

MOBILITÄTSSTRATEGIE

QUARTIER BACKNANG WEST (IBA)

Ausschuss Technik und Umwelt

14. März 2024

Das Quartier Backnang West soll
einen (städtebaulichen)

Weg in die Zukunft weisen

und als

**Blaupause für eine
moderne Quartiersentwicklung**

dienen können.



GRUNDPRINZIPIEN der MOBILITÄTSSTRATEGIE

Grundprinzipien Mobilitätsstrategie

Prozessuale und Projektziele

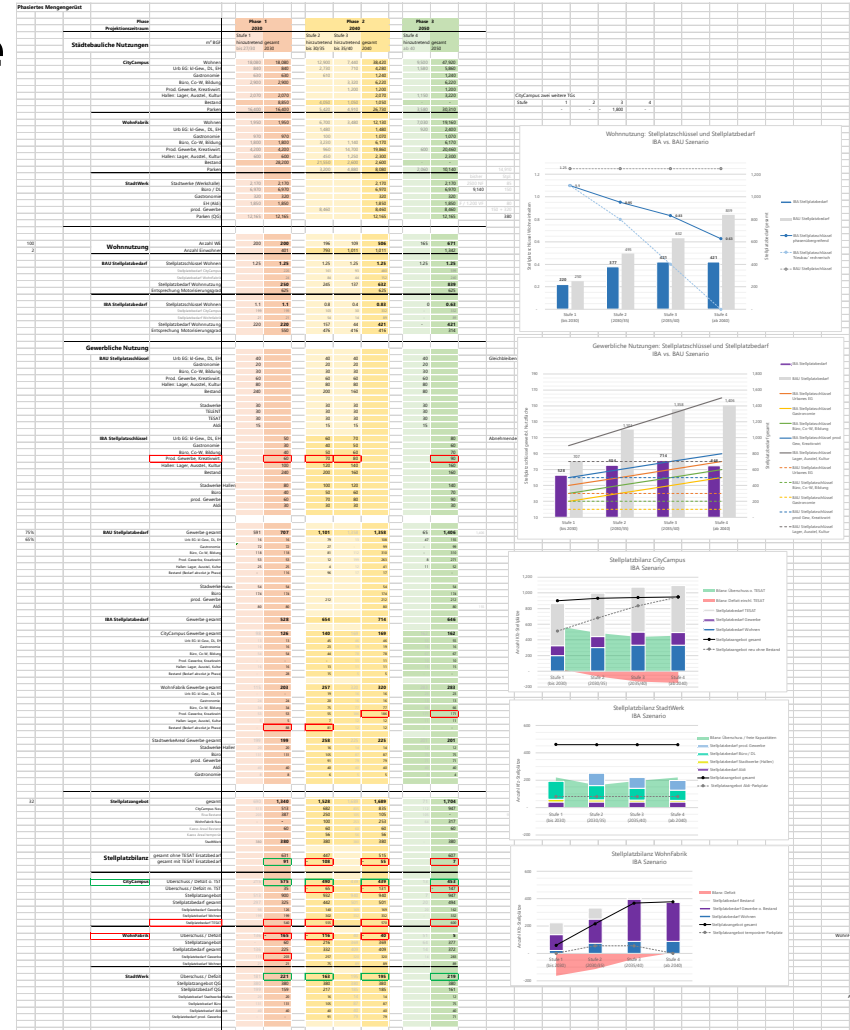
- Flexibilität, modulare Umsetzbarkeit, fortlaufenden Anpassungsfähigkeit
- Kurzfristig robust, langfristig zukunftsweisend, flexibel weiterzuentwickeln

Entwicklungsbezogene Zielstellungen

- Sparsamer Umgang mit Ressourcen (Flächen)
- Umfeld- und klimaschonende Stadt- bzw. Verkehrsentwicklung

Grundprinzipien Mobilitätsstrategie Datenbasierte Analyse

- Die Mobilitätsstrategie spiegelt die städtebauliche Rahmenplanung in ihren **verkehrlichen Auswirkungen und Erfordernissen** wider
- In einem **Mengengerüst** wurden **Verkehrsaufkommen, Stellplatzbedarfe** und alternative **Mobilitätsangebote** abgebildet
- Die Modellierungen **differenzieren** unterschiedliche **Entwicklungsstufen, Nutzergruppen** und **Szenarien**
- Im Ergebnis resultierten **Rückkopplungen** zu Aspekten der **Phasierung, Nutzungsverteilung** und **Verortung** von **Infrastrukturanlagen**



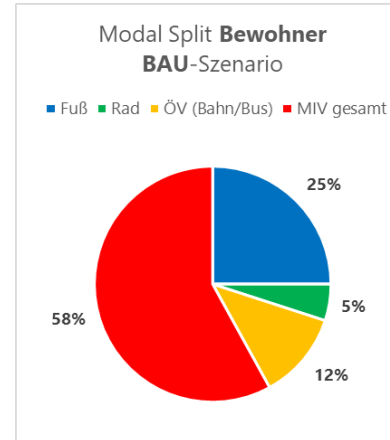
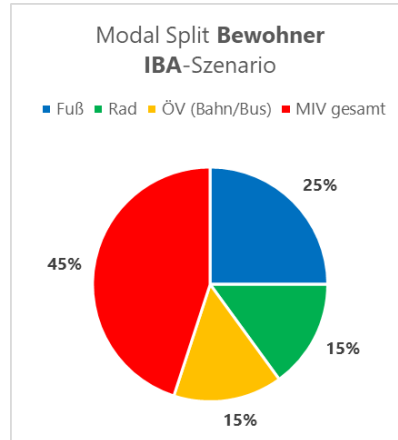
Grundprinzipien Mobilitätsstrategie

Datenbasierte Ansätze

IBA-Szenario

Der Modal Split für Bewohner im IBA-Szenario entspricht dem **beispielhaften Ziel Modal Split der Stadt Backnang***.

*Quelle: Stadtplanungsamt Backnang (2022): Mobilitätskonzept für die Stadt Backnang. Gemeinderatsklausur April 2022, S. 31.

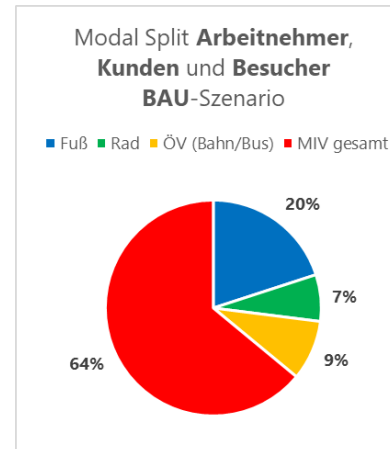
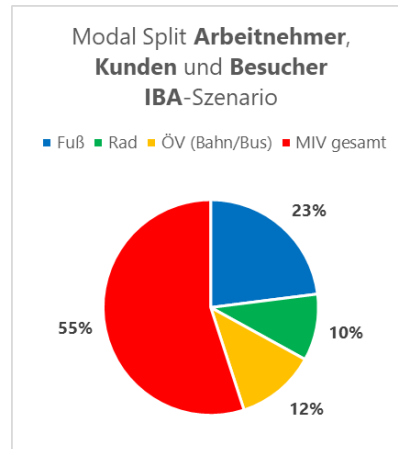


BAU-Szenario (Business-As-Usual)

Der Modal Split für Bewohner im BAU-Szenario entspricht dem Modal Split in **Backnang 2009/2010***.

*Ergebnisse einer Haushaltsbefragung für VRS 2011. Informationsquelle: Stadtplanungsamt Backnang (2022): Mobilitätskonzept für die Stadt Backnang. Gemeinderatsklausur April 2022, S. 22.

Der Modal Split für Arbeitnehmer, Kunden und Besucher im IBA-Szenario basiert auf dem Modal Split der **Region Stuttgart 2017**** (einschl. Landeshauptstadt und +3% Rad / -3% MIV).



Der Modal Split für Arbeitnehmer, Kunden und Besucher im BAU-Szenario entspricht dem Modal Split der **Region Stuttgart 2017**** (ohne Landeshauptstadt).

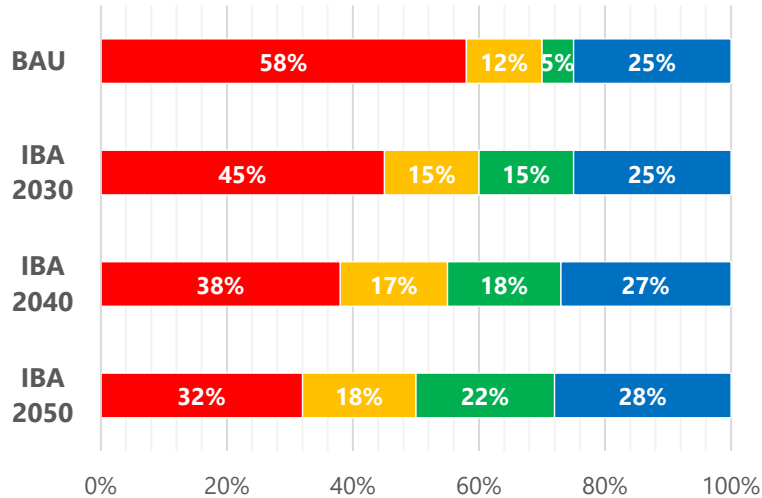
**Quelle: Mobilität in Deutschland MiD (2019): Kurzreport. Europäische Metropolregion Stuttgart. S. 11.

Grundprinzipien Mobilitätsstrategie

Differenzierte Projektion der Entwicklung

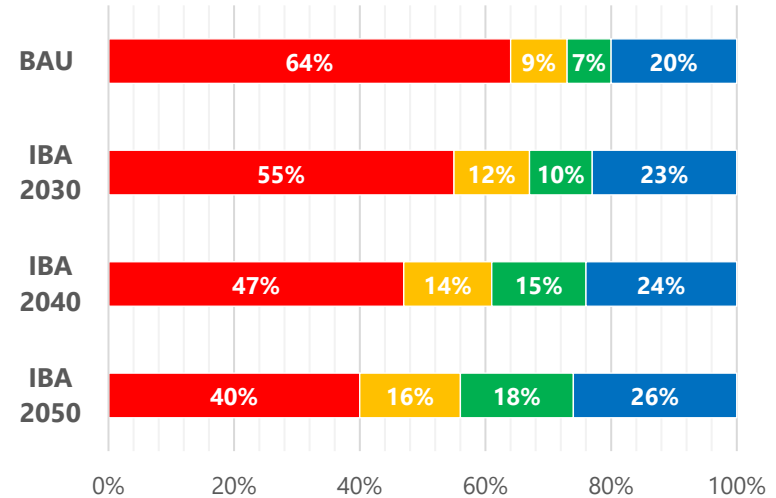
Modal Split der **Bewohner** des Quartiers Backnang West
Szenariovergleich

■ MIV ■ ÖV (Bus / Bahn) ■ Rad / Mikro ■ Fuß



Modal Split der **Beschäftigten, Besucher und Kunden**
Szenariovergleich

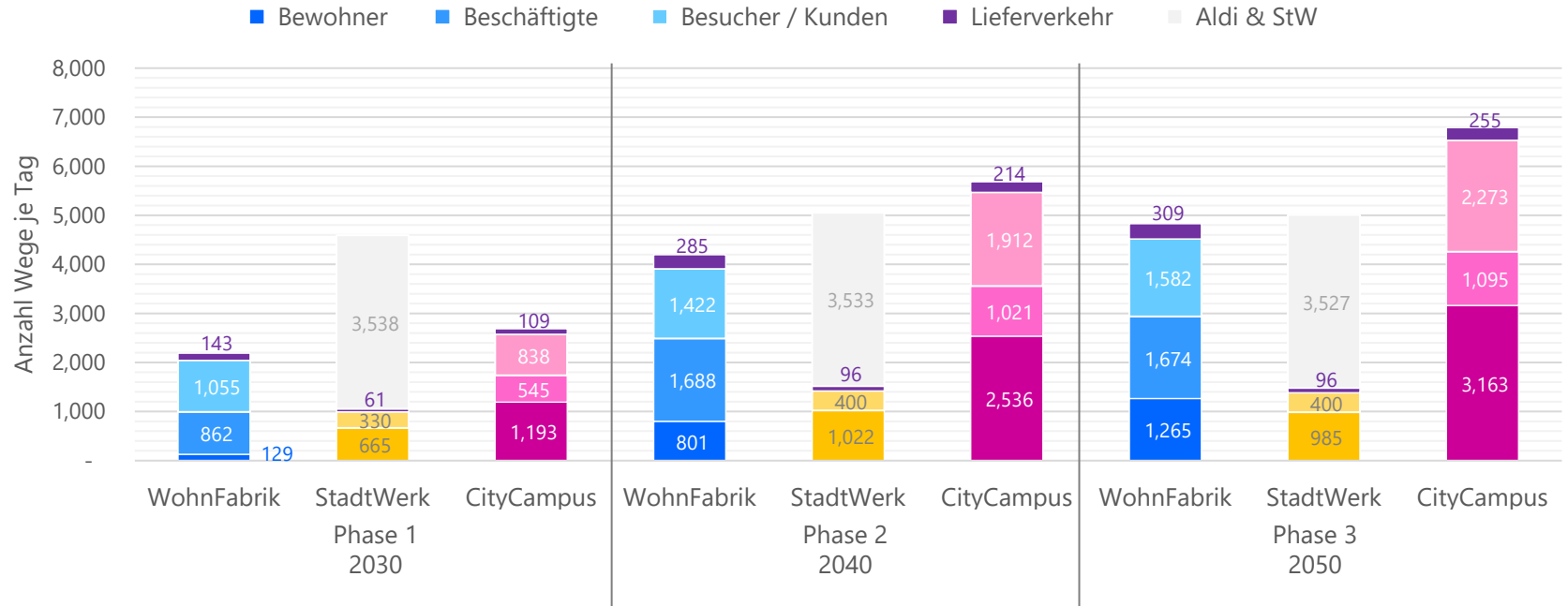
■ MIV ■ ÖV (Bus / Bahn) ■ Rad / Mikro ■ Fuß



Grundprinzipien Mobilitätsstrategie

Räumlich und zeitlich differenzierte Aussagen

Wegeaufkommen nach Teilbereichen und Nutzergruppen
IBA-Szenario



UMSETZUNGSSTRATEGIE

zur REDUZIERUNG des MIV

Umsetzungsstrategie zur Reduzierung des MIV

Werkzeuge zur Reduzierung des MIV

- Förderung Umweltverbund
- Vielfältige Mobilitätsoptionen
- Phasierter Entwicklungsansatz:
 - kurzfristig tragfähig
 - langfristig ambitioniert
- Effizientes Parkraummanagement

Grundlegende Maßnahmen

- Situationsbezogene Straßentypologie
- Quartiersbezogene Mobilitätsangebote
- Parken gebündelt in Quartiersgaragen
 - effizientes Parkraumangebot
 - Entlastung des öffentlichen Raums
- Bedarfsgerechtes, stufenweise abnehmendes Parkraumangebot



ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE (STRABEN-) RÄUME

IBA Backnang

Quartier Backnang West





Mobilitätsstrategie

Straßentypologie

Betriebliche Regelung

Legende

Straßentypus

-  Haupterschließungsstraße, Tempo 30
-  Fahrradstraße, Anliegerverkehre erlaubt
-  Verkehrsberuhigter Bereich, Vorrang Fußverkehr
-  Fußwege



Datum 06.04.2023

BURO HAPPOLD



ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

IBA Backnang

Quartier Backnang West Mobilitätsstrategie

Mobilitätsangebote

Phasierung

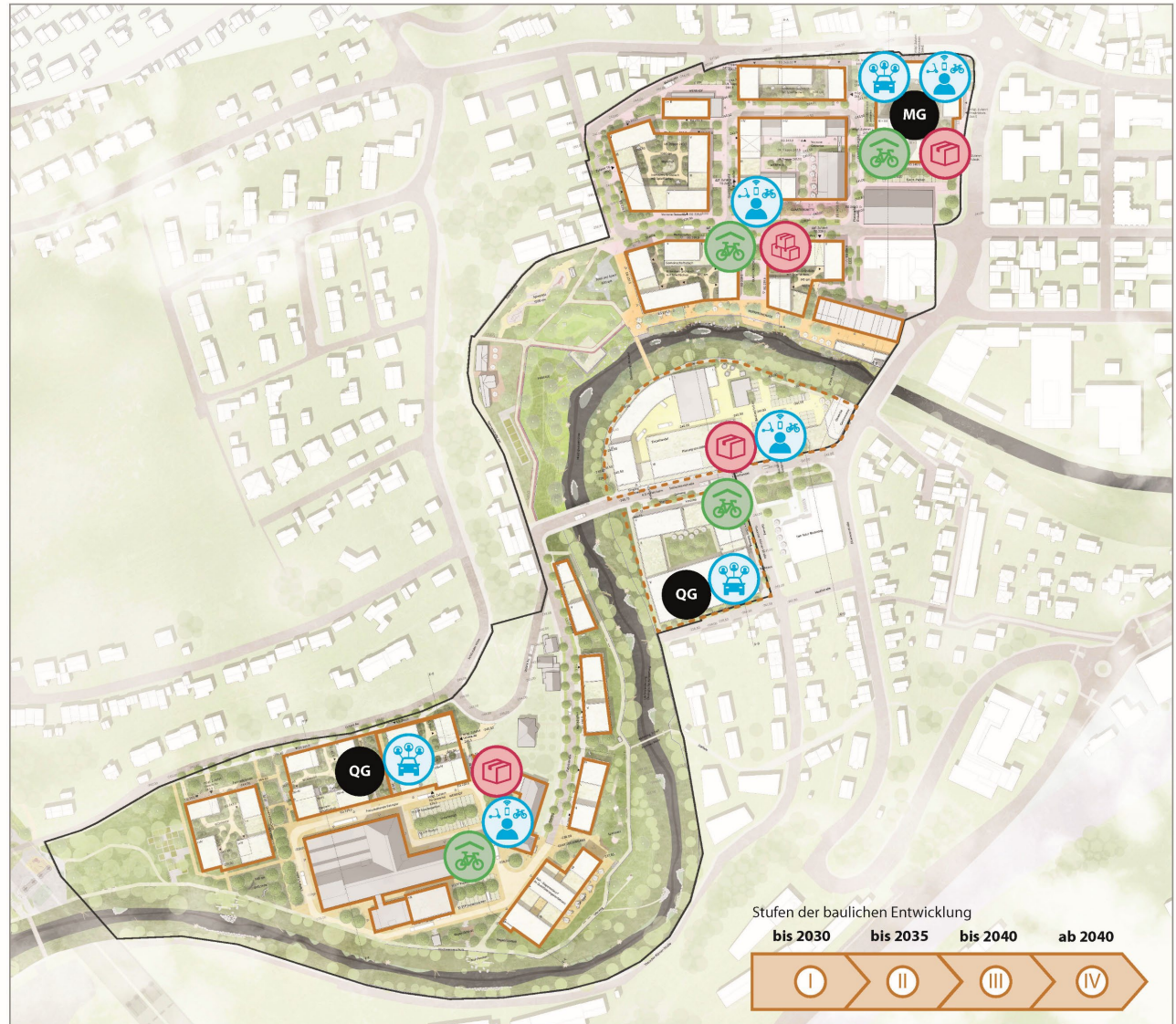
Legende

Standorte

- realisierter Um- / Neubau
- MG Mobilitätsgarage (Parken + Mobilitätsangebote)
- QG Quartiersgarage
- Carsharing
- Mobilitätsstation
- Gebündeltes Fahrradparken für das direkte Umfeld
- Paketstation
- Versandladen / Mikro Hub

Datum 06.04.2023

BURO HAPPOLD



Alternative Mobilitätsangebote für mehr Flexibilität und weniger Bedarf nach privaten Pkw



Quartiersbezogene Lastenrad-Sharing-Angebote



Offenes Regionales Lastenrad-Sharing

Straßenbegleitenden Mobilitätsstation mit Car- und Bike-Sharing



Fahrradraum mit geteilten Pedececs und Lastenfahrrädern



Abbildungen dienen ausschließlich dem internen Gebrauch.

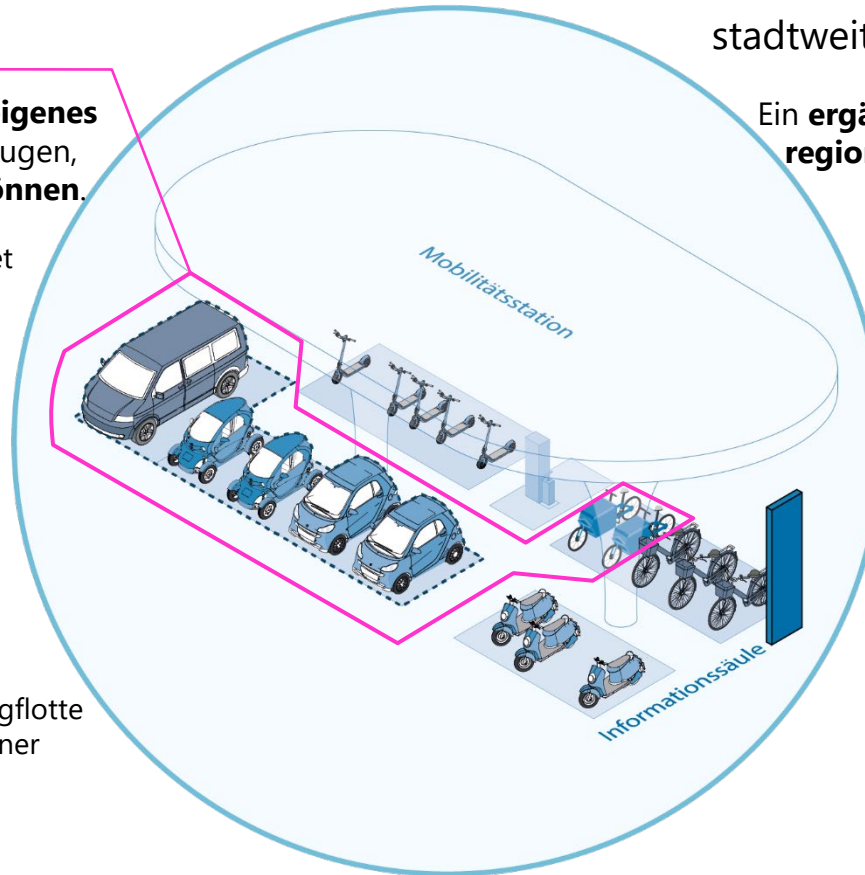
Alternative Mobilitätsangebote

Eine quartierseigene Sharing-Flotte

Quartiersflotte

Ein **zuverlässiges quartierseigenes Angebot** an geteilten Fahrzeugen, die **private Pkw ersetzen können**.

- Größere Fahrzeuge, geeignet für den Transport von Personen oder Gütern
- Quartierseigenes Angebot, klarer lokaler Bezug
- Maßgabe ist Zuverlässigkeit (der Verfügbarkeit)
- kurzfristig zumeist Kleinwagen zum Ersatz von Zweitwagen
- Mittel- bis langfristig Diversifizierung der Fahrzeugflotte zur Befriedigung verschiedener Nutzungsbedürfnisse



Offene
stadtwweite / regionale Systeme

Ein **ergänzendes stadtwweites oder regionales Angebot** an geteilten Fahrzeugen, die **spontan und flexibel** genutzt werden können.

- Kleine Fahrzeuge
- Stadtwweites oder regionales Angebot
- Maßgabe ist Flexibilität
- Geeignet als Zubringer zum ÖPNV oder für kurze spontane Wege
 - Z.B. LaRa To Go

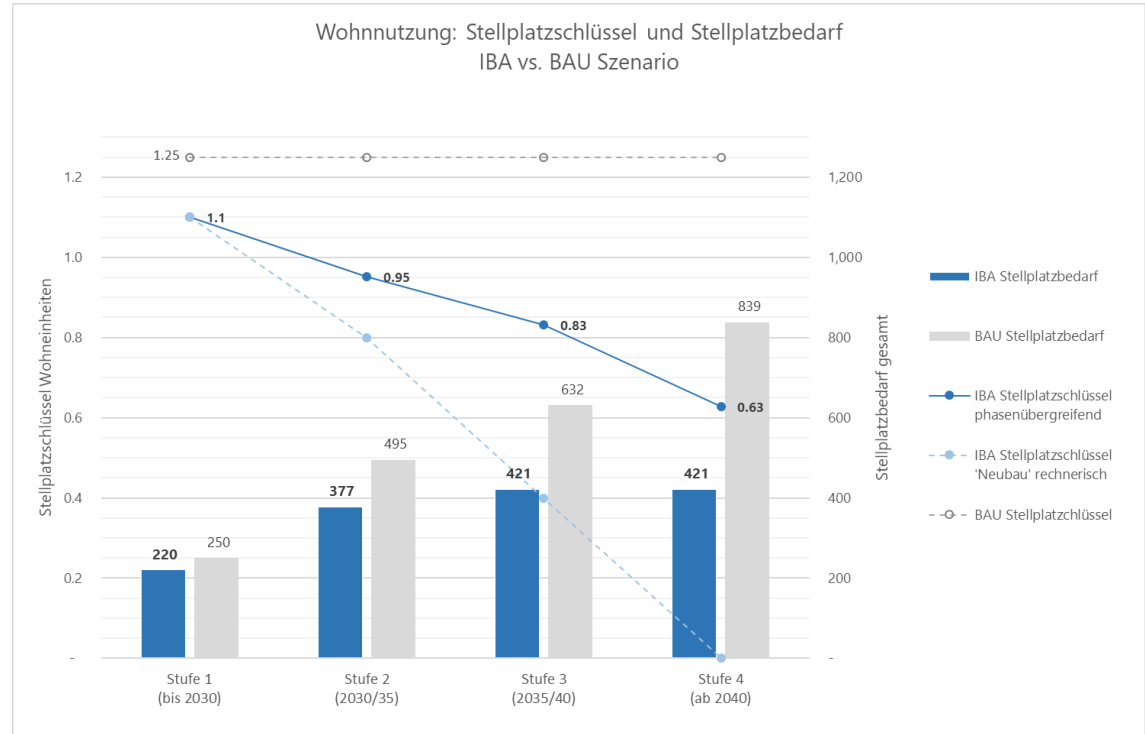


PARKRAUMKONZEPT

Parkraumkonzept

Stellplatzschlüssel und -bedarfe der Wohnnutzung

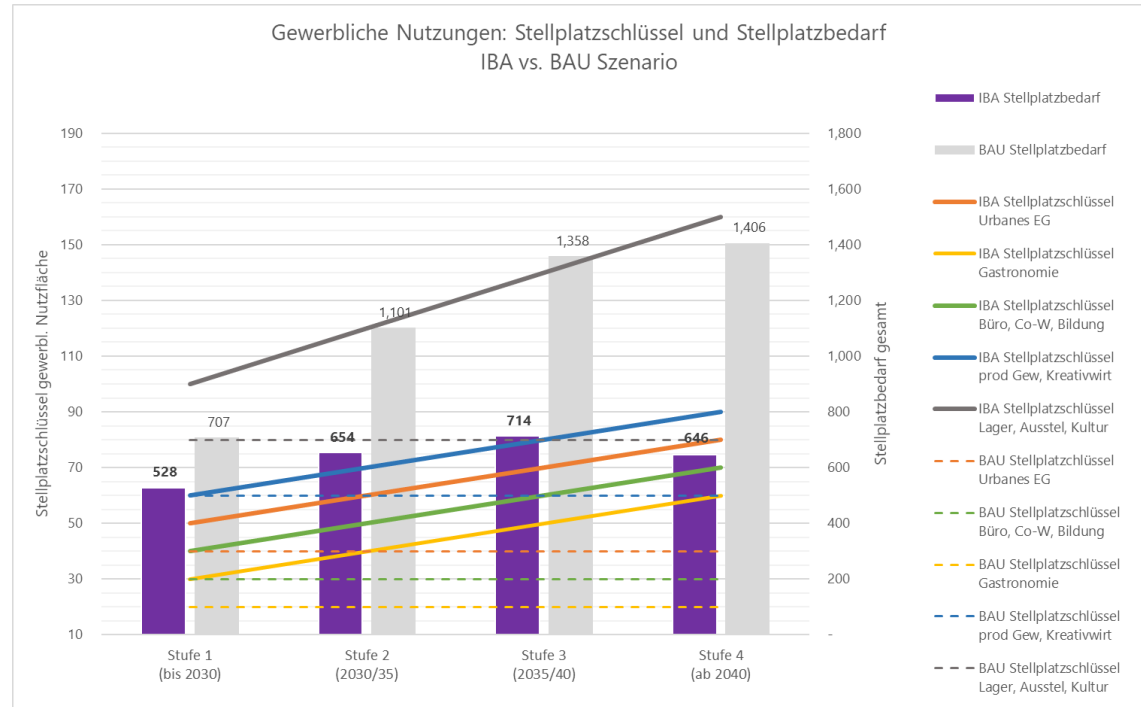
- Der Stellplatzschlüssel im IBA-Szenario nimmt über die Phasen ab – das gilt für die Gesamtheit der Wohneinheiten
- Der Stellplatzschlüssel liegt kurzfristig bei 1,1, mittelfristig zwischen 0,95 und 0,83 und langfristig bei 0,63
- Langfristig liegt das Stellplatzangebot für Wohnnutzung bei rd. 50% gegenüber einer konservativen Entwicklung



Parkraumkonzept

Stellplatzschlüssel und -bedarfe der gewerblichen Nutzungen

- Die Stellplatzschlüssel liegen auch im IBA-Szenario kurzfristig im Rahmen der heute üblichen Richtzahlen
- Langfristig reduzieren sich die Stellplatzschlüssel je nach Nutzungsart um 30% bis 60%.
- Langfristig liegt das Stellplatzangebot für gewerbliche Nutzung bei rd. 46% gegenüber einer konservativen Entwicklung



IBA Backnang

Quartier Backnang West Mobilitätsstrategie

Stellplatzangebot

Kfz-Parken

Legende

Standorte und Anlagen

- Parkhaus / Parkdecks als OG
- Sockelbau im Hang
- Tiefgarage
- Oberflächenstellplätze
- Anzahl Stellplätze
- Mobilitätsgarage (Parken + Mobilitätsangebote)
- Nutzfahrzeugparken
- Zu- und Ausfahrten

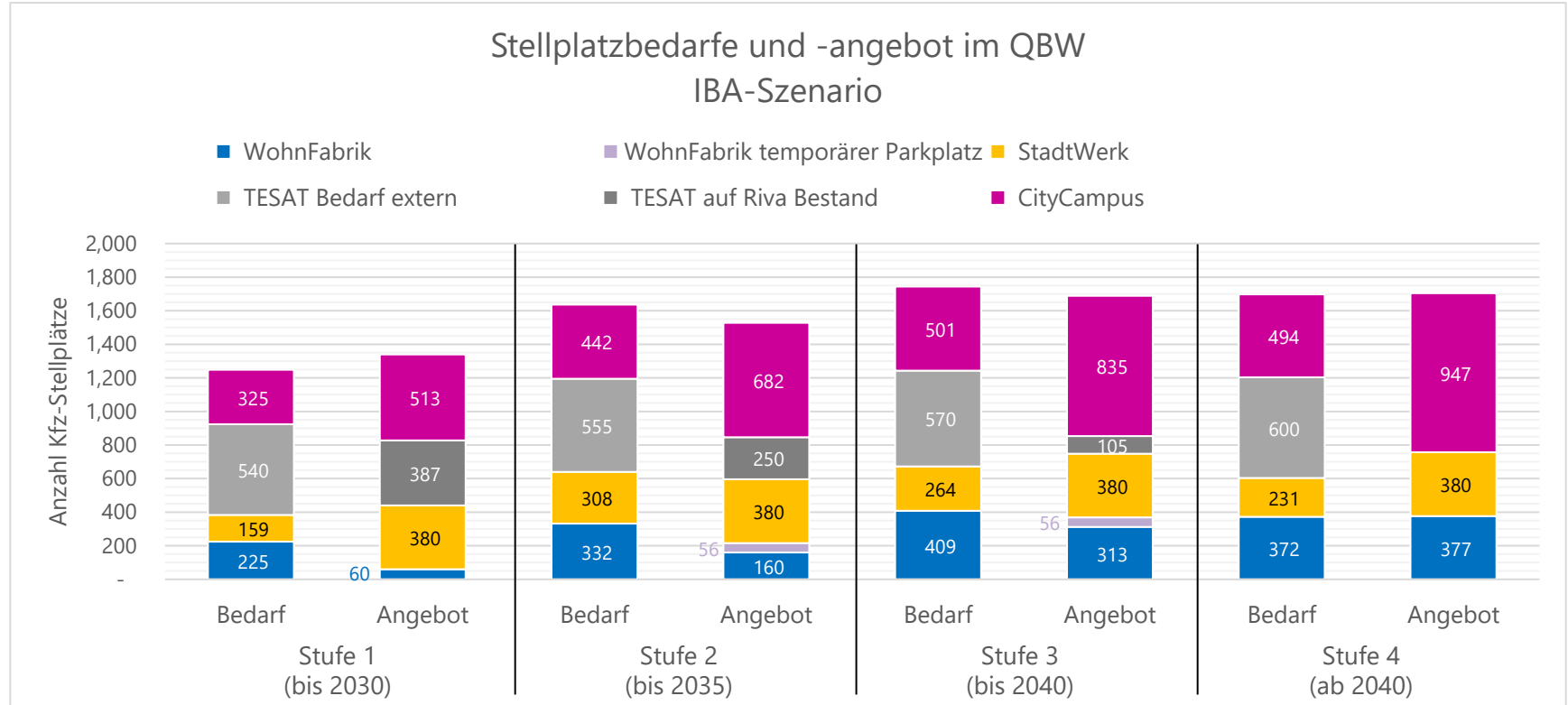
Datum 06.04.2023

BURO HAPPOLD



Parkraumkonzept

Stellplatzbilanz im IBA-Szenario



AUSBLICK

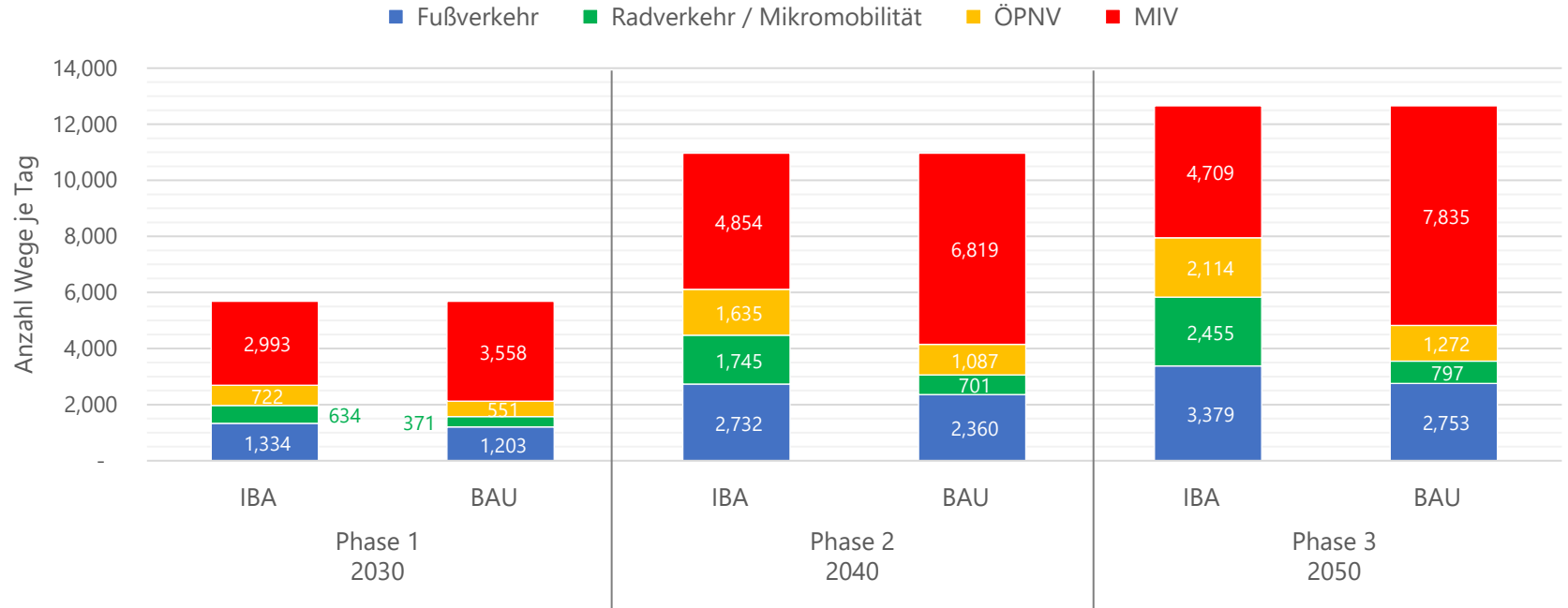
WIRKUNGSABSCHÄTZUNG

ERFORDERNISSE

Wirkungsabschätzung

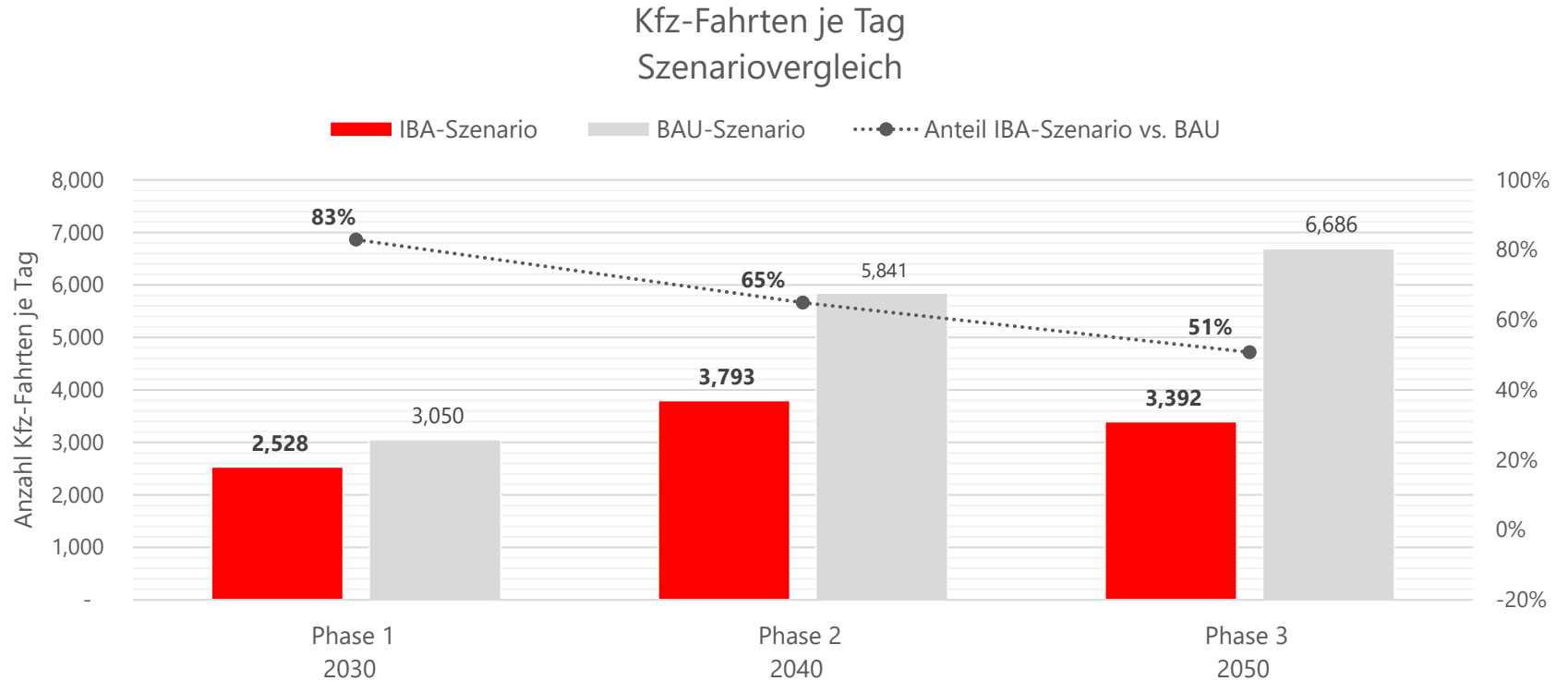
Wegeaufkommen im Szenario-Vergleich

Wegeaufkommen nach Verkehrsträger im QBW
Szenariovergleich IBA vs. BAU



Wirkungsabschätzung

Kfz-Fahrtenaufkommen im Szenario-Vergleich



Ausblick

Erwartbare Effekte

- Anteil des Umweltverbundes langfristig bei 63% (gegenüber 37%)
- Reduzierung der Kfz-Fahrten um knapp 50%

Erforderlicher Weichenstellungen

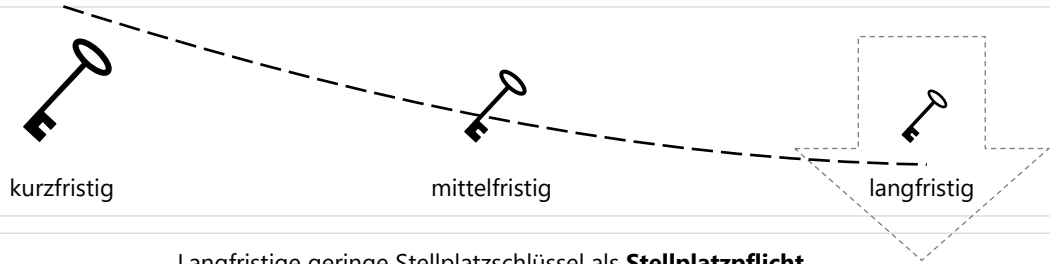
- **Kommunale Stellplatzsatzung** (auf Basis §74 II LBO) ,
(gebündelte Quartiersgaragen, langfristig geringe Stellplatzschlüssel)
- **Betreibermodell** für geteilte Infrastrukturen und Mobilitätsangebote
(vorauslaufende Bereitstellung von Parkraumkapazitäten)

Weichenstellung für das Parkraumkonzept

Kommunale Stellplatzsatzung und Betreibermodell

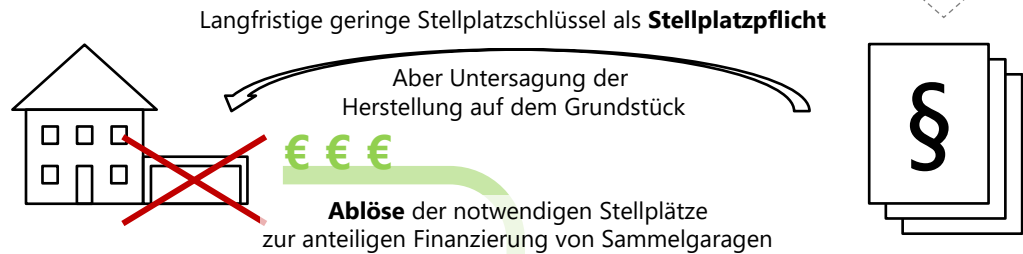
Konzeptansatz eines phasierten Stellplatzangebotes

Die Stellplatzschlüssel nehmen mit der Zeit ab, auch für bereits bestehende Nutzungen.



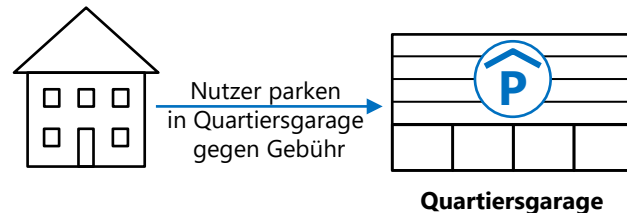
Regulierung durch Kommunale Stellplatzsatzung

Eine kommunale Stellplatzsatzung definiert das langfristige Angebot als Stellplatzpflicht. Diese notwendigen Stellplätze müssen abgelöst werden. Dafür entstehen Quartiersgaragen.



Umsetzung durch Quartiersgaragen und Betreibermodell

Die Quartiersgaragen werden durch einen Dritten vorfinanziert und betrieben. Die Parkraumbereitstellung bildet ein eigenständiges Geschäftsmodell. Kurz- und mittelfristig wird ein höherer Stellplatzschlüssel bereitgestellt.



- Errichtung und Betrieb durch Dritten
- Vorauslaufende Entwicklung der Quartiersgaragen für ausreichend Stellplätze in jeder Phase

BURO HAPPOLD

MOBILITÄTSSTRATEGIE

QUARTIER BACKNANG WEST (IBA)

Nino Notz

nino.notz@burohappold.com

www.burohappold.com