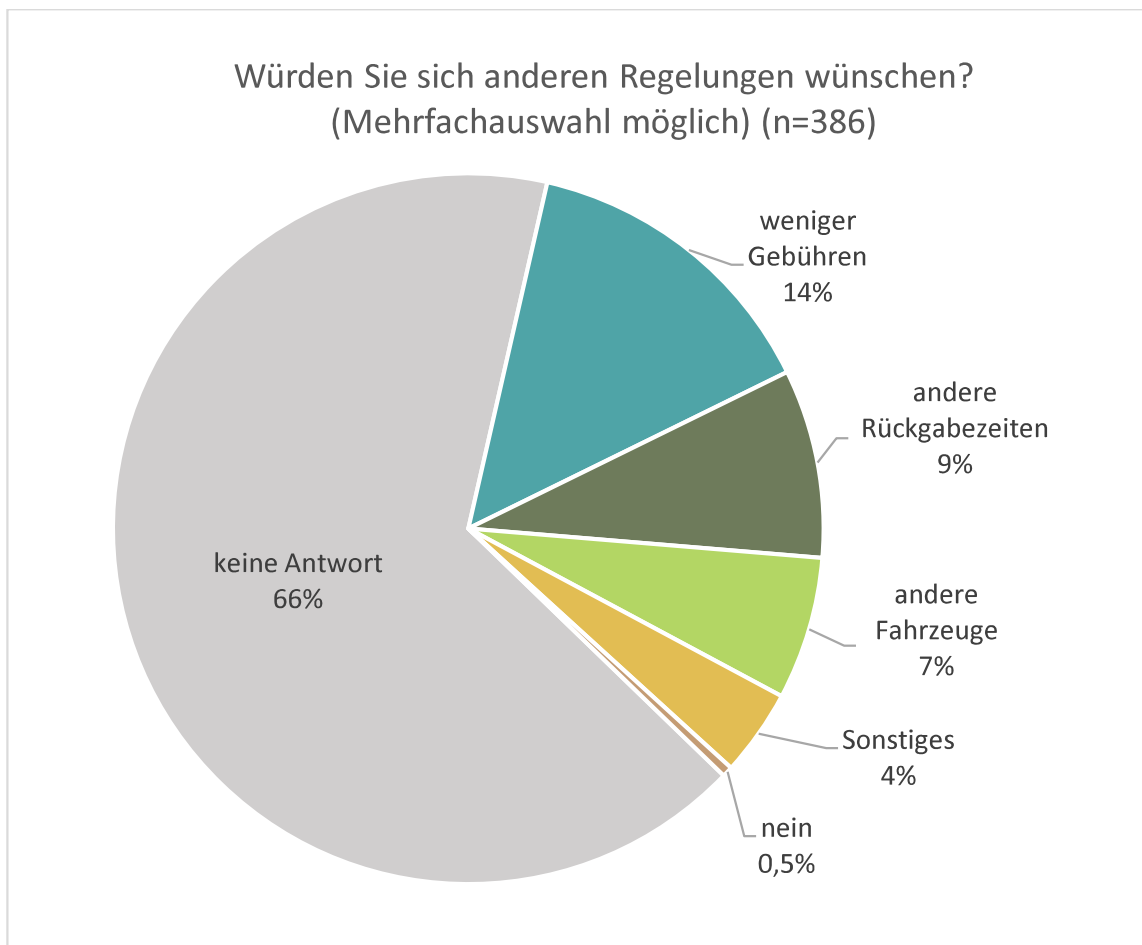
- „evtl. Kostenübernahme Jobticket“
- „Beteiligung am Preis des Zugtickets“
- „Homeoffice/Telearbeit“
- „Zuschuss des AG für ein Ticket ÖPNV auch für höhere Entgeltgruppen“
- „Zuschuss für ÖPNV auch ab Entgeltgruppe E9“
- „bessere Querverbindung mit dem ÖPNV, Fahrradstellplatz im Inneren des Gebäudes“
- „KiGa in unmittelbarer Umgebung meines Wohnorts bzw. auf dem Weg zur Arbeit. KiGa befindet sich in entgegengesetzter Richtung zur Arbeit. Damit verliere ich 30 Min mit ÖPNV“
- „Bessere ÖPNV Anbindung/Bessere bzw. mehr Radwege, Dusch- und Umkleidemöglichkeit.“
- „Kostenübernahme des Jobtickets von der “
- „toll wäre eine Möglichkeit, parken zu können, wenn man nur 1-2 mal im Monat mit dem eigenen PKW kommen muss“
- „ebike Leasing“
- „Parkplatz-RL erlaubt gelegentlich Nutzung PKW nicht, ÖPNV bietet nur Anreize, ausschließlich diesen zu nutzen ("Monatskarte").“
- „z.B. Übernahme der Jobticketkosten durch die “
- „bezahlbare -Wohnungen in der Nähe“

Fragenblock 8

Nutzen Sie das Angebot, die -Firmenwagen auch privat zu nutzen?



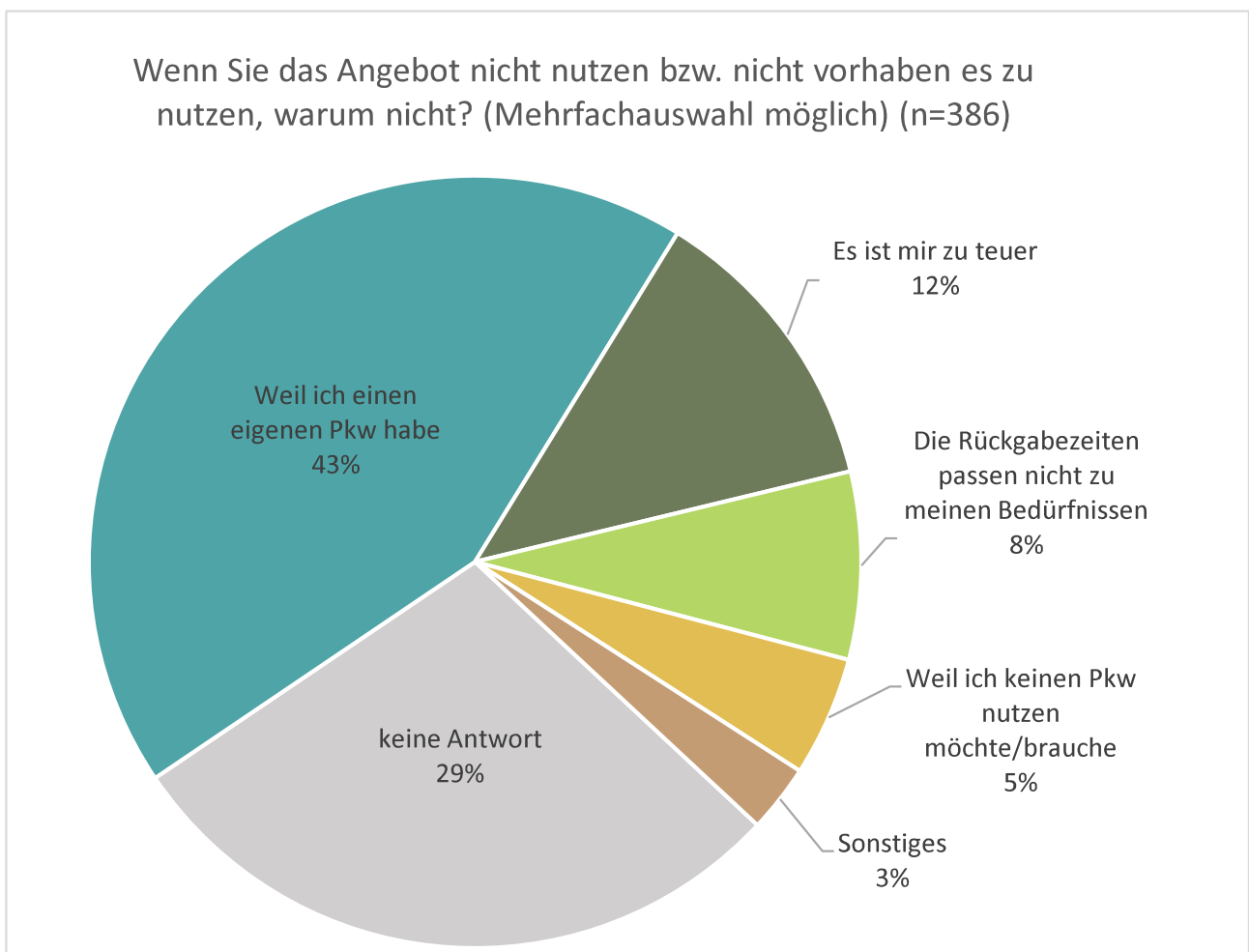
Würden Sie sich diesbezüglich andere Regelungen wünschen?



Exemplarische Antworten sind:

- „die Eigenbeteiligung der Versicherung ist viel zu hoch“
- „ich möchte mich nicht mit irgendwelchen Vorschäden auseinandersetzen, die evtl. nicht gemeldet wurden“
- „ich besitze keine Kreditkarte und möchte mir auch keine anschaffen“
- „Dürfen Ehepartner + Kinder Kfz auch fahren oder nur Mitarbeiter ?“
- „spontane Nutzungsmöglichkeit, wenn z.B. mal wieder die Bahnstrecke aufgrund von Signalstörung o.ä. gesperrt ist“
- „E Scooter, E Roller Firmenfahräder, Mitfahrer-App“
- „Abholung/Abgabe an anderer Stelle“
- „mehr Freikilometer“
- „Hund nicht erlaubt/gerne gesehen“
- „steuerliche Vorteile nutzen“
- „**Mo-Do ab 15:00; Fr. ab 13:00**“
- „**Buchung ggf. bereits 7 Tage vorher mgl.**“
- „**Kann man nicht auch Fahrräder leihen/mieten?**“
- „**Elektrofahrräder am Wochenende nutzen**“
- „**e-bike oder pedelec**“
- „**Ebikes auch privat**“
- „**Fahrrad**“

Wenn Sie das Angebot nicht nutzen bzw. nicht vorhaben es zu nutzen, warum nicht?

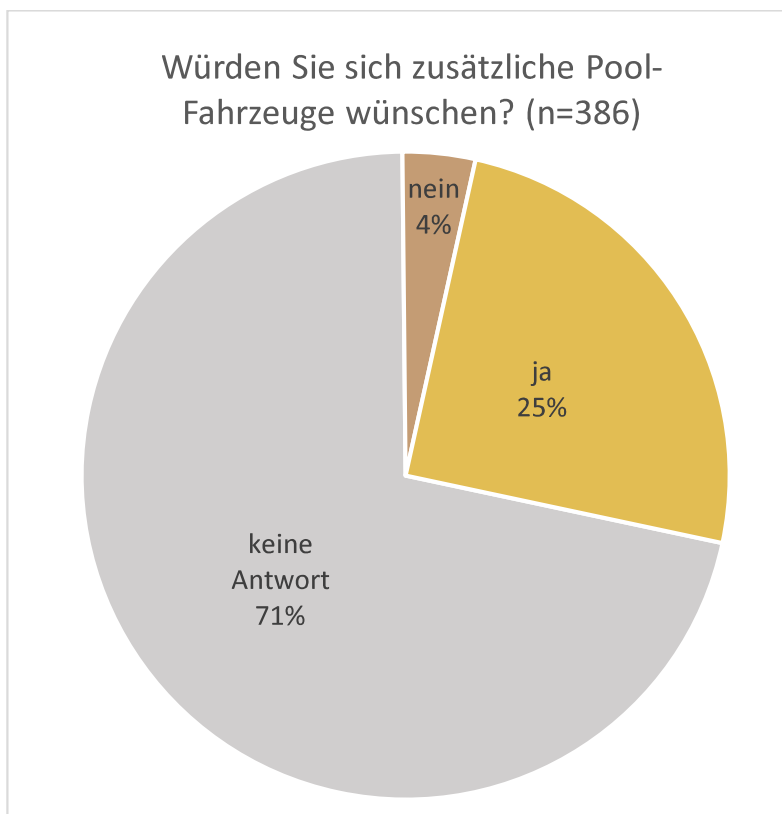


Exemplarische Antworten sind:

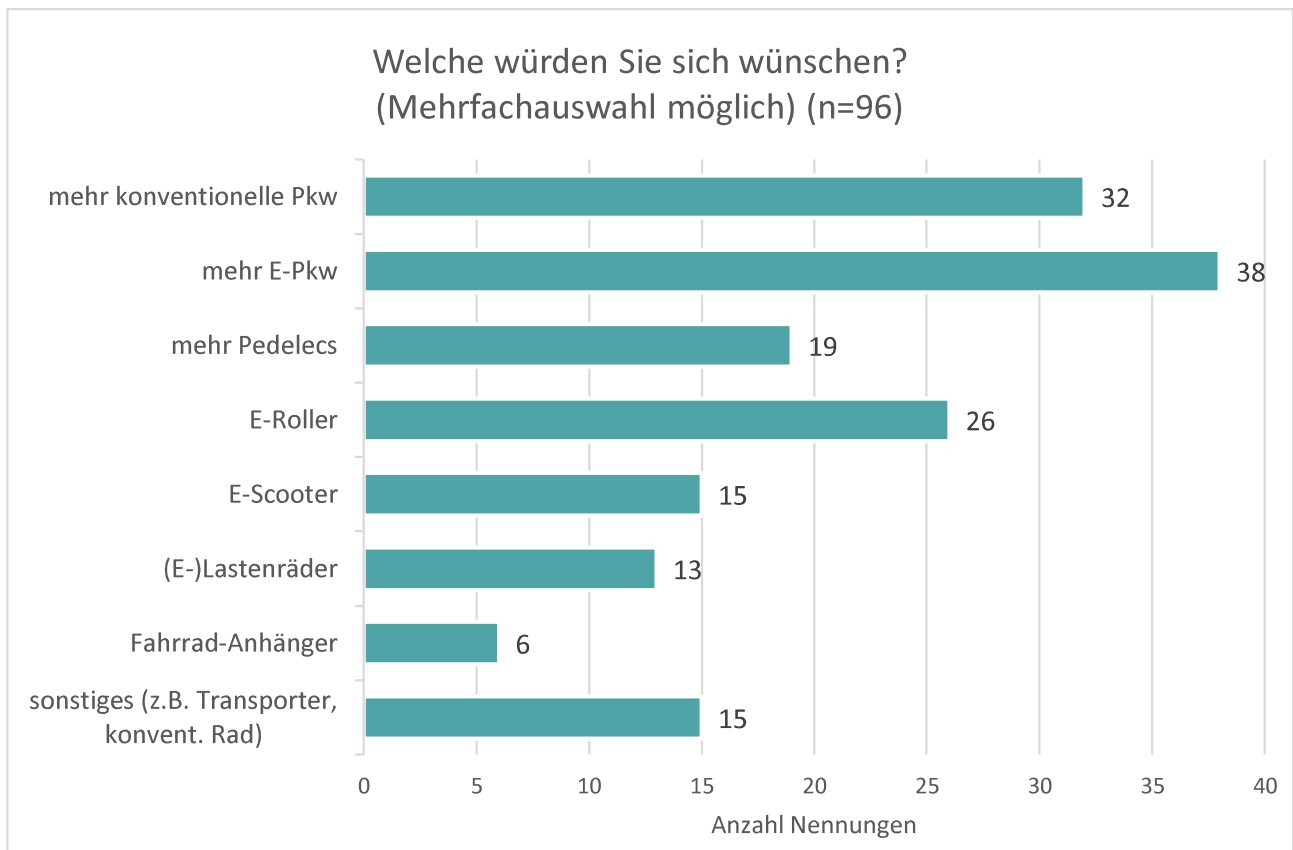
- „Fehlender Parkplatz“
- „Warum einen teuren BMW mieten?!“
- „Habe mich noch nicht eingehend damit befasst“
- „Noch nicht damit beschäftigt.“
- „ich kenne mich noch nicht damit aus“
- „Buchen/Zurückgeben Aufwand ist mir zu hoch“
- „Scheue den Aufwand, dann doch lieber ÖPNV“
- „zu umständlich“
- „zu kompliziert“
- „Weil ich bei anderen Car-Sharing-Anbietern angemeldet bin“
- „Drive now, nicht plan vor.“
- „weil ich zu weit entfernt wohne“
- „Ich wohne im Landkreis Landshut“

Fragenblock 9

Würden Sie sich zusätzliche Pool-Fahrzeuge wünschen?

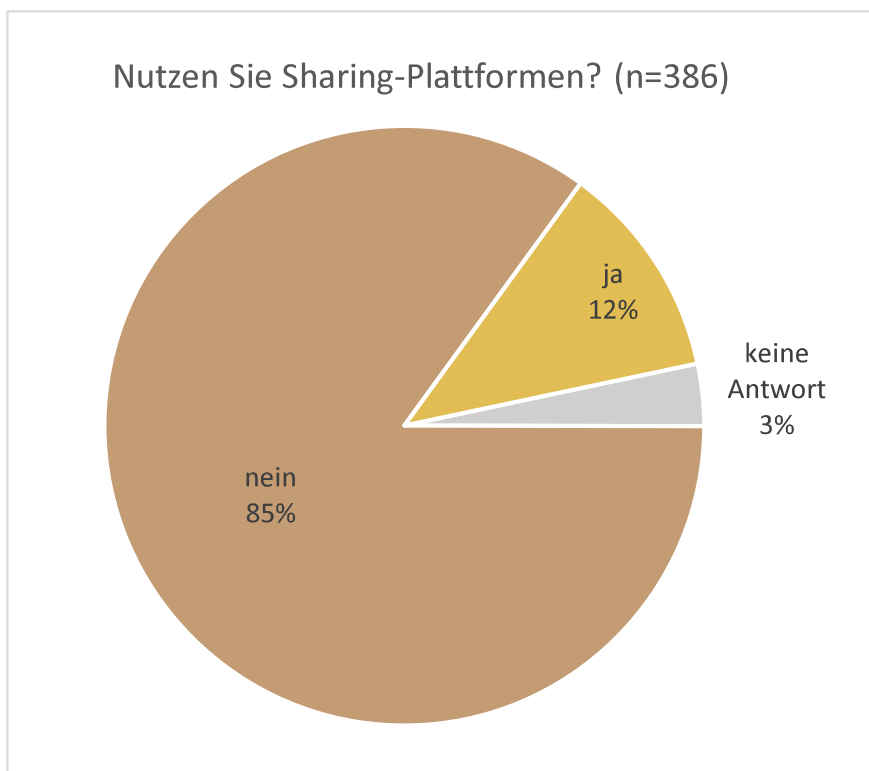


Welche würden Sie sich wünschen?

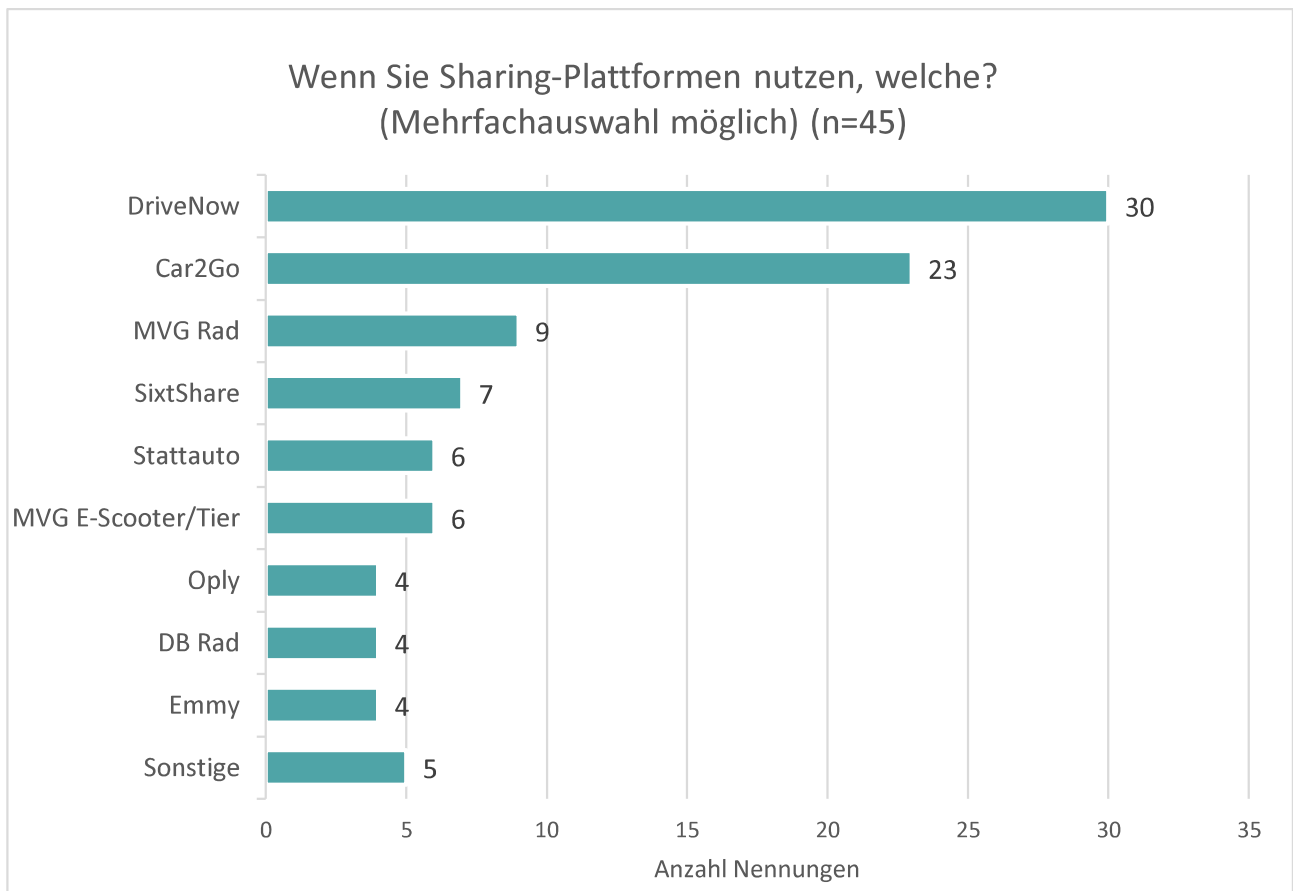


Fragenblock 10

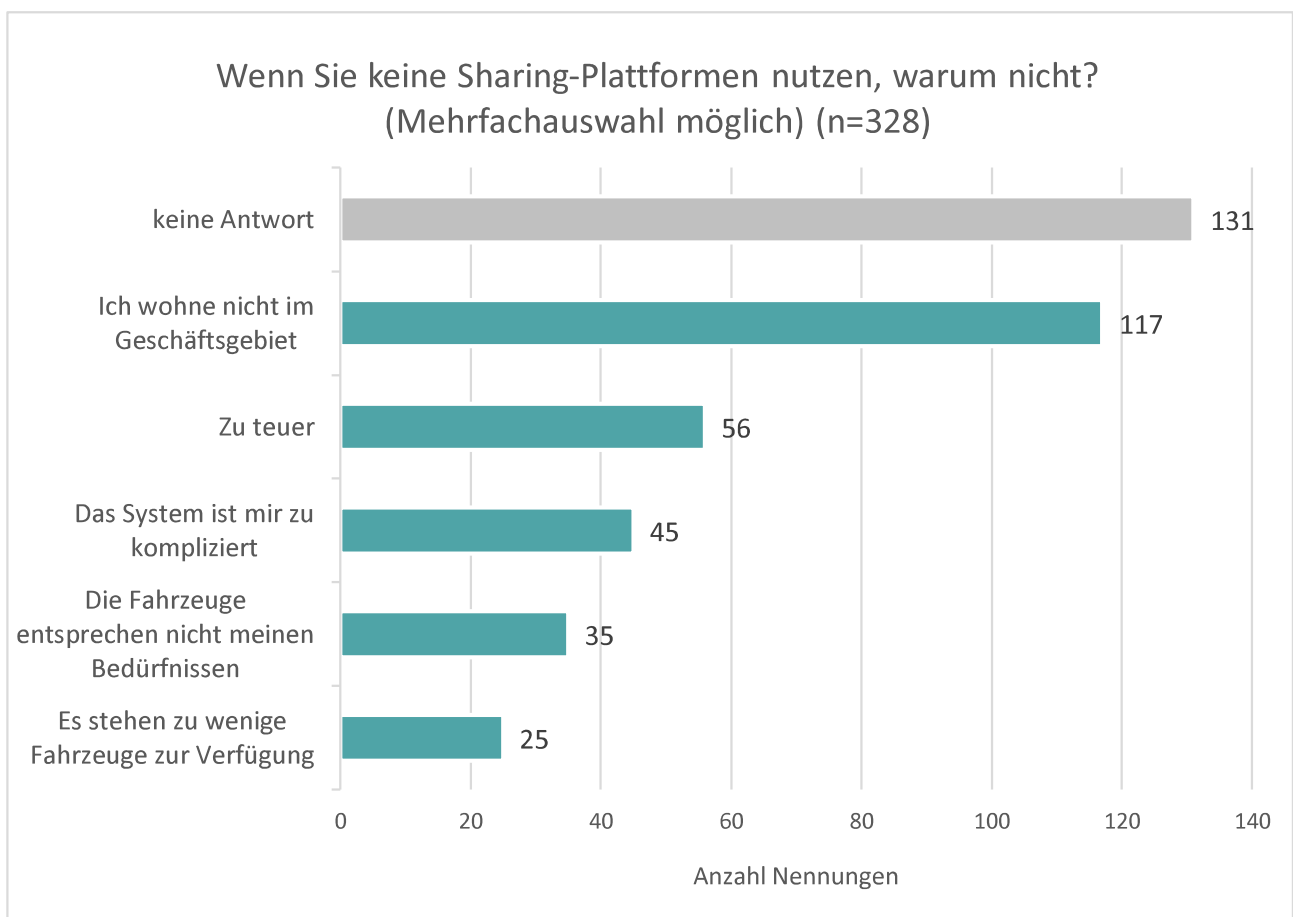
Nutzen Sie Sharing-Plattformen?



Wenn ja, welche?

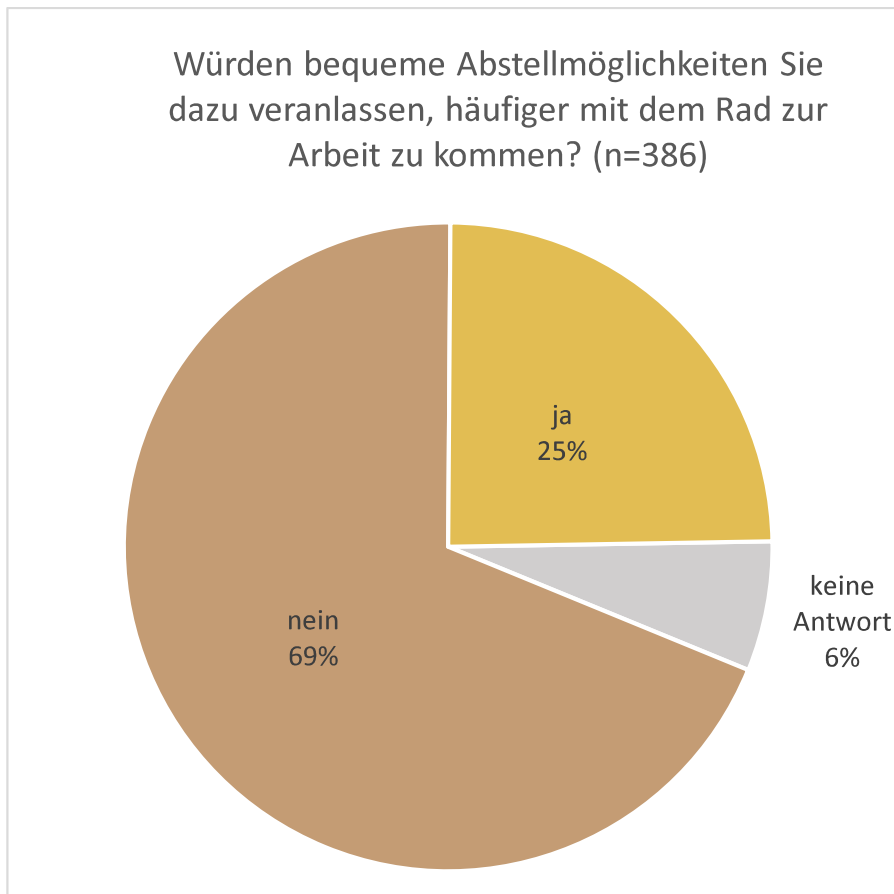


Wenn nein, warum nicht?



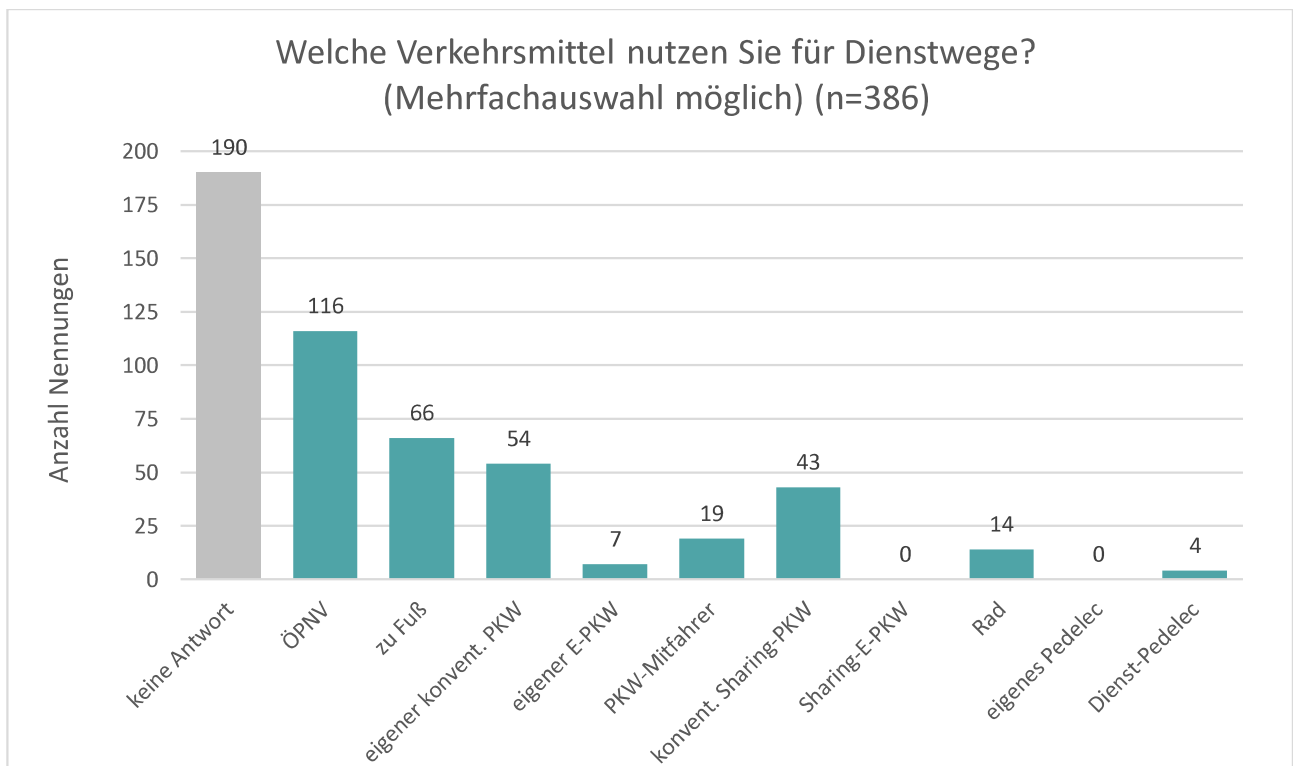
Frage 11

Würden bequeme Abstellmöglichkeiten Sie dazu veranlassen, häufiger mit dem Rad zur Arbeit zu kommen?



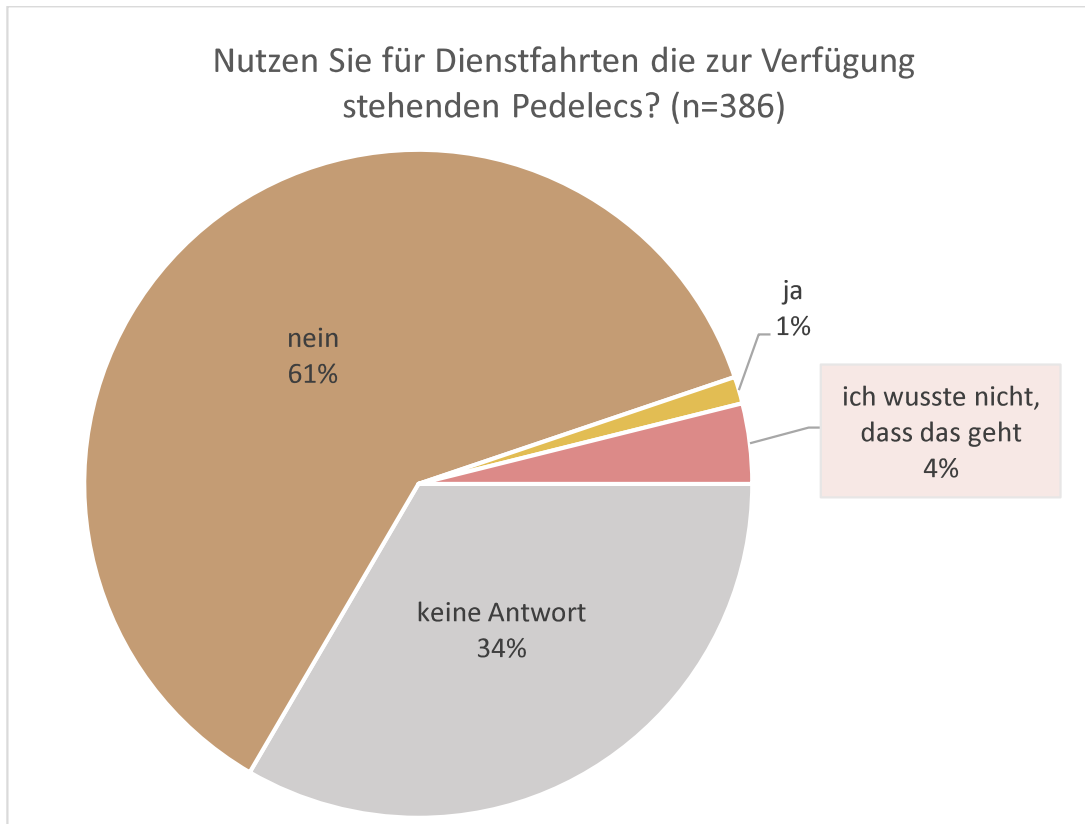
Fragenblock 12

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für Dienstwege?

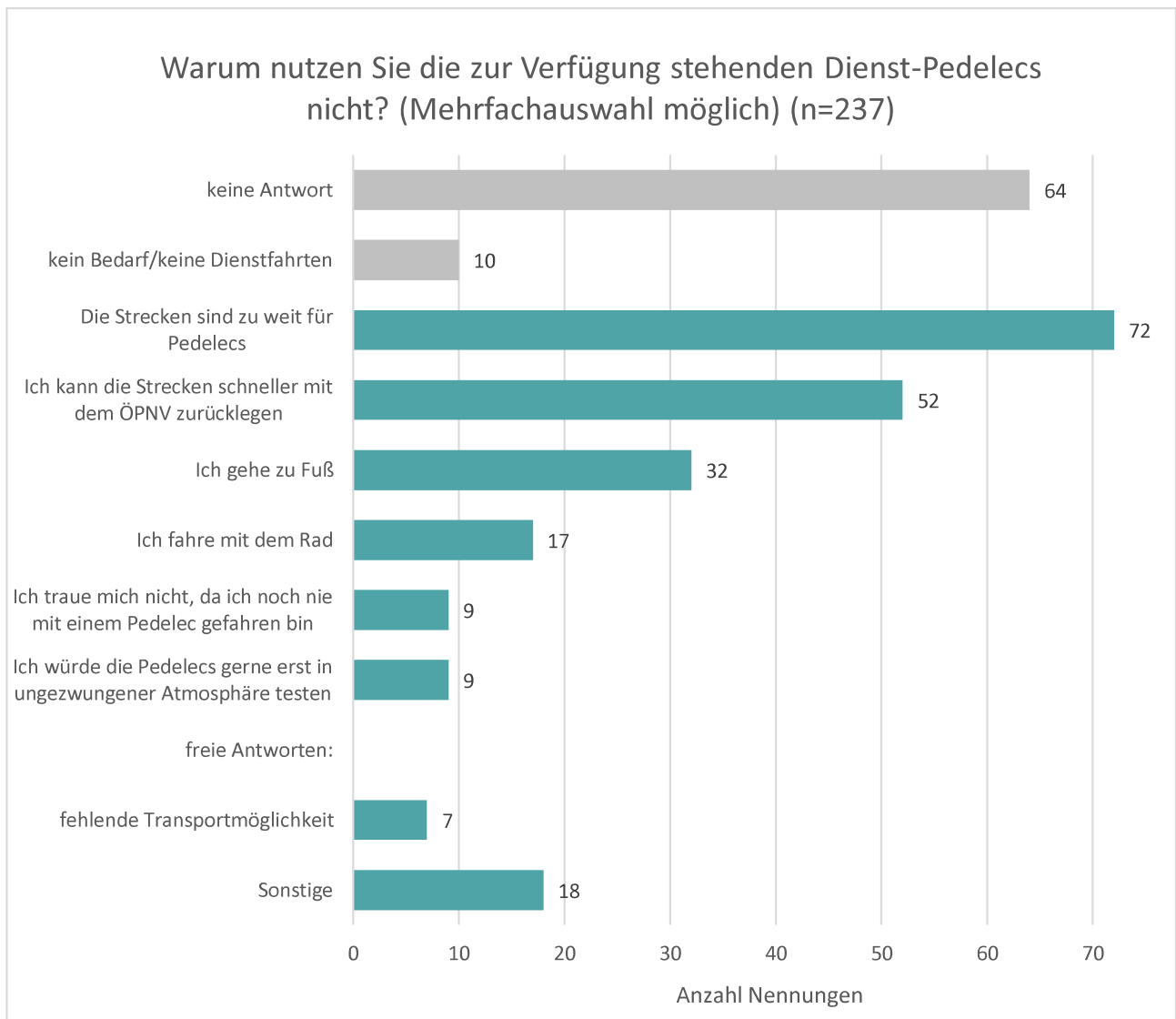


Nutzen Sie für Dienstfahrten die zur Verfügung stehenden Pedelecs?

Hier ist zu beachten, dass vermutlich ein gewisser Anteil der Befragten nein angeklickt hatten, auch wenn sie nichts davon wussten, dass Pedelecs für Dienstwege genutzt werden können. In Frage 18 wird explizit abgefragt, welche Alternativen bekannt sind.



Wenn nein, warum nutzen Sie die Pedelecs nicht?

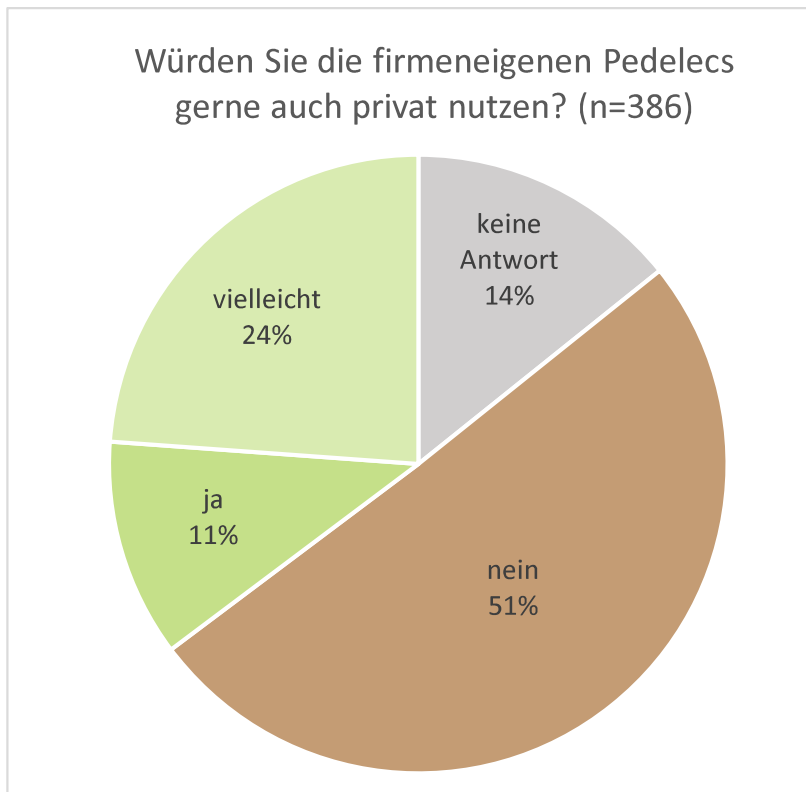


Exemplarische Antworten sind:

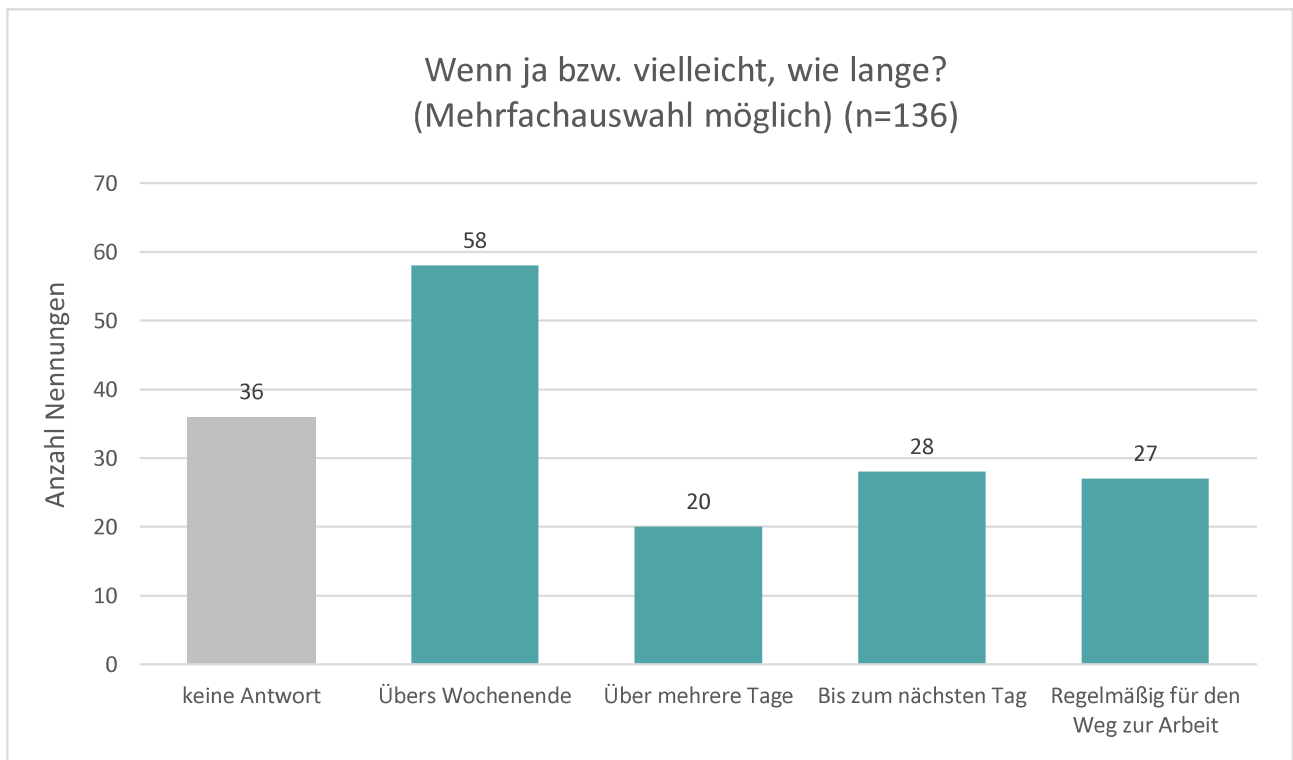
- „Eine Frage der Kleidung“
- „zu kompliziert“
- „zu unflexibel“
- „zu gefährlich“
- „Ich weiß gar nicht, was Pedelecs sind“
- „Ich bevorzuge ÖPNV“
- „Pedelec muss zurückgebracht werden“
- „Steht BTSK nicht zur Verfügung“

Fragenblock 13

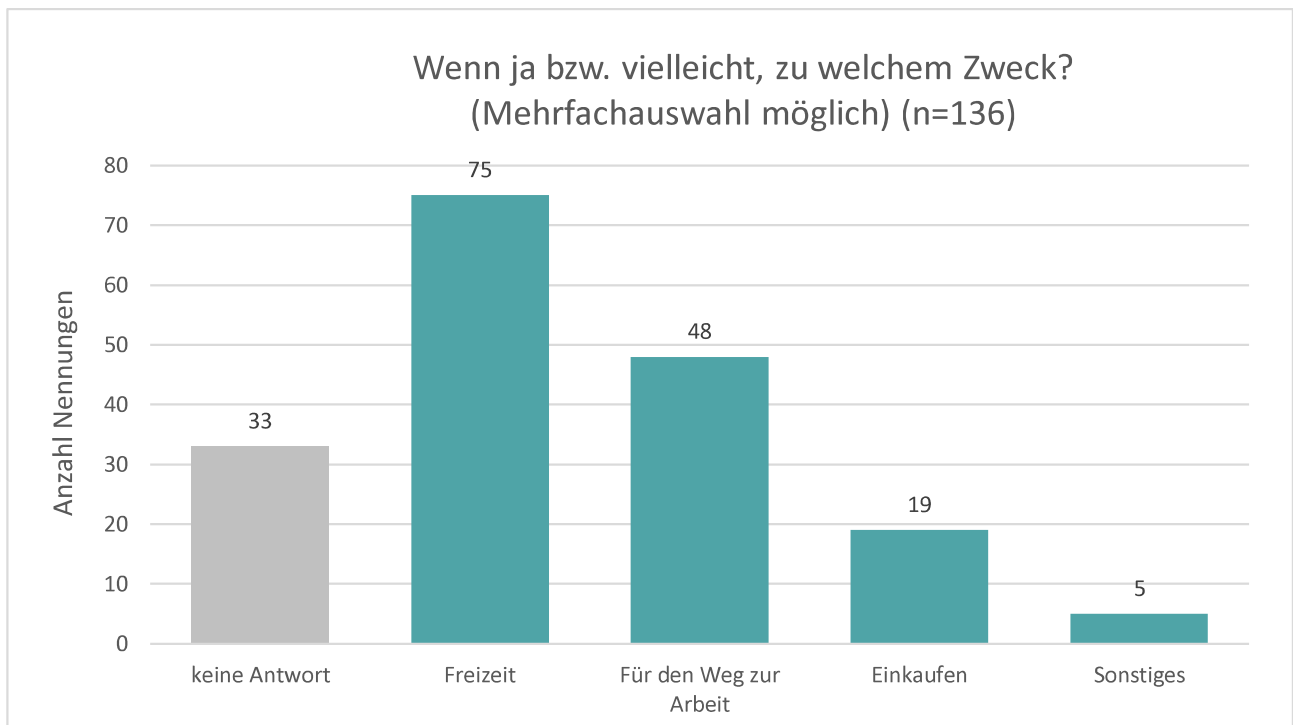
Würden Sie die firmeneigenen Pedelecs gerne auch privat nutzen?



Wenn ja bzw. vielleicht, wie lange?



Wenn ja bzw. vielleicht, zu welchem Zweck?



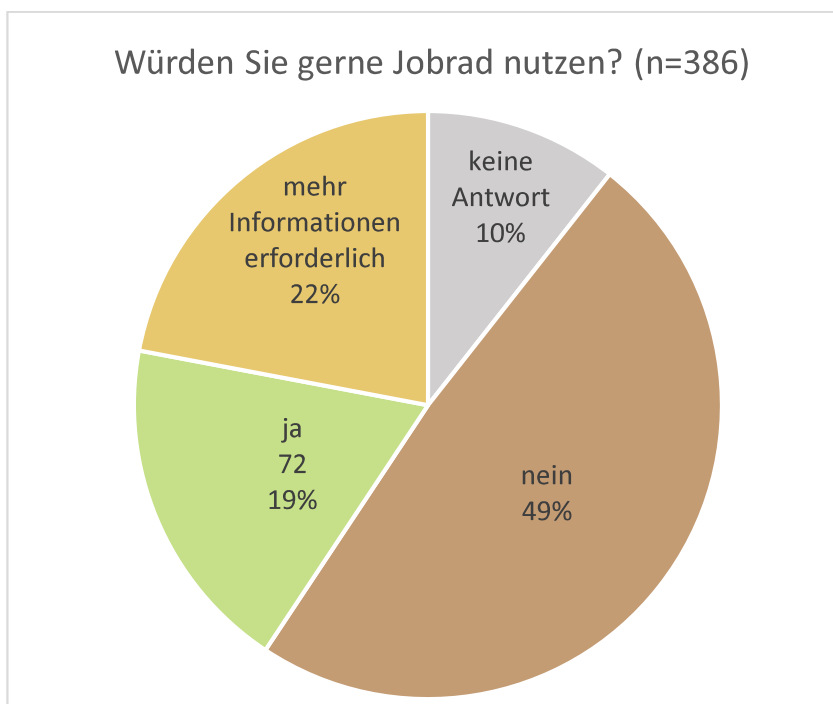
Exemplarische Antworten sind:

- „Mittagspause“
- „Arztbesuche“
- „spontan mit dem Rad heim fahren“
- „zum ausprobieren“

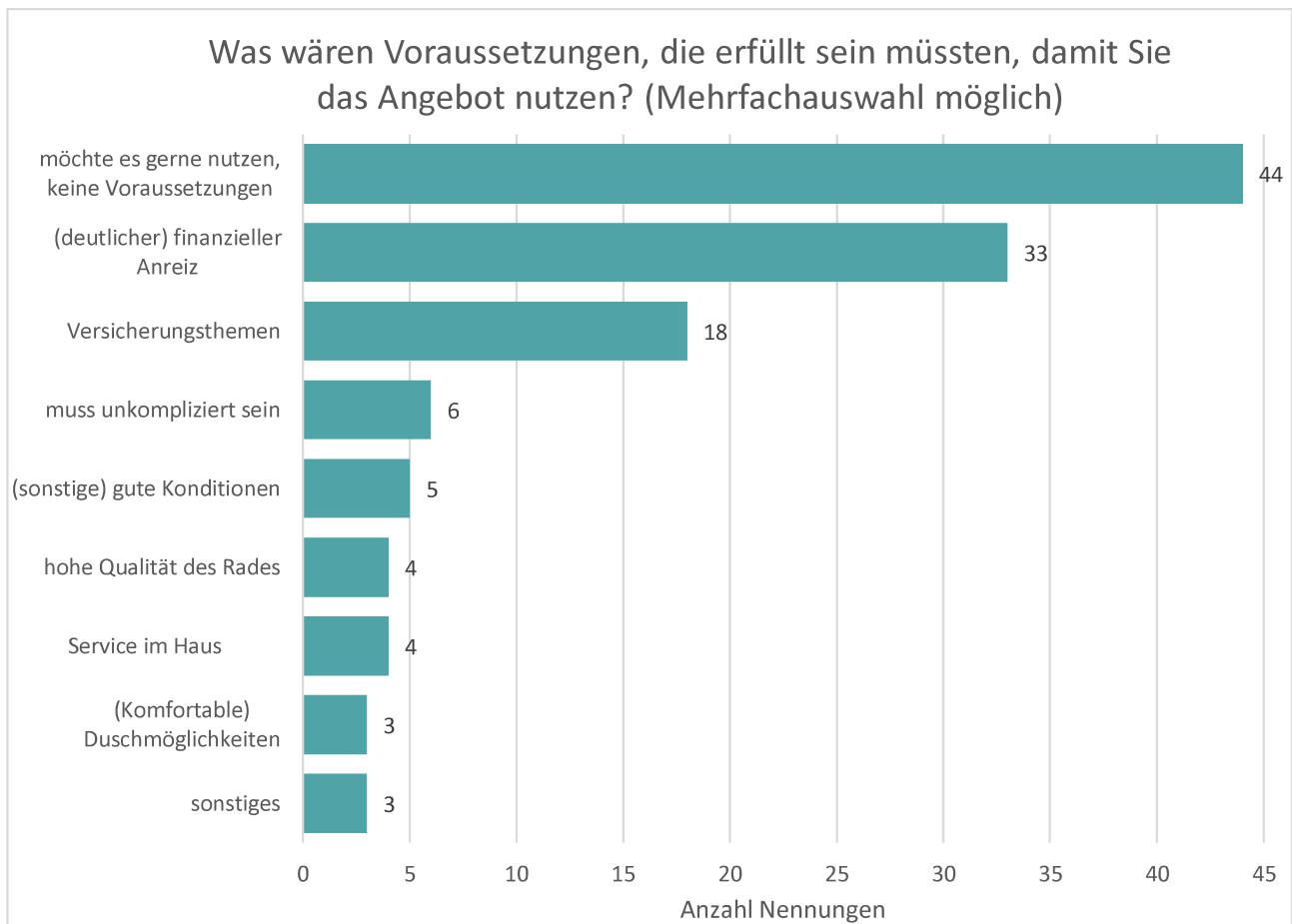
Frage 14

Würden Sie gerne Jobrad nutzen?

(Jobrad ist ein Anbieter, mit dem Räder, Pedelecs und Lastenräder über den Arbeitgeber geleast werden können. Sie können für Dienstfahrten genauso wie in der Freizeit genutzt werden und werden steuerlich gefördert)



Was wären Voraussetzungen, die erfüllt sein müssten, damit Sie das Angebot nutzen?

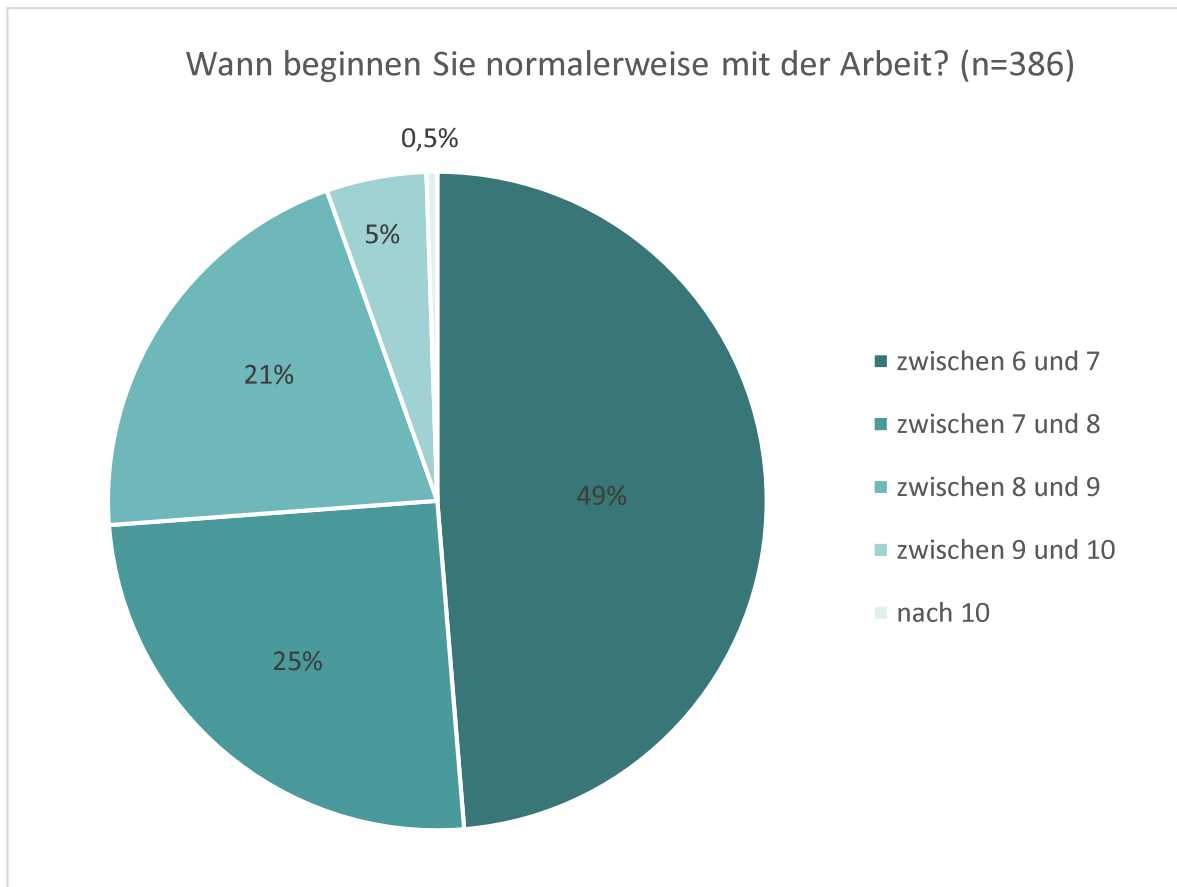


Exemplarische Antworten sind:

- „Einzelduschkabinen in der ...“
- „keine, bitte anbieten ;)!!!!!! / Duscmöglichkeiten ab 6 Uhr“
- „Keine, führt es bitte ein :)“
- „Wenn es angeboten wird in der (...-.)“
- „Übernahme der Versicherung durch die ... Möglichkeit der Wartung in der ...“
- „Kostenübernahme in Höhe von Jobticket + weitere Bezuschussung Jobticket, Teil Gegenfinanzierung durch Parkplatzverrechnung“
- „Einfache unbürokratische Abwicklung, Steuervorteil, evtl. Übernahme der Versicherung“
- „Unkompliziertes Pauschalangebot, Service im Haus“

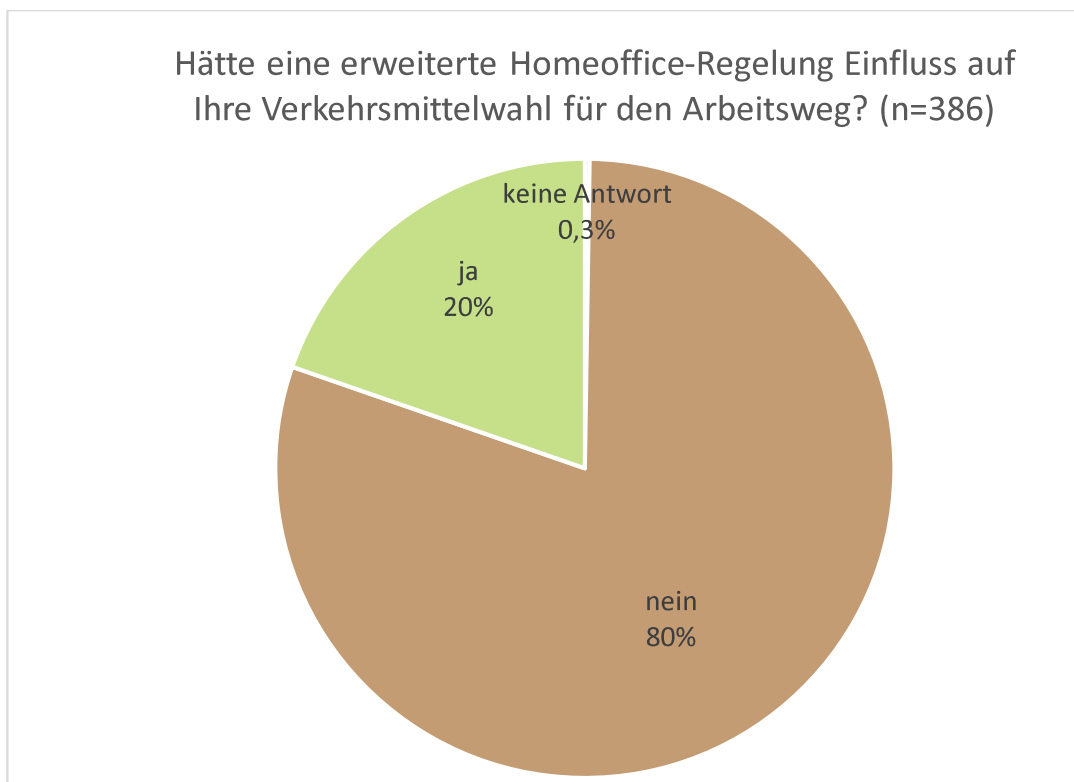
Frage 15

Wann beginnen Sie normalerweise mit der Arbeit?

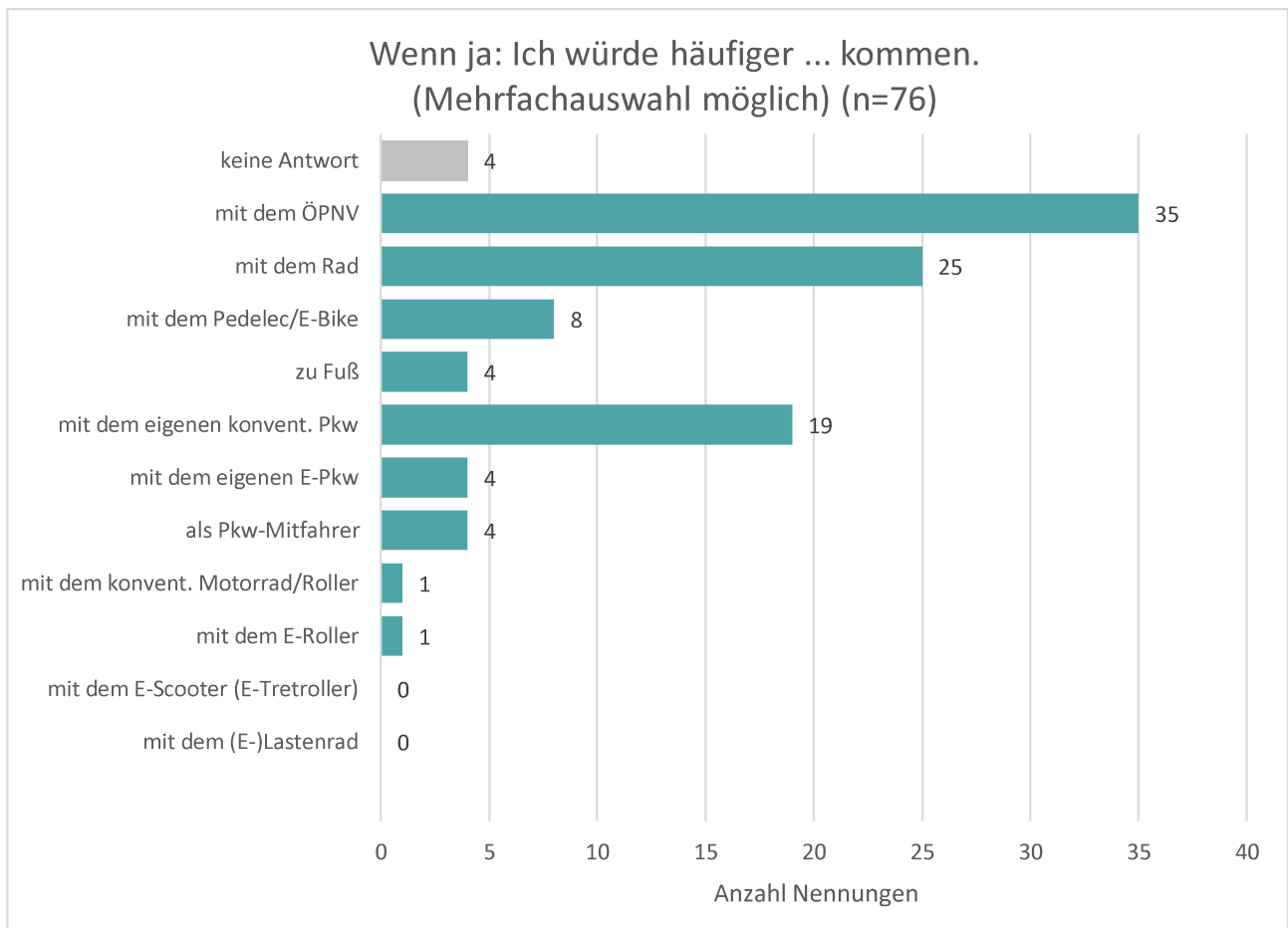


Fragenblock 16

Hätte eine erweiterte Homeoffice-Regelung Einfluss auf Ihre Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg?

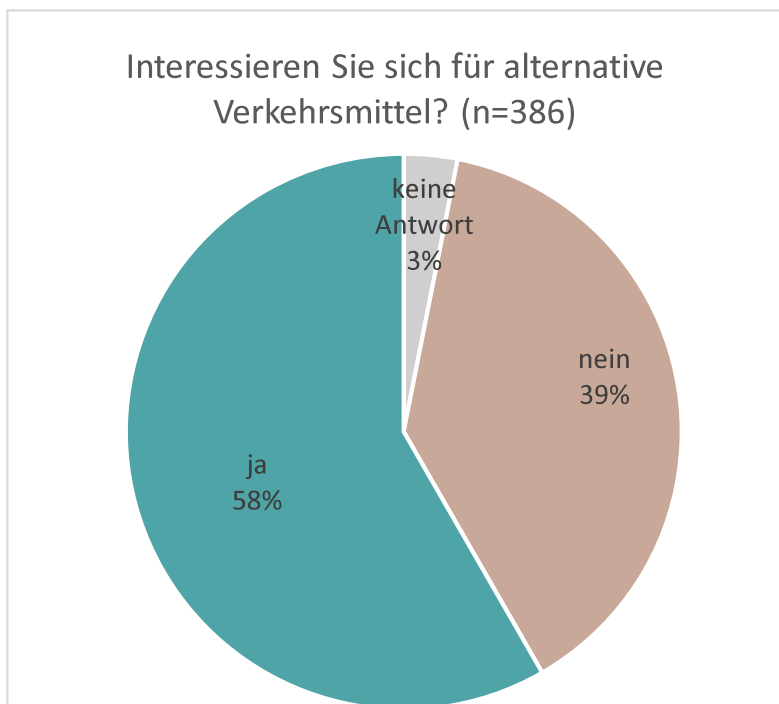


Wenn ja: Ich würde häufiger ... kommen.



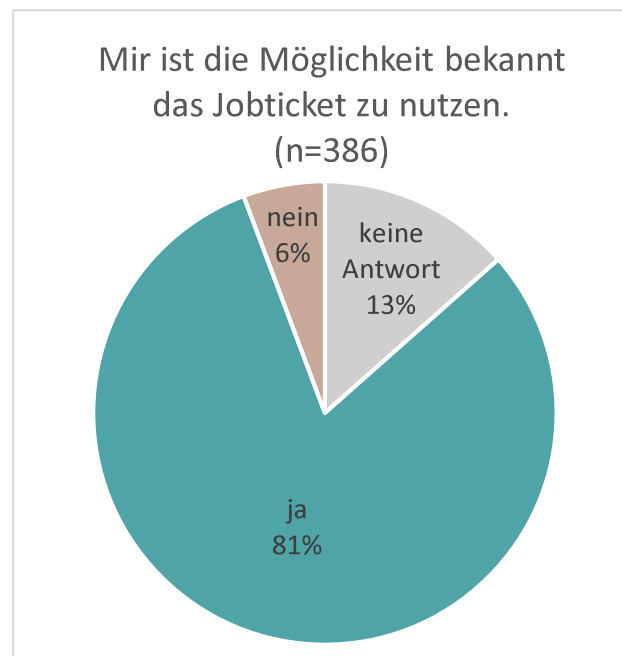
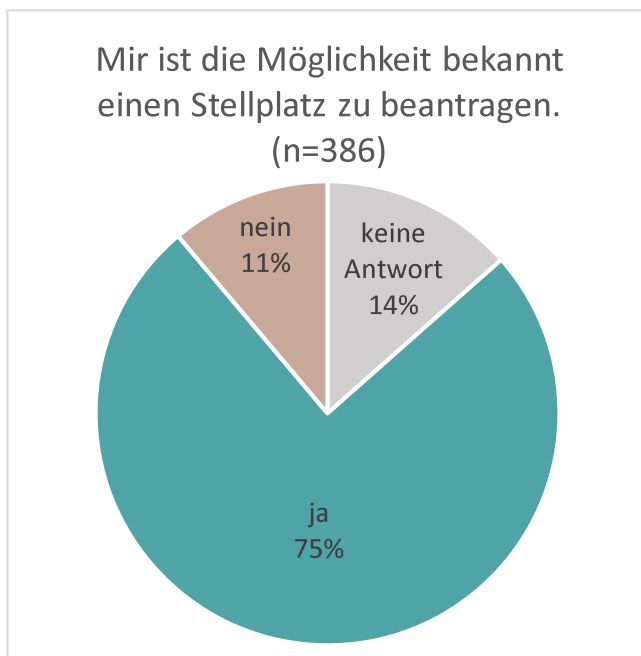
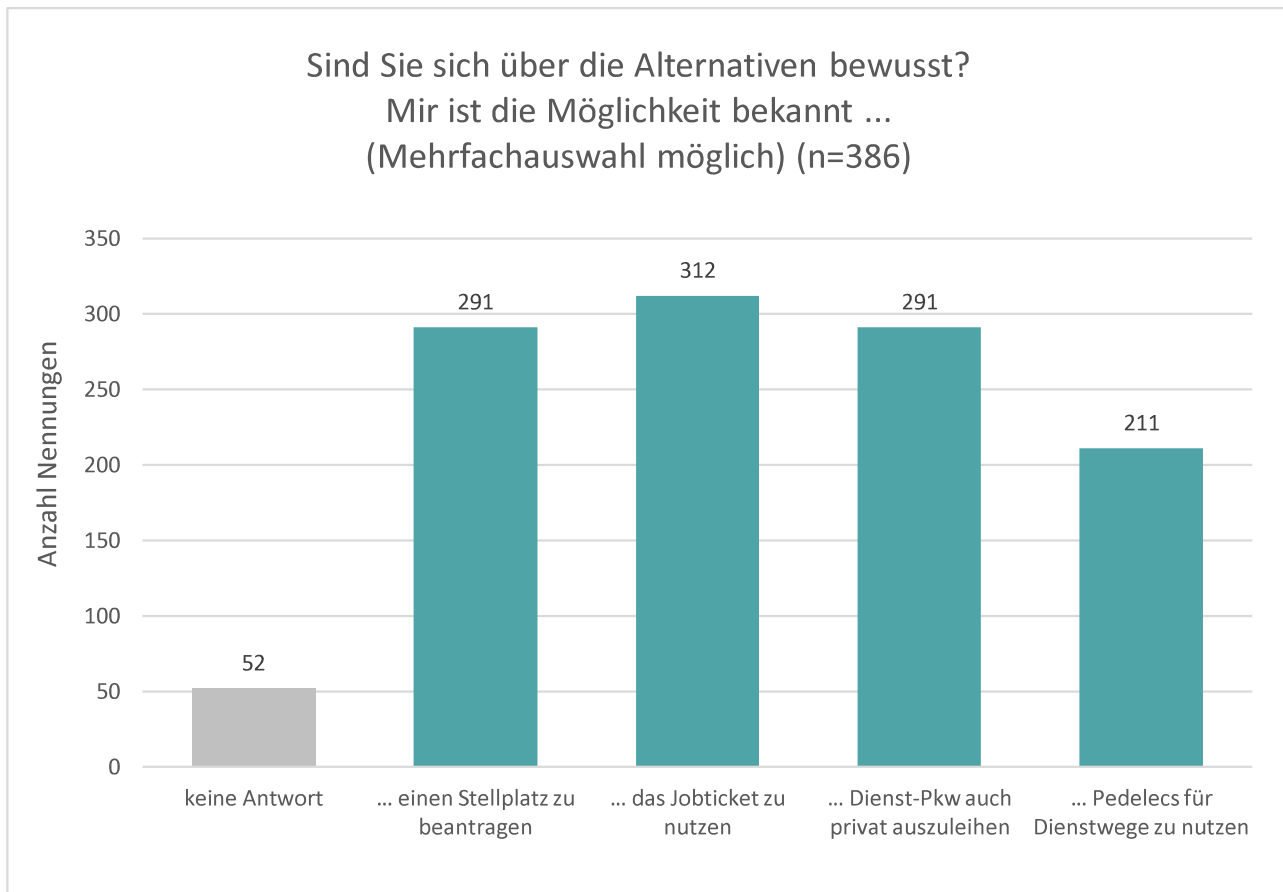
Frage 17

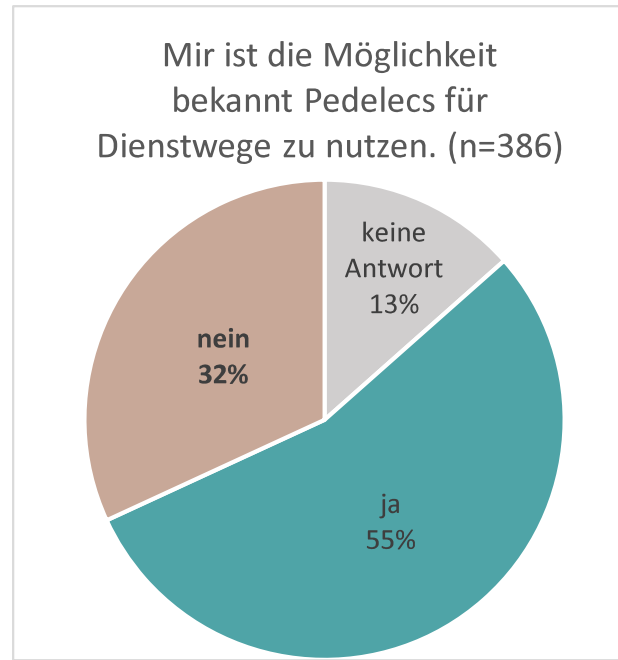
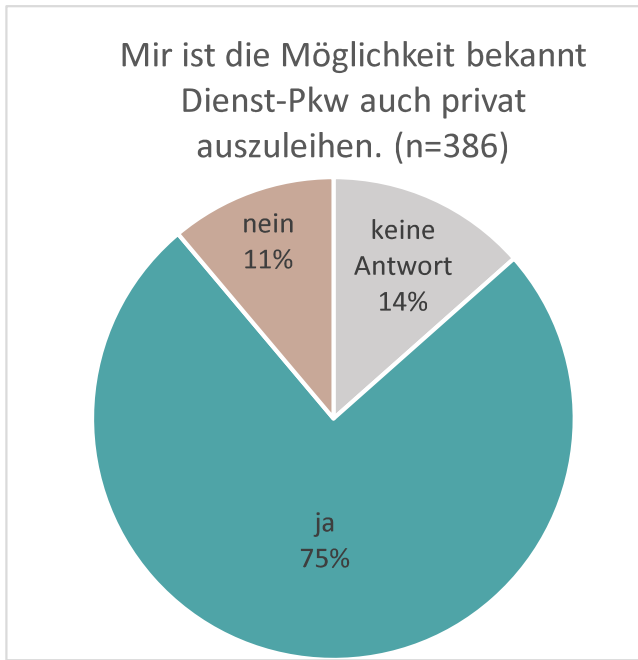
Interessieren Sie sich für alternative Verkehrsmittel?



Frage 18

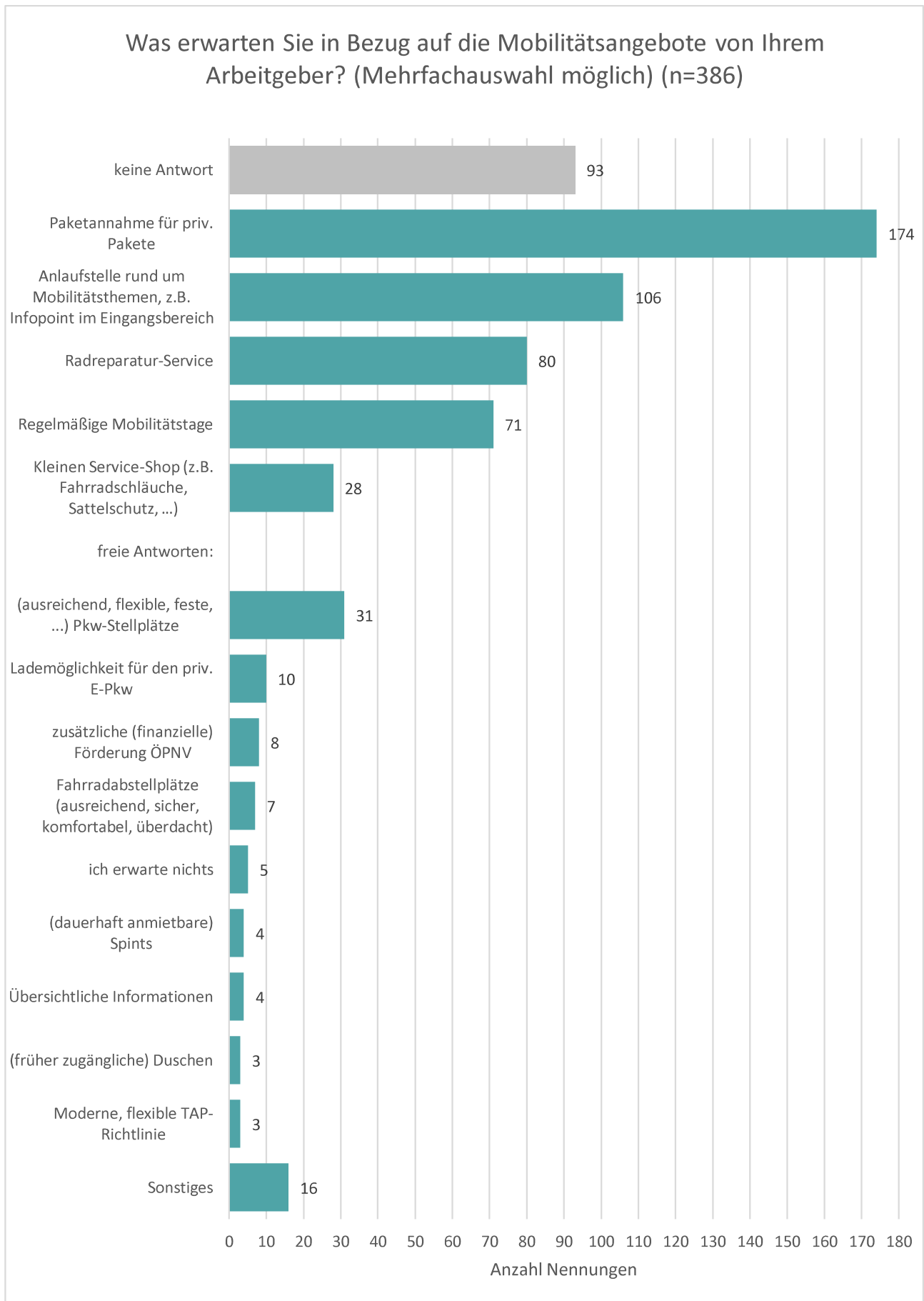
Sind Sie sich über die Alternativen bewusst? Mir ist die Möglichkeit bekannt ...





Frage 19

Was erwarten Sie in Bezug auf die Mobilitätsangebote von Ihrem Arbeitgeber?



Exemplarische Antworten sind:

- „eine Duschköglichkeit ab 6:30 Uhr einen dauerhaft nutzbaren Spint auch über Nacht, Ein Handtuchservice wäre nicht schlecht. Handtuch wird gestellt und bei Bedarf gewaschen.“
- „Duschen mit eigenem Schrank für die Kleidung; Trockenraum“
- „Duschen / Umkleieräume ab 06.00 zugänglich, nicht erst ab 07.30 bis 08:00“
- „kleine Schränke zum dauerhaften Mieten, damit die Duschsachen nicht hin- und hertransportiert werden müssen“
- „Stärkere Rabatte bei ÖPNV + Stellplatzgebühren für Privat-PKS“
- „anteilige Kostenübernahme des Jobtickets (ist schon bei anderen öffentlichen Stellen üblich!)“
- „Jobticket-Möglichkeit auch für Einzelfahren wären super. Mit 1 oder 2 Arbeitstagen in der ... (Rest Telearbeit) ist ein Jobticket leider noch nicht rentabel.“
- „Höheren Preisvorteil beim Jobticket“
- „eine Seite für Mitfahrgelegenheiten / Fahrgemeinschaften im Intranet“
- „Buchungsportal das alle Möglichkeiten übersichtlich darstellt“
- „Übersichtliche Infos im Intranet“
- „Intelligentes Parkleitsystem in der Tiefgarage. Informationsplattform schaffen für neue Mobilitätsmöglichkeiten (z.B. Erfahrungsberichte von Nutzern über Hybridfahrzeuge, E-Autos, Pedelecs - welche Marke taugt was etc).“
- „Ein Radreparatur-Service hört sich genial an, allerdings hätte ich ihn in 5 Jahren nur einmal genutzt, wegen eines Plattens“
- „überdachte Fahrradständer, an denen das Fahrrad gesichert abgesperrt werden kann, das ist aktuell nicht möglich. Leider stellt sich im Moment jeden Nachmittag die Frage, ob das Fahrrad noch da ist. Eine zweckmäßige Kameraüberwachung wäre auch sinnvoll.“
- „komfortable und sichere Abstellplätze für Fahrräder aller Art“
- „Ein Shuttleservice bei Stammstreckensperrungen bzw. großen MVV-/ÖPNV-Störungen hin zu einigen Bahnhöfen (Pasing, Ostbahnhof) außerhalb des jeweiligen Stammstrecken-Störungsbereich wäre super.“
- „vielleicht eine Art "Werksbus"?“
- „gelegentlich auch weiterhin mal einen Pool- / freien Parkplatz nutzen zu können, Fahrradnutzung auch privat unter Tags (z.B. Arztbesuch, etc.)“
- „Ausgabe der Schlüssel für die Dienst-PKWs am Infopoint (kein Chip mehr auf dem Führerschein, da viel zu fehler- und störanfällig)“
- „Info über App, ob noch freie Parkplätze vorhanden sind - so kann ich mir überlegen, ob ich ggf. erst später fahre (wenn die ersten TZ-Kräfte bereits wieder auf dem Heimweg sind) oder ich nutze gleich einen freien Parkplatz auf dem Weg zum Büro“
- „Genügend Parkplätze für alle, am besten mit Ladestationen für E-Autos damit der Umstieg erleichtert wird, m. E. kann man auch ruhig Miete dafür verlangen 50-80 € / Monat wären durchaus angemessen“
- „Ich hätte gern wieder meinen festen Parkplatz. Es mögen viele nicht gern hören, aber es stresst mich persönlich viel mehr, wenn ich nicht weiß wo ich das Auto hinstellen kann, gerade wenn ich mal später kommen sollte.“
- „Variablere Stellplatzvergabe für Pkws und genügend Fahrrad Abstellplätze“
- „Ich erwarte, dass mir mein Arbeitgeber die Möglichkeit gibt, mein Auto während der Arbeitszeit in der Arbeit abzustellen!“
- „Lademöglichkeit für den eigenen E-PKW“
- „Auflademöglichkeiten für private EAutos und Pedelecs, mehr Parkmöglichkeiten, breitere und längere Parkplätze für moderne Autos, besseres Parkplatzmanagement; Parkmöglichkeiten auch für Münchner ohne Kinder, Behinderung, Pflegebedürftige Angehörige“
- „Reifenwechsellservice im April und Oktober“

Frage 20

Stellen Sie sich vor, es gäbe einen Mobilitätstag im Unternehmen. Welche Angebote wären für Sie interessant?

