

# Intelligent genutzt

Steigende Baukosten und Mieten, die Flächenkonkurrenz in den Städten, der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und das wachsende Bewusstsein, dass eine Verkehrs- und Energiewende unumgänglich ist, führen zu der Diskussion über eine Neuaufteilung und Reorganisation von Raum. Während Staus an der Tagesordnung sind und der Parksuchverkehr in den Innenstädten bis zu einem Drittel des eigentlichen Verkehrs ausmacht, stehen gleichzeitig Stellplätze in Garagen und Parkhäusern leer. Das Stellplatzmanagement stellt einen wichtigen Baustein dar, um diesen Umstand zu beheben.

Zusammen mit überdimensionierten Planungen sind oftmals einseitige Strukturen und ein fehlendes (übergeordnetes) Management Gründe für ein nicht ausgelastetes Parkplatzangebot. Betrachtet man verschiedene Parkgaragen, dann hängt es vom Standort und den dort herrschenden Nutzungen respektive der Nachfrage ab, wann die Stellplätze belegt sind oder eben nicht. Ein Teil wird tagsüber nachgefragt, z. B. beim Einzelhandel. Freizeitverkehr dagegen, wie z. B. zu Veranstaltungen, Fitnesscentern etc., findet hauptsächlich abends statt. Anwohner wiederum wollen nachts bis ganztägig parken – je nachdem, ob es sich um Berufstätige, Familien oder Senioren handelt. Auch die Verteilung über die Wochentage ist sehr unterschiedlich.

Die Organisation des ruhenden Verkehrs ist somit eine zentrale Herausforderung für eine nachhaltigere Mobilität in urbanen Gebieten. Auf der einen Seite müssen die für das Parken zur Verfügung gestellten Flächen besser organisiert und damit intelligenter genutzt werden, auf der anderen Seite wirken sich Preisgestaltung und Verfügbarkeit auf die Eigentums- und Nutzungsraten von Privatwagen aus. Denn mehr Angebot bedeutet wiederum mehr Nachfrage.

## Die Lösung

Eine mögliche Lösung stellen unterschiedliche Managementsysteme dar. Grundsätzlich muss zunächst zwischen öffentlichem Parkraummanagement und privatem Garagen- und Stellplatzmanagement (nachfolgend nur Stellplatzmanagement) unterschieden werden. Während beim Stellplatzmanagement die Parksituation in einer Tiefgarage oder einem Parkhaus auf privatem Grund organisiert wird, dient das öffentliche Parkraummanagement der Organisation des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und beinhaltet Regelungen bzgl. Zugang bzw. Nutzungswidmung,

Größe und Auslastung der Parkhäuser in der Düsseldorfer Innenstadt am Donnerstag, 18.07.2013, 12 Uhr.

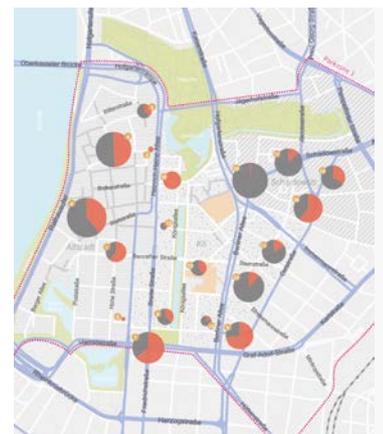


ABBILDUNG: QUANTUM 2013: 19



FOTO: FOTOSCHMIDT - STOCK.ADOBE.COM

Mit einem sinnvollen Stellplatzmanagement könnten Stellplätze besser ausgelastet und genutzt werden.

Parkdauer und Parkgebühren, also die Parkraumbewirtschaftung. In beiden Fällen geht es aber darum den knappen zur Verfügung stehenden Raum bestmöglich zu strukturieren, zu organisieren und auszunutzen - und idealerweise gehen beide Formen Hand in Hand.

Es gibt unterschiedliche Gründe dafür, die Nutzung von Parkplätzen effizienter und strukturierter gestalten zu wollen. Im öffentlichen Raum sind zumeist Flächenknapp-

heit sowie starkes Verkehrsaufkommen entscheidende Argumente. Mit einem Parkraum- bzw. Stellplatzmanagement kann ein vorhandenes Stellplatzangebot effizienter genutzt und die Nutzung gesteuert werden. Auf privatem Grund wird dadurch eine höhere Auslastung des einzelnen Stellplatzes bzw. der Garage angestrebt. Je nach Standort können die Zielsetzungen dennoch unterschiedlich sein: An stark überlasteten Standorten steht unter Umständen

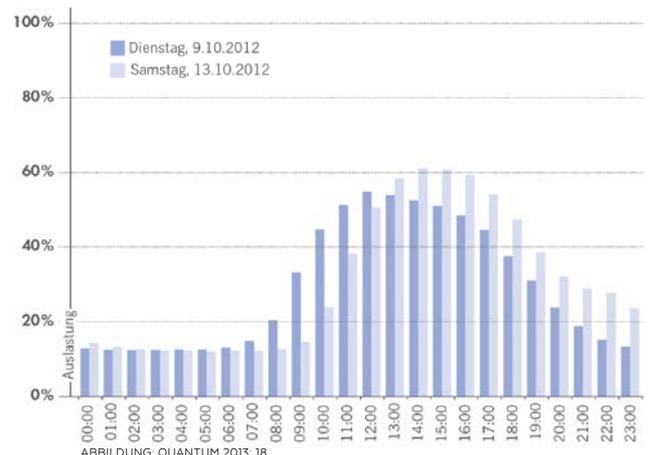
eine Erweiterung des Angebots und eine Reduzierung des Parksuchverkehrs im Fokus, an anderen Standorten ergibt sich durch ein passendes Management ein geringerer Bedarf an Stellplätzen, der idealerweise durch eine reduzierte Anzahl bereits in der Gebäude- oder Quartiersplanung berücksichtigt werden kann. Das ergibt natürlich auch aus Investorensicht Sinn. Durch eine geringere Stellplatzanzahl werden Kosten gespart und Ressourcen geschont,

1 Carlsplatz	375 Stellplätze	11 Kreuzstraße 27	431 Stellplätze
2 Hohe Straße	88 Stellplätze	12 Trinkhaus-Center	146 Stellplätze
3 Kunsthalle	116 Stellplätze	13 SEVENS/Saturn	294 Stellplätze
4 Kunstsammlung	630 Stellplätze	14 Moll	200 Stellplätze
5 Raterger Tor	267 Stellplätze	15 Kreuzstraße 62	550 Stellplätze
6 Rheinufer	700 Stellplätze	16 Karstadt	519 Stellplätze
7 GAP 15	567 Stellplätze	17 Bleichstraße	500 Stellplätze
8 KÖ 59	307 Stellplätze	18 Kaufhof Wehrhahn	438 Stellplätze
9 Galeria Kaufhof	494 Stellplätze	19 Schauspielhaus	630 Stellplätze
10 Kaufhof Kö	332 Stellplätze		

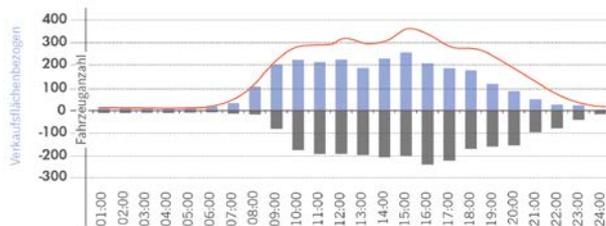
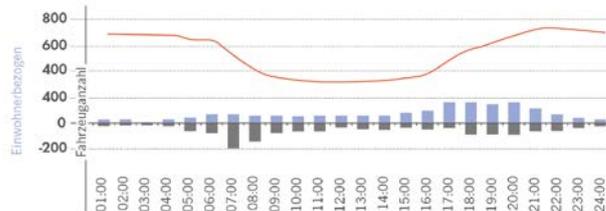
- Parkgebiet Altstadt
- Parkgebiet Kö
- Parkgebiet Scharadowstraße
- \*\*\* Parkzone 1 (Innenstadtbereich)



Die maximale Auslastung der ausgewählten Parkhäuser in der Bremer Innenstadt liegt werktags bei durchschnittlich 55%. An Samstagen wird eine Auslastung von rund 60% erzielt. Datenbasis: Planersocietät/IVV 2013



Der ungleichmäßige tageszeitliche Verlauf der Stellplatznachfrage von Einzelhandelskunden, Beschäftigten und Anwohnern ermöglicht die Mehrfachbelegung von Stellplätzen. Idealtypische Tagesganglinien für Citylagen in Großstädten mit mehr als 400.000 Einwohnern; Datenbasis Kaden 2006.



ABBILDUNGEN: QUANTUM 2013: 13

denn in verdichteten urbanen Räumen kann dadurch beispielsweise oftmals eine zusätzliche Tiefgaragenebene entfallen.

Betrachtet man aktuelle Neubauvorhaben, die sich gut in die räumlichen Strukturen einer Stadt einfügen und umfassend erschlossen sind, so werden für die zukünftigen Nutzungen oftmals ohnehin weniger Stellplätze benötigt als formell verlangt. Zusätzlich kann der Raum effizienter genutzt werden. Bieten Kommunen die Möglichkeit, z. B. durch ein Mobilitätskonzept, Stellplätze schon beim Bau eines Vorhabens gegenüber der geforderten Anzahl einzusparen, bietet sich das Stellplatzmanagement als eines von vielen wirksamen Elementen zur Kompensation an. Betrachtet man Bestandsgebäude und den Parkdruck in bestehenden Quartieren, ermöglicht das Stellplatzmanagement, die vorhandene Anzahl an Stellplätzen besser und effektiver zu nutzen.

Der erste und entscheidende Schritt – sowohl für monostrukturell genutzte als auch gemischt-genutzte Gebäude – ist die Abkehr davon, dass dem Pkw-Nutzer Stellplätze fest zugeordnet sind.

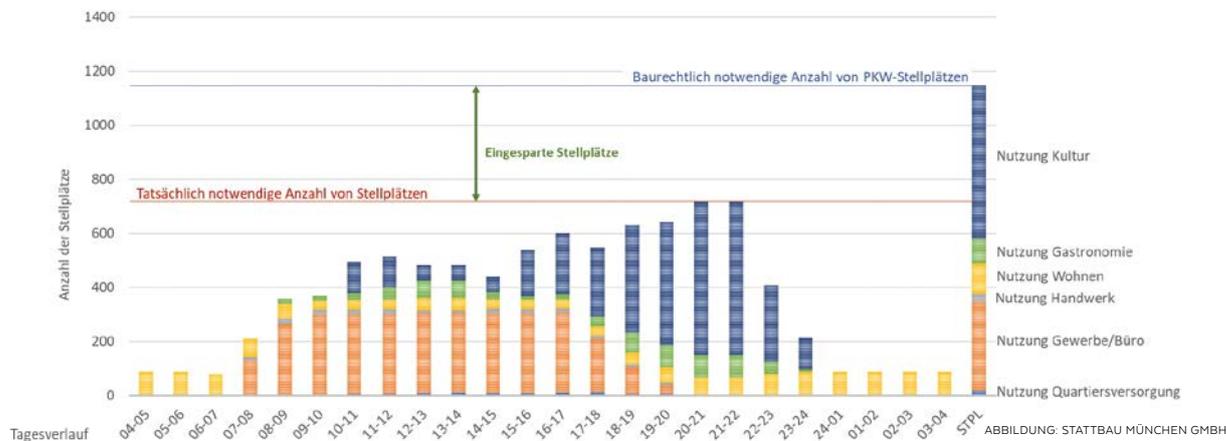
### Keine feste Zuordnung von Stellplätzen

Die grundlegende Voraussetzung für eine erhöhte Auslastung der einzelnen Stellplätze und damit eine effiziente und flächensparende Nutzung ist der Wegfall von festen Zuordnungen. Das bedeutet: Kein Eigentümer, Mieter oder Nutzer bekommt einen bestimmten Stellplatz zugeteilt, sondern es wird eine flexible Belegung zugelassen. Je nach Rahmen-

bedingungen kann selbst in Garagen, die von nur einer Nutzergruppe angefahren wird, bereits dieser erste Schritt eine deutlich erhöhte Auslastung bedeuten.

Im klassischen Fall werden z.B. für ein Mehrfamilienhaus je nach Vorschrift eine bestimmte Anzahl Parkplätze je Wohnung oder je m<sup>2</sup> Wohnfläche angesetzt und eine entsprechende Garage errichtet. In München sind das beispielsweise laut Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt ein Stellplatz je Wohneinheit im freifinanzierten Wohnungsbau. Betrachtet man einen Wohnblock mit vier Eingängen à fünf Etagen mit jeweils vier Wohnungen, so umfasst die Garage demnach 80 Stellplätze. Diese Stellplätze werden dann im Normalfall fest zugeordnet, sodass jeder Haushalt immer auf dem-

selben Parkplatz parkt – oder eben auch nicht parkt, weil der Pkw den ganzen Tag unterwegs, im Urlaub, in der Werkstatt ist oder der Haushalt erst gar keinen Pkw besitzt. Ähnlich ist es z.B. bei Garagen von Bürogebäuden. Parkgaragenbetreiber gehen davon aus, dass in einem solchen Fall insgesamt stets ca. 10 bis 20% der Stellplätze unbesetzt bleiben. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass ca. 10% der Stellplätze erst gar nicht gebaut werden müssten, wenn sie ohne feste Zuordnung genutzt werden können. Für die Garage werden dann Zugangsberechtigungen vergeben, statt eines bestimmten Stellplatzes. Dies lässt sich auch nachträglich in Bestandsgaragen umsetzen und kann damit zur Minderung des Parkdrucks für Anwohner und Besucher im Quartier beitragen.



Fiktives Beispiel eines urbanen Neubauquartiers mit einer umfangreichen Nutzungsmischung. Der Stellplatzbedarf je nach Nutzung verändert sich über den Tagesverlauf. Die gesamte, baurechtlich notwendige Anzahl an Stellplätzen wird zu keiner Tageszeit ausgeschöpft, Stellplätze können somit von vornherein eingespart werden.

Die Wirksamkeit wird erhöht, wenn die Stellplätze durch unterschiedliche Nutzergruppen belegt werden. Während bei einer einzigen Zielgruppe die Nutzung der Stellplätze zumindest annähernd in der gleichen Zeitspanne erfolgt – z. B. werden Büros i. d. R. zwischen 8 und 18 Uhr aufgesucht – so kann eine andere Zielgruppe einen zeitversetzten oder gar gegenläufigen Bedarf an Stellplätzen aufweisen. Dargestellt werden können derartige Ansprüche in Tagesganglinien und bilden damit die Grundlage für ein qualifiziertes Stellplatzmanagement.

#### Professionelle Organisation der Nutzung

Werden die Stellplätze nicht nur flexibel belegt, sondern zusätzlich professionell organisiert, spricht man von Stellplatzmanagement. Während bei kleinen monostrukturell genutzten Vorhaben, beispielsweise bei einem Wohngebäude, das Auflösen fester Zuordnungen ausreichen mag, so wird es spätestens bei einer Garage für unterschiedliche Nutzergruppen notwendig sein, einen entsprechenden Dienstleister mit dem Management zu beauftragen. Die Basis stellt normalerweise ein Schrankensystem dar, welches den Zugang regelt. Es kontrolliert die Zugangsberechtigungen und erfasst die Auslastung. Aufbauend auf den Erfahrungen des Betreibers sowie den

„Der **Wegfall von festen Zuordnungen** ist die grundlegende Voraussetzung für eine erhöhte Auslastung der einzelnen Stellplätze und damit eine effiziente und flächensparende Nutzung.“



In der Übergabekabine wird dem Fahrer angezeigt, ob das Auto richtig positioniert ist. Sobald alle Daten geprüft sind, erhält der Fahrer eine Mitteilung am Monitor und kann das Auto verlassen.

Daten der Anlage wird eine bestimmte Anzahl an Berechtigungen für einzelne Nutzergruppen ausgeben, sodass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Überbelegung kommt. Aus Investorensicht ist es wichtig, dass die projektierte Garage von möglichst vielen verschiedenen Nutzergruppen belegt wird. Bei der Planung werden dann die (zu errichtenden) Stellplätze überbucht, d.h. eine Überlagerung der verschiedenen Nutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten pro Stellplatz angenommen. Ist der Anteil von Nutzern gegenläufiger Zeitfenster sehr hoch, kann eine erhöhte Auslastung um 40 bis 50% bei der Planung angenommen werden, ohne dass Nutzungskonflikte auftreten. Entscheidend ist stets die Nachfrage bezogen auf den Tages- und Wochenverlauf.

Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung erobern zunehmend App-basierte Systeme den Markt. Diese haben den Vorteil, dass die Nutzung für alle Seiten vereinfacht wird und zugänglicher gestaltet ist. Maßgeschneiderte Lösungen ermöglichen dabei eine optimale Nutzung der vorhandenen Parkflächen und gleichzeitig die volle

Kontrolle über Auslastung und Verteilung der Stellplätze über die eingesetzte Software durch den Auftraggeber. Dabei kommen Desktop-Anwendung, Buchungs-App und Zugangsmanagement aus einer Hand. Mittels Desktop-Anwendung können Parkplatznutzungsrechte vergeben und Nutzergruppen angelegt werden. Mit der App ist eine dynamische Stellplatzreservierung durch den Pkw-Fahrer möglich und eine digitale Abrechnung integrierbar. Unterschiedliche Preismodelle beeinflussen die Nachfrage und steuern damit die Auslastung. Die Zugangskontrolle kann z.B. über eine Kennzeichenerkennung, einen QR-Code oder einen RFID-Chip abgewickelt werden. Gerade durch die Kennzeichenerkennung ist eine besonders schnelle und komfortable Authentifizierung an der Schranke möglich. Die Navigation zum Stellplatz über die App erspart die Parkplatzzuche. Darüber hinaus ist diese Art des Stellplatzmanagements i.d.R. auch in bestehende Systeme integrierbar. Einen idealen Anwendungsbereich für diese digitale Lösung stellt beispielsweise ein Bürogebäude dar.



FOTOS: WÖHR AUTOPARKSYSTEME GMBH

Parksafe 582 der Firma WÖHR Autoparksysteme GmbH in der Gran Via 48 in Madrid (siehe auch Bild links)

### **Sonderform automatisiertes Parken**

Während bei den zuvor vorgestellten Lösungen der Pkw-Fahrer noch selbst in die Garage einfährt und das Fahrzeug abstellt, bietet das automatisierte Parken einen weiteren Vorteil: Neben dem Wegfall von festen Zuordnungen, können die Fahrzeuge wesentlich platzsparender untergebracht werden. Dabei muss es sich nicht um autonomes Parken durch das Fahrzeug selbst handeln. Eine Reihe von unterschiedlichen Systemen erlaubt schon heute das Parken ohne Fahrer. Dieser stellt den Pkw an einer Übergabestation ab und verlässt das Fahrzeug. An einem Terminal bestätigt er den Einparkvorgang, verlässt die Übergabekabine und der Wagen wird geparkt. Dies geschieht meist durch Aufzüge und Verschiebesysteme – die Paletten, auf denen sich der Pkw befindet, werden damit in einem Regallager verstaut. Andere Systeme setzen auf Roboterfahrzeuge. Diese rangieren, navigieren und transportieren laser-gesteuert ganz ohne Fahrzeugführer.

Sie heben den Pkw an und bringen ihn zu seinem Abstellort. Nachteil derartiger Systeme ist der hohe Kostenaufwand. Um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren, sind zudem meist mehrere Übergabestationen notwendig, da diese nur durch eine Person gleichzeitig genutzt werden können.

### **Sonderform privates Zurverfügungstellen**

Eine weitere Möglichkeit der Mehrfachbelegung eines Stellplatzes, eine „Light-Variante“, wenn man so will, ist das private Zurverfügungstellen von Stellplätzen über eine Online-Plattform. Sie kommt insbesondere für Bestandsgebäude infrage. Dabei kann der eigene Stellplatz über die Website angeboten werden, weil dieser über die Urlaubszeit oder während der Arbeitszeit nicht gebraucht wird. Es kann aber auch z.B. der Vermieter freie Stellplätze auf einer solchen Plattform einstellen, wenn beispielsweise das Angebot den Bedarf im eigenen Haus übersteigt.

### **Ganzheitliche Betrachtungsweise**

Einschränkungen oder Angebote auf öffentlichen Flächen betreffen die Bewohner eines ganzen Quartiers. Gemeinhin versteht man unter öffentlichem Parkraummanagement die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Neben den inzwischen etablierten Parklizenzgebieten und der Parkraumbewirtschaftung werden auch ungewohnte Experimente gewagt. So ist beispielsweise eine Mehrfachnutzung eines Stellplatzes durch unterschiedliche Verkehrsmittel ebenfalls möglich. Beim sog. Flex-Parken werden Parkflächen entsprechend den Bedürfnissen am jeweiligen Standort zu unterschiedlichen Zeiten anderen Verkehrsmitteln zugesprochen. Im April 2019 startete dazu ein deutschlandweit einzigartiger Pilotversuch in München: Vor der Technischen Universität München (TUM) dürfen auf extra ausgewiesenen Parkflächen tagsüber nur Fahr-

räder und nachts nur Autos parken. Vor dem Gebäude stehen tagsüber viele Fahrräder der Studierenden und Beschäftigten. Gleichzeitig ist die Maxvorstadt ein Wohngebiet, und der Bedarf an Parkplätzen für die Pkw der Anwohner steigt in den Abendstunden. Mit diesem Pilotversuch möchte sich die Stadt München der differenzierten Parksituation anpassen. Die Idee stammt aus Dänemark und wird dort bereits erfolgreich umgesetzt.

Um eine umfassende Verbesserung zu erreichen, ist es wichtig, dass öffentliches Parkraum- und Stellplatzmanagement Hand in Hand gehen. Besteht die Möglichkeit, die Thematik auf Quartiers-ebene übergreifend, d. h. sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich, zu betrachten, können Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden, und es ergeben sich weitere Synergieeffekte. Abgesehen vom übergeordneten Ziel, private Pkw-Fahrten zu reduzieren, ist es das Bestreben, die Nachfrage vom öffentlichen Raum auf private Angebote zu verlagern, statt das Angebot an öffentlichen Stellplätzen auszubauen. Die Verfügbarkeit von Stellplätzen, die Preisgestaltung und natürlich das Kontrollniveau sind die entscheidenden Variablen, die neben der Stellplatznutzung auch die Eigentums- und Nutzungsraten von Privat-Pkw an sich beeinflussen.



FOTO: STATTBAU MÜNCHEN GMBH

Flex-Parken vor der Technischen Universität in München

## Quellen und Literatur

[1] Christiansen, P., Fearnley, N., Usterud Hanssen, U., Skollerud, K. (2017): Household parking facilities: Relationship to travel behaviour and car ownership. *Transportation Research Procedia*, 25, 4185 - 4195.

Guo, Z. (2013): Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York city. *Journal of Transport Geography*, 26, 18 - 28.

Kirschner, F., Lanzendorf, M. (2020): Parking management for promoting sustainable transport in urban neigh-

bourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective. *Transport Reviews*, 40:1, 54 - 75.

Pressl R., Rye T. (2020): Good reasons and principles for Parking Management. *Park4SUMP*.

Quantum Immobilien AG (Hrsg.) (2013): Das Parkhaus als Investitionsobjekt. Wertindikatoren aus Regional-, Mikro- und Objektperspektive.

Weinberger, R., Seaman, M., Johnson, C. (2009): Residential off-street parking

impacts on car ownership, vehicle miles traveled, and related carbon emissions: New York city case study. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2118, 24 - 30.

### Internetseiten

(alle zuletzt abgerufen am 26.10.2020)  
[www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Flex-Parken.html](http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Flex-Parken.html)  
[stadtteil-vauban.de](http://stadtteil-vauban.de)

## Quartiersgarage

Die Quartiersgarage bündelt privaten Parkraum und wird idealerweise gleichzeitig mit hochwertigen alternativen Mobilitätsformen sowie einem umfassenden ÖPNV-Angebot kombiniert. Mit ihr kann eine Mischnutzung meist problemlos umgesetzt werden, da die Rahmenbedingungen und Eigentumsverhältnisse anders organisiert sind. Somit kann eine hohe Auslastung erreicht werden. Darüber hinaus hat die Entfernung zum Wohnort einen entscheidenden Einfluss auf die Eigentumsrate und Nutzungshäufigkeit des privaten Pkw im Quartier.

Laut Christiansen et al. [1] legen Haushalte, die mehr als 50 m entfernt parken, deutlich weniger Wege mit dem Auto zurück und deutlich mehr zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig erhöht ein reservierter Parkplatz die Wahrscheinlichkeit der Autonutzung.

Im Freiburger Stadtteil Vauban wird das Konzept der Quartiersgarage bereits erfolgreich umgesetzt. Gemäß dem Verkehrskonzept dürfen in großen Bereichen die Stellplätze nicht auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden, sondern liegen in zwei am Rande des Stadtteils gelegenen Parkgaragen. Gleichzeitig haben sich über 400 Haushalte inzwischen dazu verpflichtet, keinen eigenen Pkw zu besitzen. Um im Falle des Scheiterns Anpassungen vornehmen und eine weitere Garage errichten zu können, mussten zusätzliche Flächen freigehalten werden. Dafür wählten die Projektbeteiligten einen besonderen Ansatz: Zunächst wurde eine Fläche für eine mögliche Garage reserviert, diese allerdings „vorübergehend“ für einen Spielplatz genutzt. Im Anschluss wurde die tatsächliche Parknachfrage beobachtet und festgestellt, dass kein zusätzliches Parkhaus erforderlich ist. Darüber hinaus erschwert die Tatsache, dass der Raum als Spielplatz genutzt wird, auch aus Sicht der öffentlichen Akzeptanz die Errichtung einer weiteren Garage.

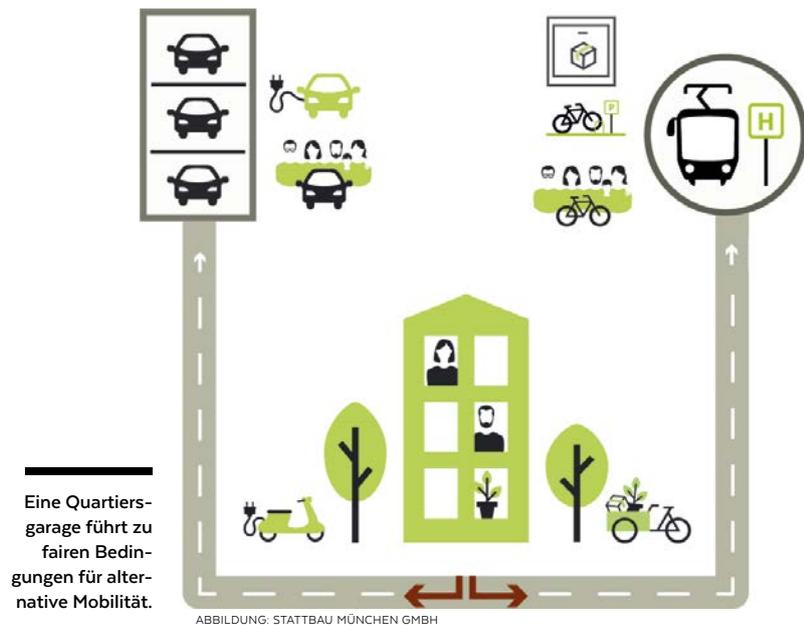


ABBILDUNG: STATTBAU MÜNCHEN GMBH

## Herausforderungen

Der entscheidende Schritt ist es, von der festen Zuordnung wegzukommen und eine flexible Belegung der Stellplätze zuzulassen. Das hat viele Vorteile, ist aber natürlich auch von unterschiedlichen Rahmenbedingungen abhängig, und verschiedene Hürden sind zu überwinden. Vor allem die Eigentumsverhältnisse in Bezug auf Baufeld und Gebäude, spätere Verwertbarkeit und die daraus resultierenden Ansprüche sowie Notwendigkeiten an den Raum stellen häufig ein Problem dar. Darum ist es umso wichtiger, sich frühzeitig mit den verschiedenen Erfordernissen auseinander-

zusetzen. Dazu zählen beispielsweise brand- schutztechnische sowie versicherungstechnische Belange. Es sind zudem Regelungen bzgl. der entgeltlichen Bereitstellung von Zufahrtsrechten trotz wegfallender fester Zuordnung auszuarbeiten, die an die Stelle der klassischen Vermietung treten. Darüber hinaus gilt es, Vorbehalte abzubauen, die aus den Gewohnheiten der Menschen resultieren. Nicht zuletzt müssen mögliche negative Folgen, wie beispielsweise ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch ein effektiv genutztes Angebot an Stellplätzen, bedacht und schließlich auch verhindert werden. ■

### Christian Bitter

Dipl.-Ing.



Christian Bitter, Stadtplaner in München, arbeitet seit über 25 Jahren in den vielfältigen Bereichen der Stadtentwicklung. Neben der Steuerung von komplexen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gehen seine Erfahrungen als Kommunalberater auf Themen der Innenstadtentwicklung, des Quartiersmanagements und der Städtebauförderung zurück.

Seit 2016 arbeitet er bei der stattbau münchen GmbH als Experte für Mobilitätskonzepte, die sowohl vorhabenbezogen auf Baugenehmigungsebene als auch quartiersbezogen auf Rahmenplan- bzw. Bebauungsplanebene aufgestellt werden. Seit 2018 ist Christian Bitter Prokurist der stattbau münchen GmbH.

### Luise Schnell

M.Sc.



Nach ihrem Studium der Geographie in München vertiefte Frau Schnell ihr Wissen im Masterstudengang „Humangeographie – Stadt- und Regionalforschung“ an der Universität Bayreuth. Sie schrieb ihre Masterarbeit zu dem Thema „Prinzipien der Verkehrsmittelwahl – Grundlagen und Ansätze für Maßnahmen zur Verhaltensänderung hinsichtlich einer umweltfreundlicheren Mobilität am Beispiel München“.

Seit 2019 arbeitet sie bei der stattbau münchen GmbH als Projektmanagerin für Mobilitätskonzepte.

[www.stattbau-muenchen.de](http://www.stattbau-muenchen.de)