

CIVITAS ECCENTRIC München

Innovative Lösungen für städtische Mobilität



Landeshauptstadt
München



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



„Die Zukunft der Mobilität“



Sehr geehrte Damen und Herren,

München wächst beständig. Damit einher gehen große Herausforderungen für unsere Stadt, vor allem bei den zwei großen Themen Wohnen und Mobilität. Die Anzahl zugelassener Autos steigt mit jedem Jahr und somit auch das Verkehrsaufkommen. Durch die Nachverdichtung in Bestandsvierteln und den Bau neuer Wohnviertel müssen wir auch zukünftig mit einer steigenden Flächenkonkurrenz und Zunahme der Verkehrsprobleme rechnen. Es braucht daher neue Konzepte und nachhaltige Lösungen, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen zu begegnen.

Genau hier setzt das EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC an. Als Modellprojekt für innovative und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung in Neubaugebieten am Stadtrand greift es die aktuellen Herausforderungen auf. Sei es die City-Logistik, der Pendelverkehr zur Arbeit, die Verkehrssicherheit unserer Bürgerinnen und Bürger, die Förderung von Shared Mobility oder Mobilitätsmanagement für unterschiedlichste Zielgruppen. Durch diese einmalige Bündelung an Maßnahmen in einem Modellquartier konnten wir wichtige Erkenntnisse für die künftige Gestaltung von Mobilität in unserer Stadt gewinnen. CIVITAS ECCENTRIC soll uns als Vorbild für zukunftsorientierte und stadtverträgliche Mobilität in anderen Münchner Neubaugebieten dienen, wie etwa dem Prinz-Eugen-Park, der Bayernkaserne oder Freiham.

Neben diesen wichtigen Erkenntnissen für die Stadt- und Mobilitätsplanung sehe ich den engen Austausch mit den vier CIVITAS ECCENTRIC Partnerstädten wie auch mit weiteren Kommunen im In- und Ausland im Rahmen dieses Projekts als sehr wertvoll an. Miteinander und voneinander lernen, im Sinne des gelebten europäischen Gedankens, wurde in CIVITAS ECCENTRIC großgeschrieben. Ich möchte mich bei der Europäischen Union bedanken, dass München Teil dieses europäischen Leuchtturmprojekts sein durfte und dabei seinen Beitrag zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilität leisten konnte.

Dieter Reiter
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Inhalt

Kapitel 1

Das Projekt CIVITAS ECCENTRIC München 5

Die EU-CIVITAS-Initiative	6
Das Projekt CIVITAS ECCENTRIC	7
Die Partnerstädte	8
Das Konzept des Reallabors	14
CIVITAS ECCENTRIC München	16
Die Projektpartner	17
Der Domagkpark	18
Die Parkstadt Schwabing	20

Kapitel 2

Vorstellung der Projektmaßnahmen 31

Mobilitätsmanagement	24
Luftlotse	27
Concierge	28
Heimat Domagkpark	29
App für blinde und sehbehinderte Menschen	30
ACM – das Nonstop-Elektromobil	31
Elektroroller Emmy	31
Transfer – mobil sein, mobil bleiben	32
Nachbarschaftsportal	34
eTrike	34
Mikrodepots	35
Mobilitätsstationen	36
Präventive Verkehrssicherheit	38

Kapitel 3

Ergebnisse und Bewertungen 41

Projektevaluation	42
Forschungserkenntnisse aus dem Projekt	44
Mehrwert für die Stadt München	48
Erkenntnisse aus Projektleitungssicht	50
Wie Europa profitiert	51
Bilanz des Projektverantwortlichen Dr. Martin Schreiner	52

Kapitel 1

CIVITAS ECCENTRIC – Inhalte, Struktur und Ziele des EU-Projekts

CIVITAS – Leuchtturmprojekt für Europa

Saubere Städte, effektives Mobilitätsmanagement, komfortabler Personennahverkehr: Das sind die Visionen der europäischen CIVITAS-Initiative

Städte, in denen die Bürgerinnen und Bürger weitgehend auf das eigene Auto verzichten können – ist so etwas denkbar? Aber ja. Die europäische CIVITAS-Initiative unterstützt schon seit 2002 ambitionierte Städte, die sich der Vision einer nachhaltigen urbanen Mobilität verschrieben haben. Das Ziel: eine umweltfreundliche Verkehrspolitik, die unsere Städte sauberer und die Bürgerinnen und Bürger zufriede-

ner macht. Das Mobilitätsprojekt – das Akronym CIVITAS steht für City VITALity Sustainability – wird von der Europäischen Union finanziert und ist als Netzwerk städte- und länderübergreifend organisiert.

Seit 2002 wurden im Rahmen von CIVITAS mehr als 800 Einzelmaßnahmen in 85 Städten umgesetzt. Jede beteiligte Stadt geht bei ihrer Verkehrsplanung von einem integrierten und partizipatorischen Ansatz aus. Das heißt: Die Maßnahmen finden nicht isoliert statt, sondern bilden gemeinsam ein durchdachtes, auf die jeweilige Stadt zugeschnittenes Konzept. Und natürlich sollen die Bürgerinnen und Bürger umfassend beteiligt werden. Mehr als 52 Millionen Menschen sind bisher mit den Ideen und Maßnahmen von CIVITAS in Kontakt gekommen. Ein wirksames Instrument dabei sind sogenannte Reallabore: Projektgebiete, in denen verkehrspolitische Konzepte getestet und im Anschluss evaluiert werden.

Zu den Bausteinen für einen integrierten Ansatz zählen beispielsweise „saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge“. Diese sollen helfen, die Luftverschmutzung sowie Feinstaub- und Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Auch die Lärmbelastung soll verringert werden. CIVITAS-Städte testen Autos mit Elektro- und Hybridmotoren ebenso wie Fahrzeuge mit Biodiesel- und Erdgasantrieb. Genauso wichtig ist ein verbesserter Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr, damit er eine attraktive Alternative zum Individualverkehr bietet. Weitere Punkte: ein wirksames Mobilitätsmanagement, neue Wege zu mehr Verkehrssicherheit und intelligent gesteuerte Fracht- und Logistikdienstleistungen.

Alle diese Bausteine (und noch einige mehr) sind Wegpunkte in eine Stadtgesellschaft, zu deren Selbstverständnis eine moderne, nachhaltige Mobilität zählt.

CIVITAS

5 Projektphasen zwischen 2002 und 2020

Gesamtbudget 250 Millionen Euro – davon 180 Millionen Euro finanziert durch die Europäische Union

85 beteiligte Städte, in denen mehr als 800 Einzelmaßnahmen umgesetzt wurden

In 18 Reallaboren testen Bürgerinnen und Bürger neue Mobilitätsideen und beteiligen sich Politikerinnen und Politiker an innovativen Konzepten für die moderne Stadt

CIVITAS ECCENTRIC – neue Ideen für die Mobilität

Beim EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC arbeitet München zusammen mit vier Partnerstädten an Konzepten für eine innovative und nachhaltige Mobilität

Der Zuzug in die Städte ist ungebrochen, nicht nur in München ist der weltweite Trend drastisch zu beobachten. Firmen siedeln sich an, neue Arbeitsplätze entstehen, der Verkehr nimmt zu, der Bedarf an Wohnraum wächst.

Neue Wohnviertel zu errichten, ist die eine Herausforderung. Eine andere ist, die Quartiere an die Versorgungsangebote der Innenstädte und bestehende Verkehrsinfrastruktur anzubinden und damit eine lebenswerte Stadt für alle Bewohner zu schaffen.

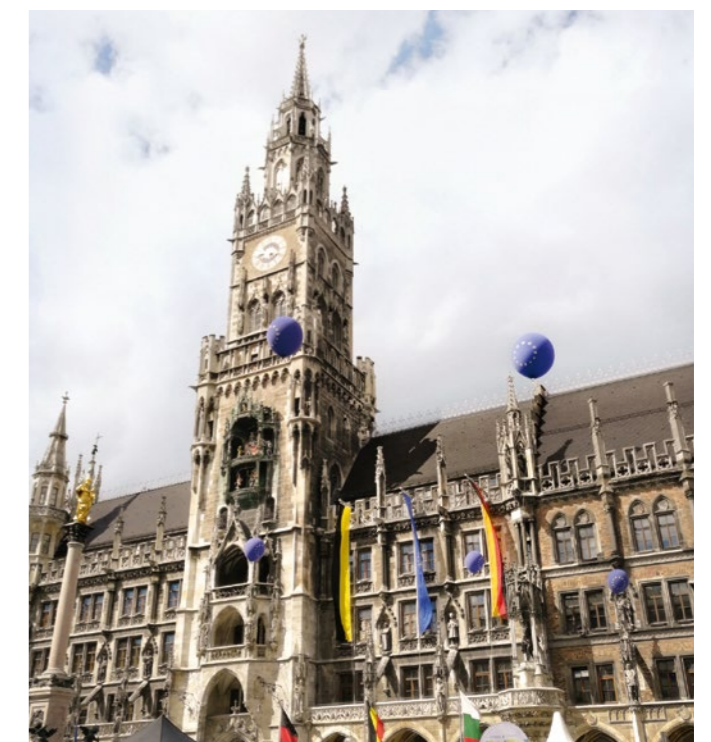
Innovative Mobilitätskonzepte sind integrale Bestandteile nachhaltiger Planung. Die Möglichkeit, das eigene Auto zu nutzen, soll erhalten bleiben. Aber es soll auch anders gehen.

In diesem Sinne fördert das EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC Maßnahmen, die sichere, zuverlässige und nachhaltige Mobilität in den Städten als auch in den Stadtrandlagen ermöglichen. Die EU finanziert das Projekt mit 20 Millionen Euro. Über einen Zeitraum von vier Jahren, von 2016 bis 2020, erprobte München unter der Federführung des Kreisverwaltungsreferats 12 Maßnahmen für eine umweltfreundliche und innovative Mobilität. Der Domagkpark und die Parkstadt Schwabing waren somit ein „Living Lab“, sie wurden zu Reallaboren oder Testfeldern für stadtverträgliche Mobilität.

Neben München testeten vier weitere europäische Städte, mit unterschiedlichen Profilen und Herausforderungen, Maßnahmen im Rahmen des Projekts. Die 3,1-Millionen-Stadt Madrid erlebt die Urbanisierung von Subzentren. Stockholm wächst zur Millionenstadt heran. Turku in Finnland ist eine rasant wachsende Industriestadt mit vielen Studierenden. Ruse in Bulgarien arbeitet am Ausbau des Nahverkehrs und an einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger und Pendler. Gemeinsam ist den Städten, dass sie Quartiere an ihren Rän-

dern (ECCENTRIC steht für „außerhalb des Zentrums“) definiert haben, in denen die Maßnahmen unter echten Bedingungen erprobt werden.

Was im Living Lab erprobt wurde, soll allen Beteiligten zugute kommen. Am Ende, so die Vorstellung, sollen nicht nur die teilnehmenden Städte, sondern alle Kommunen in der EU von den Erfahrungen des Projekts CIVITAS ECCENTRIC profitieren.



Fünf Städte – ein Ziel für Europa

Die Projektpartner in Madrid, Ruse, Stockholm, Turku und München setzen mehr als 50 Maßnahmen zur städtischen Mobilität um



„Die Art und Weise, wie München die soziale Dimension in die Mobilitätsmaßnahmen integriert hat, hat Madrid wirklich inspiriert.“

Juan Azcarate Luxan,
Site Manager Madrid

Madrid

In den Reallaboren der Metropole ist der Autoverkehr besonders hoch – eine Herausforderung

Im Südosten der spanischen Hauptstadt liegen die beiden Viertel Puente de Vallecas und Villa de Vallecas. Hier wohnen insgesamt 380.000 Menschen. Madrid hat die Quartiere zu Reallaboren im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC ausgesucht, da hier das Verkehrsverhalten einige Besonderheiten aufweist. Der Anteil nicht-motorisierter Fahrten liegt mit 22 beziehungsweise 15 Prozent unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt (32 Prozent). In Villa de Valecas beträgt der Anteil des Autoverkehrs 38 Prozent, im Vergleich zu 29 Prozent in der Gesamtheit der 3,1-Millionenstadt.

Um nachhaltige Mobilität zu fördern, wurden im Living Lab eine Reihe von Maßnahmen getestet. Darunter ein intelligentes Park-Management-System,

das vollbesetzte Autos (HOV, High Occupancy Vehicles) sowie abgasarme Fahrzeuge bei der Vergabe von Parkplätzen bevorzugt.

Bürgerinnen und Bürger werden beteiligt

Bisher wurden solche Projekte meist in Innenstadt-Bereichen umgesetzt. Madrid erlebt aber wie andere Metropolen den Trend zur Urbanisierung der Vorstädte. Firmen ziehen aus dem Zent-

rum in die Peripherie, die Viertel werden Subzentren, sie sind nicht mehr nur Wohn- und Schlafquartiere. Weitere Maßnahmen betreffen die Einführung von Busspuren, die Verbesserung von Radwegen sowie fußgängerfreundlichere Gestaltung öffentlicher Räume.

Wichtig ist in den Reallaboren von Madrid der Aspekt der Bürgerbeteiligung. Bürgerinnen und Bürger sollen mit ihren Erfahrungen eine Neubewertung von Verkehrsrisiken und Unfallschwerpunkten verbessern helfen. Entsprechende Daten können Nutzer über soziale Medien in ein geographisches Informationssystem (GIS) einspeisen. Unfallschwerpunkte sollen so definiert und entschärft werden.

Turku

Die Stadt im hohen Norden elektrifiziert ihr Bussystem – und für Radwege gibt es einen Winterdienst

Turku, die älteste Stadt Finnlands, erlebte in den vergangenen Jahren ein enormes Wachstum als Industrie- und Universitätsstandort. Rund 38.000 der 187.000 Einwohner sind Studierende, im Stadtgebiet liegen 12.000 Betriebe, 30 Prozent der finnischen Marineindustrie sind in der traditionsreichen Hafenstadt an der Ostsee beheimatet.

Im Rahmen des Projekts CIVITAS ECCENTRIC wurde das Quartier Kupittaa östlich des Stadtzentrums als Reallabor definiert. Auf 2,85 Quadratkilometern befinden sich in diesem Stadtteil Wohnungen, ein Krankenhaus, ein Universitäts-Campus, ein Bahnhof und außerdem Finnlands größter Stadtpark. Die Herausforderungen entsprechen denen vergleichbarer urbaner Regionen in anderen hochentwickelten

Städten. Um den immer stärker wachsenden Verkehrsdruck einzudämmen, wurden im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC eine ganze Reihe von Bike- und Carsharing Projekten angeschoben.

Informationen und Tickets über die App

Öffentliche Fahrzeuge, aber auch das Bussystem sollten elektrifiziert werden. Ein weiterer Schwerpunkt der Maßnahmen ist ein sogenannter Mobility Point,

ein Verkehrsknotenpunkt, an dem nahtlos Car- und E-Bikesharing, sowie ÖPNV und Fahrradverkehr zusammenlaufen sollen. Unterstützt wird die Koordination durch eine App, über die Verkehrs-Informationen abgerufen und Tickets gelöst werden können. Situationsbedingt durch die Lage im Norden Europas ist ein Pilotprojekt für besseren Winterdienst auf den Radwegen implementiert.

Dadurch soll der Anteil des Radverkehrs in den Wintermonaten um 30 Prozent und im Jahresschnitt um 15 Prozent angehoben werden. Die Verkehrsplanung soll – entsprechend der Living-Lab-Richtlinien – in enger Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern gestaltet werden.

„Besonders interessant fand ich das Engagement junger Leute, ältere Menschen in München dabei zu unterstützen, sich mit neuer Mobilität zurechtzufinden.“

Stella Aaltonen,
Site Manager Turku



„Die Maßnahmen in München werden jetzt und in den kommenden Jahren ein sicheres, bequemes und nachhaltiges Reisen ermöglichen.“

Paul Fenton,
Site Manager Stockholm

Stockholm

Die schwedische Boomstadt hat viele Ideen, um umweltfreundliche Mobilität attraktiver zu machen

Die schwedische Hauptstadt steckt mitten in einer Übergangsphase. Mit ihrem starken Wachstum entwickelt sich Stockholm von einer mittleren Großstadt in hohem Tempo zu einer Millionenstadt, umgeben von einer Metropolregion mit drei Millionen Einwohnern. Die Verkehrsinfrastruktur und das Straßennetz spiegeln aber noch die alten Realitäten.

Die Verantwortlichen wählten das Stadtzentrum und den schnell wachsenden Distrikt Årsta als Reallabor für CIVITAS ECCENTRIC und für die Erprobung einer Reihe von Maßnahmen.

Diese umfassen unter anderem leise und saubere Lieferfahrzeuge für nächtliche Anlieferungen oder den Ausbau von E-Ladestationen in Mehrfamilienhäu-

sern. Ausgewählten Zielgruppen wird eine Testflotte von Elektrofahrzeugen – vom E-Lastenbike bis zum Elektro-Pkw – angeboten. Hinter vielen Maßnahmen

Was tun mit den Baustellen?

des Stockholmer Projekts steht der Leitgedanke, das Angebot umweltfreundlicher Mobilität attraktiver zu machen. So ergaben Umfragen in der Stadt, dass viele Radfahrerinnen und Radfahrer zum

Auto wechseln, wenn ihre Radspuren durch Baustellen blockiert sind oder Umwege entstehen. Eine eigene Maßnahme zielt deshalb auf den Einsatz weniger unfallträchtiger Materialien bei der Baustellenkennzeichnung und der Sicherung von Radwegen ab. In einer wachsenden Stadt voller Baustellen eine wichtige Maßnahme.

Das Living Lab Årsta ist zwar mit Bus und Pendelzug erreichbar, nicht aber an das U-Bahnnetz angeschlossen. Ein Schwerpunkt des CIVITAS ECCENTRIC Projekts ist deshalb die Beschleunigung bestehender Busverbindungen. Ziel der Maßnahme sind zehn Prozent Zeitersparnis für die Bürgerinnen und Bürger bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs.

„Die beeindruckendste Aktivität bei dem Projekt war die Zusammenarbeit mit den lokalen Unternehmen bei der Umsetzung des Klimapakts.“

Lucia Ilieva,
Site Manager Ruse



Ruse

Die Herausforderung in der bulgarischen Industriestadt ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

Mit eher grundsätzlichen Herausforderungen hat es Ruse, die Industriestadt in Bulgarien, zu tun. Die fünftgrößte Stadt und größte Hafenstadt des Landes an der Donau ist ein Zentrum der landwirtschaftlichen Industrie. Im Stadtteil Druschba leben 15 Prozent der rund 145.000 Einwohner. Die Anbindung an die Innenstadt sowie an die Industriestandorte mit ihren Arbeitsplätzen erfolgt hauptsächlich über Individualverkehr mit privaten Pkw. Die Folgen sind Staus und viele Unfälle. Der öffentliche Nahverkehr ist schlecht ausgebaut, er gilt als langsam und unzuverlässig. Es gibt lediglich 14 Kilometer Radwege.

Ziel des CIVITAS-ECCENTRIC-Projekts war neben dem Ausbau des Radwegenetzes im Reallabor Druschba die Si-

cherstellung und Verbesserung der Fußgängerüberwege. Diese gelten als unsicher, vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Park-and-Ride als neues Angebot

Im Rahmen des Projekts fand eine Begutachtung der Fußgängerüberwege im Laborviertel Druschba statt, zwei völlig neue Übergänge sollten an dieser Stelle entstehen.

Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich bei Seminaren und Workshops an der Erarbeitung eines gemeinsamen und neuen Mobilitätskonzepts beteiligen.

Als einen ersten Schritt zur Verbesserung des ÖPNV ist die Einführung einer Nachtbus-Linie von der Innenstadt nach Druschba geplant, das zu Beginn des Projekts nach 21 Uhr nur mit Privat-Pkw und Taxi zu erreichen war. Eine völlige Neuorganisation des Bus- und Trolleybusnetzes, auch mithilfe einer neuen App zur Informationsbeschaffung und zum Ticketkauf, soll mit Bürger- und NGO-Beteiligung in Angriff genommen werden. Dem hohen Verkehrsaufkommen wird eine Strategie mit Park-and-Ride-Parkplätzen entgegengesetzt.

München

Eine der dichtest besiedelten Städte Deutschlands testet Konzepte, um die Zunahme des Autoverkehrs zu begrenzen

Die mit knapp 1,6 Millionen Einwohnern drittgrößte Stadt Deutschlands ist auf ungebremstem Wachstumskurs. Wohnraum ist knapp, die gut ausgebauten Verkehrssysteme sind am Rand ihrer Kapazität. Auf 1.000 Einwohner kommen rund 550 Pkw, rund 150.000 Fahrzeuge strömen täglich allein über die drei größten Zufahrtsstraßen in die Stadt. Mit einer Bevölkerungsdichte von 4.940 Menschen pro Quadratkilometer ist München eine der dichtest besiedelten Städte Deutschlands.

Diesen Herausforderungen begegnet die bayerische Landeshauptstadt mit Neubauquartieren wie dem Domagapark im Living Lab des EU-Projekts CIVITAS ECCENTRIC. Innovative Verkehrskonzepte, die Möglichkeit auf das Auto zu

verzichten und neue Logistiklösungen sind dringend geboten. Auch die benachbarte Parkstadt Schwabing, wo 12.500 Menschen für 200 Konzerne und Firmen

Zwei Fahrräder in jedem Haushalt

arbeiten, zeugt vom Wachstum – und untermauert den Bedarf an innovativen Mobilitätskonzepten: Die Fahrgemeinschafts-App JobRide ist hier eine zentrale Maßnahme.

Bei all den Herausforderungen hat München auch gute Voraussetzungen. 66 Prozent des Modal Splits bei der Mobilität entfallen auf Fußwege (27 Prozent), Fahrrad-Nutzung (17) und ÖPNV (23). Im Schnitt besitzt jeder Haushalt zwei Fahrräder.

Im Spannungsfeld der Umstände ist das Thema Verkehr aber konfliktträchtig – und riskant: Im Jahr 2015 gab es im Stadtgebiet nicht weniger als 46.657 Verkehrsunfälle. Den weiteren Anstieg des Autoverkehrs möglichst eingrenzen, weniger Schadstoff- und Lärmbelastung, dazu neue Formen der Bürgerbeteiligung erproben: Das sind die wichtigsten Ziele der Münchner Maßnahmen im Rahmen des CIVITAS ECCENTRIC Projekts.



„Durch die Vernetzung mit den Partnerstädten und interessierten Kommunen konnten wir wertvolles Wissen für die Mobilitätsherausforderungen generieren.“

Stefan Synek,
Projektmanager KVR München

Starke Partner

Ein ambitioniertes Projekt braucht Koordinatoren, Ideengeber und wissenschaftliche Begleitung. Ein Überblick über die Partner von CIVITAS ECCENTRIC MÜNCHEN



Beim KVR lag die Münchner Projektleitung. Es war Koordinator und Supervisor – und Schnittstelle zwischen den Münchner Partnern und der in Madrid ansässigen Projektleitung von CIVITAS ECCENTRIC. Zudem verantwortete das KVR die Maßnahmen Mobilitätsmanagement, Mobilitätsstationen und Präventive Verkehrssicherheit.



Das Referat förderte den Einsatz von Lastenfahrrädern zur Reduktion des innerstädtischen motorisierten Lieferverkehrs. Das RAW verantwortete die Maßnahme „Mikrodepots“. In Kooperation mit Wissenschaft und Industrie wurden vier flexible Mikrodepots zur Stärkung nachhaltiger Citylogistik erprobt.



Ohne die tragende Säule des öffentlichen Nahverkehrs macht ein Mobilitätsprojekt keinen Sinn. Unter der Führung der Münchner Verkehrsgesellschaft wurde die App für Sehbehinderte zur Indoornavigation entwickelt. Der eTrike-Prototyp war integrierbar in das Radverleihsystem der MVG.



Der gemeinnützige Verein verschreibt sich seit seiner Gründung im Jahr 1990 der Reduzierung des Autoverkehrs und einer nachhaltigen Verkehrspolitik in München. Im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC betreute Green City die App Luftlotse und das Intergenerationen-Lernprogramm Transfer.



Über den gesamten Zeitraum von vier Jahren begleitete die TU München das Projekt wissenschaftlich. Verantwortlich dafür war der Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung. Der Lehrstuhl für Produktentwicklung entwickelte darüber hinaus den ersten Prototyp des eTrikes.



Elektromobilität ohne Auszeiten für das Laden der Batterien? Von der Idee zur Realität: Die Green City Experience GmbH stellte sich der Herausforderung und übernahm die Projektleitung für den Elektroroller „Emmy“ und das ACM, das emissionsfreie City-Mobil mit Wechselbatterien.



Die Erfahrungen und Bedürfnisse der Menschen vor Ort flossen in die Maßnahmen des CIVITAS ECCENTRIC Projekts ein. Dafür sorgte die Beteiligung der Domagkpark Genossenschaft. Die Inhalte für das Nachbarschaftsportal www.Domagkpark.de und das Concierge-Projekt wären ohne die Arbeit der Genossenschaft nicht zustande gekommen.

Fast wie im richtigen Leben

Warum Reallabore geeignet sind, neue Lösungsansätze auf Funktionalität und Akzeptanz zu testen

Die Innovationen und Projekte im Rahmen der CIVITAS ECCENTRIC Initiative entstehen nicht am Reißbrett. Alle Maßnahmen in allen teilnehmenden Städten werden in sogenannten „Living Labs“, zu deutsch „Reallaboren“, umgesetzt und getestet.

Ein Reallabor zeichnet sich dadurch aus, dass es eine ergebnisoffene Erprobung neuer Technologien unter der Nutzung rechtlicher Gestaltungsspielräume verfolgt – und einen Erkenntnisgewinn in Sachen Regulierung liefert. Vor allem Letzteres kann dabei helfen zu verstehen, welche Regeln die digitale Welt von morgen braucht. Die zeitlich und zumeist auch räumlich begrenzten Experimentierräume bieten die Möglichkeit, unter realen Bedingungen Erfahrungen mit di-

gitalen Innovationen zu sammeln, ohne sinnvolle und notwendige Standards aufzugeben.

Stadtebene. Durch die weltweit vergleichbare Substrukturierung von Städten in Quartieren von vergleichbaren Größenordnungen besitzen die Erkenntnisse aus quartiersbezogenen Reallaboren ein höheres Maß an städteübergreifender Vergleichbarkeit.

Die Landeshauptstadt München macht mit Reallaboren bereits einschlägige Erfahrungen. Sie ist im EU-Projekt „Smarter Together“ zusammen mit Lyon und Wien eine Leuchtturmstadt zur Erprobung innovativer Lösungen zur Steigerung der Energie-Effizienz. Im Projektgebiet Neuaubing/Westkreuz/Freiham sollen 20 Prozent CO₂ eingespart werden. Auch das Verkehrsprojekt „City 2Share“ findet an den Standorten München und Hamburg unter Reallaborbedingungen statt.

Drei Ebenen urbaner Reallabore

Städte haben als Reallabor-Orte einen besonderen Stellenwert. In der aktuellen urbanen Reallabor-Forschung können drei grundlegende Ebenen urbaner Reallabore unterschieden werden: Die Haushaltsebene, die Quartiersebene und die

Die Haushaltsebene

In einzelnen Haushalten oder Wohnblöcken werden neue Technologien oder haushaltsbezogene Interventionsstrategien untersucht. Für diese Ebene der Reallabore hat sich international der Begriff „Living Labs“ durchgesetzt. Auf europäischer Ebene besteht derzeit schon eine umfassende vernetzte Infrastruktur solcher Living Labs. Soziale Interaktionen über eine große Zahl von Haushalten hinweg können in diesen Laboren allerdings nur teilweise untersucht werden.

Die Quartiersebene

Auf dieser Ebene werden Stadtquartiere untersucht. Diese haben den Vorteil, dass sich die Effekte von kulturellen Identitäten und sozialen Diffusionsprozessen beobachten lassen. Der Untersuchungsraum bleibt für den Forschungsprozess überschaubar. Durch die weltweit vergleichbare Substrukturierung von Städten in Quartieren von vergleichbaren Größenordnungen besitzen die Erkenntnisse aus quartiersbezogenen Reallaboren ein höheres Maß an städteübergreifender Vergleichbarkeit.

Die Stadtebene

Diese Ebene umfasst gesamtstädtische Prozesse. Erst hier wird die Einbeziehung der Wirkungen von gesamtstädtischen Infrastrukturen (Verkehrs-, Erholungs- und Energieinfrastrukturen) möglich, die für eine große Zahl von Transformationsprozessen von Relevanz sind. Zur Beherrschung der mit einer gesamtstädtischen Betrachtung verbundenen Komplexität kann die Konzentration des Reallabors auf einzelne urbane Funktionen (z.B. Mobilität, Wohnen, Ernährung) sinnvoll sein.

Gut leben ohne eigenes Auto

Mehr Lebensqualität und innovative Mobilität in den Randlagen der Großstadt – dieses Ziel verfolgt CIVITAS ECCENTRIC MÜNCHEN. Zwei große Stadtquartiere werden zu Testfeldern

Niemand muss auf sein eigenes Auto verzichten – aber es soll auch ohne gehen. Starker Zuzug, mehr Menschen, mehr Verkehr: Das ungebremsste Wachstum stellt München wie viele andere Großstädte beim Thema Mobilität vor große Herausforderungen. Die relativ jungen Stadtquartiere Domagkpark und Parkstadt Schwabing waren für die Landeshauptstadt deshalb ein ideales Testfeld. Das EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC erprobte Maßnahmen für eine innovative und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung in Neubaugebieten. Das Ziel: die langfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens.

Alle Kommunen in der EU sollen profitieren

Die EU unterstützt das Programm mit 20 Millionen Euro, vier Millionen davon fließen nach München. Insgesamt wurden über den Zeitraum von vier Jahren im Domagkpark und in der Parkstadt Schwabing elf Maßnahmen getestet: in den Bereichen Carsharing, Bikesharing, Elektromobilität, Multimodalität, Mobilitätsmanagement, City-Logistik und Verkehrssicherheit. Die Projektleitung lag beim Kreisverwaltungsreferat. Partner waren das Referat für Arbeit und Wirtschaft, Green City e.V Experience GmbH, die Quartiersgenossenschaft Domagkpark sowie die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH. Die TU München begleitete das Projekt über die gesamte Dauer wissenschaftlich. Eng eingebunden im Rahmen einer Projekt- und Maßnahmenevaluation war das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Wie kann man Shared Mobility attraktiver machen? Wie erfolgreich sind Mobilitätsstationen, die innovativen Netzwerkknoten für E-Bike- und Carsharingangebote? Hilft moderne Kommunikationstechnologie, Verkehrswege sicherer zu machen? Mindert eine gut funktionierende Fahrgemeinschafts-App für Pendler den Parkdruck in den Vierteln? Antworten sollten die Maßnahmen im Living Lab liefern.

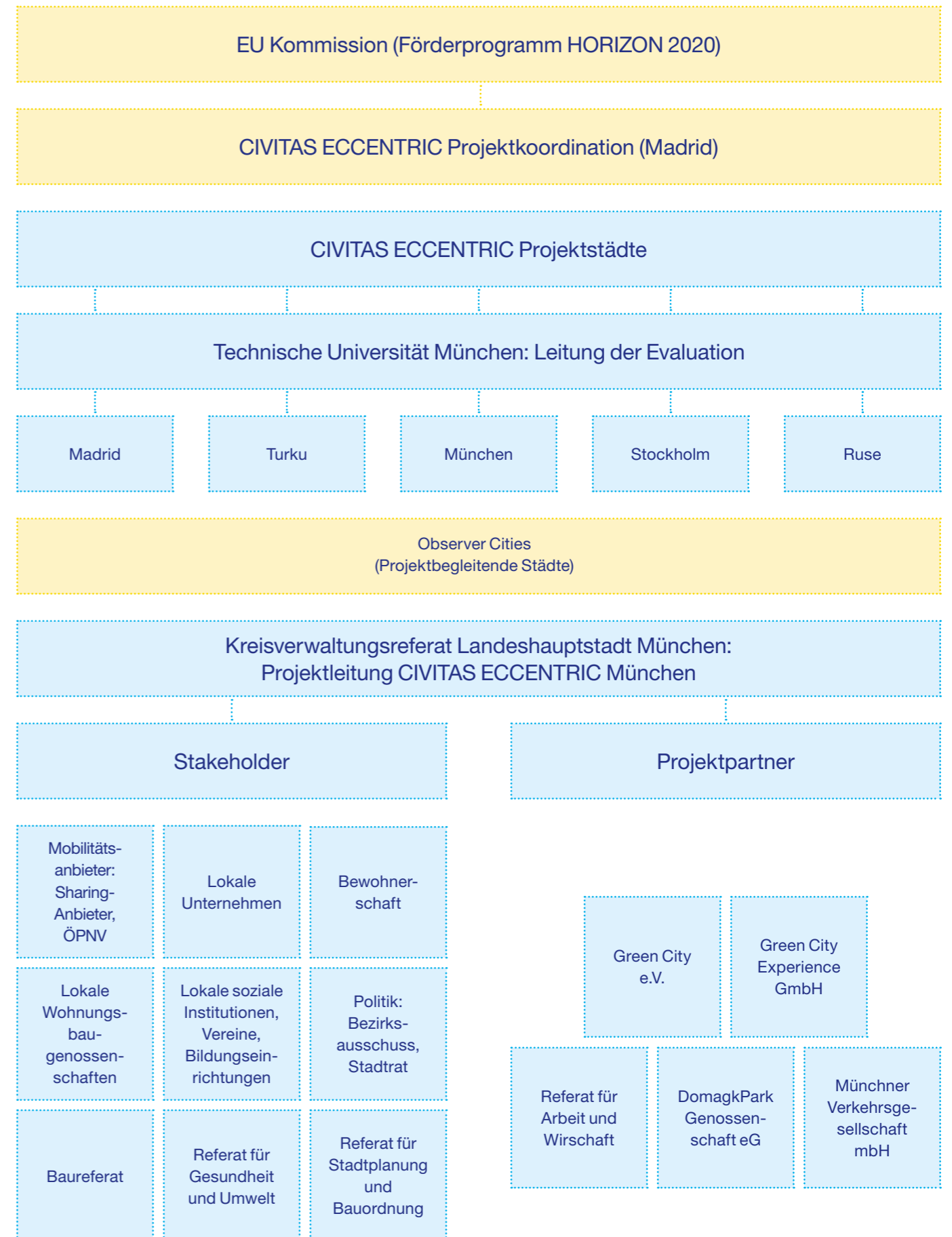
Im Gegensatz zu traditionellen Projektverfahren war das Ziel der Maßnahmen nicht starr vorab definiert, es passte sich den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer an. Bürgerinnen und Bürger sollten mitreden und die Prozesse mit beeinflussen, noch während der laufenden Laborphasen. Unter dem Begriff „Co-creation“ wurden verschiedenste Stakeholder von Anfang an eingebunden, um eine möglichst hohe Akzeptanz der Maßnahmen unter der Bürgerinnen und Bürgern zu erlangen.

Es sollte evaluiert werden, ob sich die Maßnahmen in die Stadt- und Verkehrsplanung integrieren lassen. CIVITAS ECCENTRIC sollte Erkenntnisse liefern für andere Münchner Neubauviertel.

Projektziele

- Nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens
- Reduktion des Parkdrucks und der Flächenkonkurrenz
- Förderung von Shared Mobility

Die Beteiligten



Ein Stadtquartier der kurzen Wege

Familienfreundliches Wohnen, attraktive Architektur und Arbeitsplätze nah an den Menschen: Der Domagkpark, ein relativ neues Quartier im Norden der Stadt, ist ein ideales Testfeld für alternative Mobilitätskonzepte

Große Räder, kleine Räder. Pink oder grün, ordentlich auf dem Ständer stehend oder gerade mal umgefallen – vor der Grundschule am Bauhausplatz parken die Scooter der Kinder. Roller oder Fahrräder sind die Verkehrsmittel der Wahl im Domagkpark, und die Kleinsten können sie hier im Quartier ohne großes Risiko nutzen. Auf breiten Wegen zwischen Grünflächen und Wohnhäusern übt der Vater mit dem Zweijährigen das Laufradfahren, der Kleine fürchtet sich nur vor der motorisierten Heckenschere, die eine Buchenhecke stutzt. Sie ist das lauteste an diesem kühlen Herbsttag, und der Frankfurter Ring ist nur einen Block entfernt.

Nach den Soldaten kommen die Künstler – ein neuer Stadtteil entsteht

Es war nicht immer so idyllisch hier, in der Nazizeit baute die Luftwaffe ab 1936 die sogenannte Funkkaserne. Nach dem Zweiten Weltkrieg errichtete die US-Armee eine Sammelunterkunft für ehemalige Zwangsarbeiter. Von hier aus kümmerte sich die UN um die Rückführung der verschleppten Menschen. 1956 ging das Gelände in die Verantwortung der Bundeswehr über, bis 1992 waren diverse Pionier- und Panzereinheiten auf dem Areal stationiert. 1993 waren die Soldaten weg, und die Künstlerinnen und Künstler kamen. Bis zu 300 Ateliers machten das Viertel zu einer der größten Künstlerkolonien Deutschlands. Heute zeugen noch das Städtische Atelierhaus am Domagkpark und einige neuerrichtete Ateliers in der Gertrud-Grunow-Straße von diesem künstlerischen Erbe.

2010 beschloss der Münchner Stadtrat den Bau dringend benötigter Wohnungen auf dem Areal mit den Begrenzungen Frankfurter Ring im Norden, Autobahn A9 Berlin-München im Osten und Domagkstraße im Süden. Geplant und schließlich umgesetzt wurde ein „mehnteiliges bauliches und freiräumliches Ensemble mit hohem Wohnanteil und ergänzenden Arbeitsplätzen“, wie es im „Gestaltungsleitfaden Funkkaserne“ des Referats für Stadtplanung heißt. Heute umfasst das Areal 1.700 Wohnungen und ist Heimat für circa 4.000 Menschen.

Es formte sich auf Initiative einzelner Bauherren ein Konsortium aus Baugenossenschaften, Baugemeinschaften sowie städtischen und privaten Wohnungsbaugesellschaften. Sie sorgten dafür, dass ab den ersten Planungsphasen die Belange der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner berücksich-



Eine Idylle wie auf dem Land. Dabei ist der Frankfurter Ring gleich nebenan.



Vor 30 Jahren fuhren hier noch Panzer, heute ist der Domagkpark ein lebendiges Münchner Wohnquartier.

tigt wurden. So entstanden um einen Stadtpark mit altem Baumbestand Wohngebäude in verschiedenen Architekturen für verschiedene Bevölkerungsgruppen. Es gibt eine neue Modellschule für kooperative Ganztagsbetreuung. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft Gewofag stellt Studierendenwohnungen zur Verfügung. Der Verein „Gemeinsam Leben Lernen“ betreibt Wohngemeinschaften von Menschen mit und ohne Behinderung. Ein Nachbarschaftstreff soll die Kontakte der Bewohnerinnen und Bewohner fördern. Mehrere Gasthäuser und Cafés laden dazu ein. Das kulturelle Leben wird durch Bühnen und Ateliers bereichert. Für pflegebedürftige Seniorinnen und Senioren soll ein ambulanter Dienst allen bedürftigen Bewohnern im Quartier rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Die Domagkpark Genossenschaft eG stellt als Non-Profit-Organisation Mitgliedern Dienstleistungen und Vergünstigungen zur Verfügung. Von der Schlagbohrmaschine bis zum elektrischen Fensterputzer und zum Beamer können sich Mitglieder Alltagsgegenstände ausleihen und „Sharekultur“ leben.

Einzelne Häuser sind mittlerweile architektonisch preisgekrönte Beispiele des Zusammenlebens. Vom zentralen Stadtpark mit seinen Hügeln und großen Spielplätzen gehen geräumige Wege ab, auf denen sich Fußgänger und Radlerinnen gleichzeitig bewegen können. Alle Angebote sind barrierefrei. In ei-

ner Charta Quartiersvernetzung verpflichteten sich die teilnehmenden Bauherren auch, ein innovatives und nachhaltiges Verkehrskonzept für das neue Viertel zu entwickeln. Zentraler Bestandteil des Mobilitätsangebots sind Mobilitätsstationen. Die beiden Stationen in der Gertrud-Grunow-Straße und der Max-Bill-Straße sind leicht an den gekennzeichneten Flächen – wie der grauen Stele und den leuchtend grünen Parkplätzen – zu erkennen. Hier finden sich Räder zum Ausleihen, Elektro-Roller, Ladeinfrastruktur sowie Stellplätze für Carsharing-Angebote. Weitere Angebote, wie E-Lastenräder, bietet zudem die Mobilitätsstation auf Privatgrund der Wohnungsbaugenossenschaft WOGENO eG.

Hat man also seinen Bedarf und seine Reise geplant, kann man sich über die Buchungs-Apps der Shared Mobility Anbieter sein Fahrzeug ausleihen. Langfristig soll die Idee die Abhängigkeit vom eigenen Auto mindern, was in einem Wohnquartier mit niedrigerem Stellplatzschlüssel (im Domagkpark ist der Schlüssel zwischen 0,5 und 1,0 realisiert) essentiell ist.

Trotz aller Innovationen sind auch die klassischen Verkehrsangebote und damit die Münchner Innenstadt schnell zu erreichen. Von der Endhaltestelle Schwabing Nord braucht die Tram acht Minuten zur Münchner Freiheit.

Nicht nur die Türme sind hier Highlights

Die Parkstadt Schwabing ist ein Geschäftszentrum mit mehr als 12.500 Arbeitsplätzen und ein Wohngebiet mit 1.500 Einheiten. Hier zeigt sich, ob innovative Maßnahmen wie Bikesharing und City-Logistik funktionieren

„Rettende Einfälle“, „Guter Kaffee“, „Mehr Einnahmen, weniger Ausgaben“... Endlos aneinandergereiht zieren Redensarten, Sinnsprüche und geflügelte Worte die Fassade des imposanten Bürogebäudes an der Marcel-Breuer-Straße. Sie sollen positives Lebensgefühl vermitteln, gute Laune – Motivation am Bau sozusagen. In der Parkstadt Schwabing, dem größeren der beiden Quartiere im Münchner CIVITAS ECCENTRIC Living Lab, ist Tatkraft und Aufbruch tatsächlich ein passendes Motto. Hier allerdings ist die Mischung eine andere als im reinen Wohnviertel Domagkpark. Mehr als 12.500 Arbeitsplätze sind hier entstanden, dazu kommen 1.500 Wohnungen, davon 500 im sozialen Wohnungsbau.

Die Anfänge der Parkstadt reichen bis ins Jahr 1989 zurück. Begrenzt durch die Domagkstraße im Norden, die Walter-Gropius-Straße im Osten – parallel zur Autobahn A9,

durch die Schenkendorfstraße im Süden und die Straßenbahnlinie 23 im Westen erstreckt sich das Areal auf 40 Hektar. Ab 2000 wurde das Gebiet im Rahmen der städtischen Richtlinie zur sozialgerechten Bodennutzung (SOBON) umgestaltet. Bisherige Straßen sind verlegt oder überbaut, die neuen Straßen tragen die Namen der Designer und Designerinnen des Bauhaus.

Der Anspruch an gute Form und Architektur im Viertel ist immer wieder zu sehen. Da sind zum Beispiel die Highlight-Towers. Als die zweit- und vierthöchsten Häuser der Stadt sind sie Münchner Adresse internationaler Firmen. Die Liste der Unternehmen in der Parkstadt liest sich wie ein Handelsregister aus aller Welt. Amazon und Microsoft, Fujitsu und Osram, IBM und MAN, General Electric und ARRI haben hier Niederlassungen oder Filialen. Insgesamt sind 200 Firmen angesiedelt.

Auch wenn zwei U-Bahnstationen und die Tram 23 in der Nähe sind: Wenn 12.500 Menschen zu ihren Arbeitsplätzen kommen müssen, entstehen Engpässe und Staus im Berufsverkehr. Hier setzt eine der erprobten Maßnahmen von CIVITAS-ECCENTRIC an. Auf Initiative des Kreisverwaltungsreferats entstand JobRide, eine App-basierte Plattform für Mitfahrgelegenheiten. Sie soll im Viertel ansässige Firmen und ihre Mitarbeiter dazu bewegen, Fahrgemeinschaften zu bilden. Die Unternehmen müssen sich anmelden, über eine App können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter passende Partner suchen, mit denen sie den Weg zur Arbeit im Viertel teilen. Mit wenigen Klicks können die Teilnehmer auch selbst Routen und Mitfahrgelegenheiten anbieten. Ziel ist die bessere Besetzung der Autos während der Stoßzeiten. Mit vier großen Firmen, MAN, Osram, Fujitsu, Züblin können rund 2.500 Beschäftigte auf das Angebot zugreifen. Angenehmer Nebeneffekt der Aktion sind geringere Emissionen und ein paar mehr zwischenmenschliche Kontakte.



Bike oder Roller? In der Parkstadt kann man sich beides ausleihen.

Den Verkehrsdruck zu mindern, dabei aber nachhaltige Verkehrsalternativen anbieten: In diese Richtung gehen auch die beiden Mobilitätsstationen, die im Viertel entstanden sind. Unter den großen grauen Stelen mit dem „M“ finden sich Ladestationen für E-Autos, aber auch Standorte für Carsharing und Leihfahrräder. „Bei allen Neubauvierteln kommt es darauf an, Mobilität von Anfang an zukunftsorientiert zu gestalten“, sagte Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter bei der Eröffnung im Jahr 2018: „Ziel ist es, mehr Lebensqualität zu ermöglichen, ohne dass ein eigenes Auto nötig ist.“ Allerdings, und auch das gehört zur Realität, stehen immer wieder mal Autos, die nicht zu den Unternehmen gehören, auf den eigentlich reservierten Parkplätzen. Ein Zeichen für die angespannte Parksituation im Viertel.

In der Parkstadt wird aber nicht nur gearbeitet, sondern auch gelebt. Zwar sind auch hier mehr Büros entstanden als geplant, eine Folge des boomenden Wirtschaftsstand-

orts München, dennoch ist die Parkstadt ein lebendiges Zuhause für rund 4.000 Menschen. Wie in der Bürobebauung ist auch die Architektur der Wohnhäuser an den klaren Linien des Bauhaus orientiert. Breite Wege und viel Grün sollen die Lebensqualität steigern. Es gibt Spielplätze und Kitas, ein Nahversorgungszentrum sowie ein gastronomisches Angebot.

Für lebendige Strukturen in der Parkstadt Schwabing steht auch der Nachbarschaftstreff. Babytreffs, Wandergruppen, aber auch eine offene Werkstatt, in denen handwerklich Interessierte kreativ sein können, sind im Angebot – auch in Corona-Zeiten, wo alle Kontakte eingeschränkt sind.

Apropos Corona: „Jetzt sind viele Menschen im Home Office“, sagt Gerlinde Gottlieb vom Nachbarschaftstreff und unterstreicht nebenbei die Wichtigkeit von nachhaltiger Mobilität: „Damit kriegen die Parkstädter endlich auch mal Parkplätze.“



Tatkraft und Aufbruch – das strahlt die Parkstadt Schwabing aus. 12.500 Arbeitsplätze sind entstanden, 4000 Menschen leben hier.

Das Wichtigste aus Kapitel 1

1

Die Ziele von CIVITAS ECCENTRIC sind mehr Lebensqualität und nachhaltige Mobilität.

Der Fokus des EU-Projekts liegt auf den Randlagen der Städte. Hier entstehen neue Quartiere für viele Menschen. Daher der Projektname. ECCENTRIC heißt: außerhalb des Zentrums.

2

Fünf europäische Partnerstädte arbeiten gemeinsam an Mobilitätskonzepten.

Die Partner in Madrid, Ruse, Stockholm, Turku und München setzen mehr als 50 Maßnahmen zur städtischen Mobilität um – und tauschen sich dazu stetig aus.

3

Zwei große Stadtquartiere in München werden zum Living Lab.

Die Ideen und Maßnahmen von CIVITAS ECCENTRIC München werden in Reallaboren umgesetzt. Zwei Stadtquartiere am Stadtrand, der Domagkpark und die Parkstadt Schwabing, in denen 12 Maßnahmen erprobt werden, werden zu Testfeldern.

4

CIVITAS ECCENTRIC München ist ein gemeinsames Projekt von sieben Partnern.

Gemeinsames Planen und Handeln von Partnern aus Verwaltung, Wissenschaft und praktischer Bürgerarbeit kennzeichnen die Zusammenarbeit über eine Laufzeit von 50 Monaten.

Kapitel 2

Neue Mobilität in München – Vorstellung der 12 Projekt- maßnahmen

Das Projekt

Zahlen

Fakten

Zitate

Zahlen

126
Meter

hoch ist der
höhere der beiden
Highlight-Towers
in der Parkstadt
Schwabing

12
Projekte

wurden im Living
Lab in München
umgesetzt

14
Meetings

gab es mit den
Projektpartnern
in München

87
Prozent

der Bewohnerschaft
im Living Lab sind
sehr zufrieden oder
zufrieden mit dem
Mobilitätsangebot

8.000
Personen

wohnen im Living
Lab – dem
Domagkpark
und der Parkstadt
Schwabing

4,5
Millionen

Euro Budget
hatte München zur
Verfügung

50
Monate

betrug die Projekt-
laufzeit von CIVITAS
ECCENTRIC

89
Prozent

der Bewohnerschaft
im Domagkpark
und in der Parkstadt
Schwabing errei-
chen in fünf Minuten
zu Fuß eine Mobili-
tätsstation

Oktober: CIVITAS ECCENTRIC Kick-off in Madrid

Februar: Eine Delegation aus Amsterdam besichtigt als erste Fachdelegation das Living Lab von CIVITAS ECCENTRIC München

Juli bis November: Launch des Nachbarschaftsportals domagkpark.de

Februar: Vollversammlung aller Partnerinstitutionen von CIVITAS ECCENTRIC in München. Launch der Mitfahrer-App JobRide in der Parkstadt Schwabing

Juli: Eröffnung der beiden ersten **Mobilitätsstationen** im Living Lab sowie des **Concierge-Dienstes** im Domagkpark durch OB Dieter Reiter. Einweihung des ersten **Mikrodepots**

September: **Mobilitätsfest** für die Einwohnerschaft im Domagkpark

Mai: Präsentation beim **Europatag** auf dem Münchner Marienplatz

Juni: Start der **Direkt- und Dialogmarketingkampagne** für private Haushalte im Living Lab

August: **ACM Experience Days** im Domagkpark

Januar: Beginn der **Projekt-evaluation**

Februar: Start von „**kreuz und quer**“ im Domagkpark.

März: Präsentation auf der **3rd Global Ministerial Conference on Road Safety** in Stockholm

2016

Projektstart
Planungsphase

Einführungsveranstaltung im Domagkpark am 27. Oktober. Dabei sind Projektpartner, Mitglieder des BA12, Mitglieder der Münchner Stadtverwaltung und viele Interessierte aus dem Quartier

2017

Erstes internationales Auftreten

Mai: ECCENTRIC München präsentiert sich auf der 21. „**European Conference of Mobility Management**“ in Maastricht.

2017

Erste Umsetzungen der Maßnahmen

November: Offizielle Vorstellung des eTrike-Prototyps durch die MVG und TU München. Nutzertest der Beacon-gesteuerten Indoor-Routing-App für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen in der U-Bahn Haltestelle Münchner Freiheit

2018

Umsetzungsphase Bürgerteilnahme

März: Einführung der **Parkraumbewirtschaftung** im Domagkpark. **Stadtratsreise** zum Thema „Verkehr und Mobilität“ in die CIVITAS ECCENTRIC Partnerstadt Stockholm

Mai: erste Haushaltsbefragung im Living Lab

2018

Umsetzungsphase Bürgerteilnahme

November: **Auszeichnung im Wettbewerb** „Erfolgreich vernetzt in Europa – gemeinsam Städte und Regionen gestalten“ durch das Bundesinnenministerium. ECCENTRIC als **wichtiges Teilprojekt** für die Vernetzung

2019

Evaluation und Präsentationen

September/Oktober: **zweite Haushaltsbefragung** im Living Lab

Oktober: Präsentation beim **CIVITAS Forum 2019** in Graz

November: Präsentation am **Smart City Expo World Congress** in Barcelona

2020

Projektabschluss und Bilanz

September: Präsentation auf den **European Urban Mobility Days** der Europäischen Kommission

30.11.2020: **Projektabschluss CIVITAS ECCENTRIC**

Zitate

„CIVITAS ECCENTRIC hat es ermöglicht, dass die Menschen im Domagkpark an konkreten Beispielen Quartiersentwicklung und Mobilitätsveränderungen erleben können.“

Tom Kremer,
Vorstand Domagkpark
Genossenschaft eG

„Wir konnten eine Menge über urbane Mobilität im Austausch mit den europäischen Partnern lernen. CIVITAS ECCENTRIC hat es uns ermöglicht, außerhalb der normalen Grenzen zu denken und ein innovatives Logistikkonzept zu erproben.“

Johannes Horvath,
Referat für Arbeit und Wirtschaft
der LH München

„ECCENTRIC hat uns die wertvolle Chance gegeben, innovative Produkte in einem realen Kontext zu testen. Dadurch konnten wir sowohl den Mehrwert eines neuartigen Leichtfahrzeugkonzepts als auch die Potenziale von E-Roller-Sharing-Systemen vor Ort live evaluieren.“

Dr. Jessica Le Bris,
Leitung Mobilität Green City GmbH

„Als Umweltverein konnten wir viele der innovativen Ideen und Learnings in unsere lokale Arbeit einfließen lassen. Das Konzept unseres Bildungsprojekts „Transfer“ fand so großen Anklang, dass es in andere Städte verbreitet werden konnte.“

Lea Wisler,
Green City e.V., Projektleitung „Transfer“

„Wichtig ist die Vernetzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu einem Gesamtsystem, das ein autoarmes Leben ermöglicht. Der ÖPNV ist umweltfreundlich, platzeffizient und sozial inklusiv. Daher ist er das Rückgrat nachhaltiger urbaner Mobilität.“

Pia Fuchs,
Stadtwerke München GmbH,
Projektleitung Neue Mobilitätsformen

„Wissenschaft und Praxis haben sehr viel voneinander gelernt – und wir sind sehr dankbar, dass wir mit so vielen engagierten Menschen in München und in vielen weiteren europäischen Städten ein Stück an der Zukunft der Mobilität bauen durften.“

Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulforth,
TU München, Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt

Mobilitätsmanagement

Mit Bus oder Auto in die Schule? Nicht im Domagkpark. Im Testgebiet lernen Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrkräfte, wie man auch anders ans Ziel kommt – mit spielerischem Ansatz



Direkt- und Dialogmarketing für private Haushalte

Die Menschen informieren und sie anregen, Neues auszuprobieren – so funktioniert's

Wie kann ich mich bewegen in meinem Viertel, was wird angeboten, und wie funktioniert das alles? Wenn solche einfachen Fragen nicht beantwortet sind, dann nützen die schönsten Innovationen und Angebote nichts. Deshalb gingen die Verantwortlichen für das Mobilitätsprojekt CIVITAS ECCENTRIC aktiv auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu.

Mit Direkt- und Dialogmarketing wurden alle Haushalte angesprochen, informiert und angeregt, die Mobilitätsmöglichkeiten der Initiative zu nutzen. Mit erstaunlichem Erfolg, wie sich bald herausstellen sollte.

Im Living Lab Domagkpark und Parkstadt Schwabing bekamen mehr als 3.700 Haushalte wichtige Informationen

In die City mit der kostenlosen Wochenkarte

per Post. Ein Selfmailer der Stadt mit dem CIVITAS ECCENTRIC-Logo informierte nicht nur über die Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote. Es gab

auch das Angebot einer kostenlosen Wochenkarte für den MVV, mit der Bewohnerinnen und Bewohner die Verbindung in die Innenstadt nutzen konnten. Daneben sollten Testangebote für verschiedene Shared Mobility Anbieter die teilweise sicher vorhandene Schwellenangst reduzieren, mal neue Formen der Mobilität auszuprobieren.

Die Empfänger konnten sich Infomaterial auf Anforderung individuell zusammenstellen lassen und auf einem faltbaren Quartiersplan alle Möglichkeiten und verschiedene Angebote zum Thema Mobilität in ihrem Wohnquartier kennenlernen.

Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Lieber gemeinsam zu Fuß als mit dem Elterntaxi zur Schule: Kinder werden für neue Ideen sensibilisiert

Kinder sind die Zukunft. Nicht nur generell, sondern ganz konkret im Alltag werden sie das Zusammenleben formen – auch in den Modelllaboren des CIVITAS-ECCENTRIC-Projekts. Deshalb wendet sich das Mobilitätsmanagement im Domagkpark und der Parkstadt Schwabing konkret an die Zielgruppe Kinder und Jugendliche. Sie sollen für umweltfreundliche Verkehrsalternativen sensibilisiert werden, und nicht zuletzt sollen sie – spielerisch – ihr Viertel kennenlernen.

Exemplarisch dafür steht „kreuz und quer“. Bei einer Art Schnitzeljagd bekamen die Kinder einen Spielausweis. Mit

dem konnten sie zu Fuß, auf dem Rad oder dem Roller rund 30 gekennzeichnete Boxen in ihrem Viertel suchen.

Gemeinsam fühlen sich die Kinder sicherer

An den Boxen gab es elektronische Punkte auf die Karte. Angenehmer Effekt neben der Gruppenerfahrung und der Lust am Wettbewerb: Die Kinder

haben Spaß draußen und lernen ihr Quartier kennen. Auch der „Bus mit Füßen“ spielt sich draußen ab. Er ist im Grunde eine Laufgemeinschaft zur Schule, die das Elterntaxi per Auto zur und von der Schule ersetzen soll. Acht bis zehn Kinder der ersten beiden Jahrgangsstufen bewegen sich – zunächst unter Begleitung eines Erwachsenen – gemeinsam auf dem Schulweg. Das erhöht das Sicherheits- und Gemeinschaftsgefühl.

Beim Theaterprojekt „Let's go“ für ältere Kinder wurde das Thema Mobilität künstlerisch aufgegriffen und zu Diskussionen angeregt.

Mobilitätsmanagement für Unternehmen

Weniger Stress in der Fahrgemeinschaft: Die Maßnahme JobRide bewegt Pendler zum Ridesharing

Die Wachstumsregion Münchner Norden ist ein Magnet – nicht nur rund 8.000 Menschen leben in den beiden Vierteln Domagkpark und Parkstadt Schwabing. Jeden Tag zieht es auch rund 12.500 Menschen an ihre Arbeitsplätze in der Parkstadt. Viele kommen mit dem Auto, und viele suchen einen Parkplatz – Stress, Stau und Frust sind oft die Folge.

An dieser Stelle setzt JobRide an, eine Maßnahme des Kreisverwaltungsreferats, die Pendler zum Carsharing bewegen soll.

Im Kern ist es die gute alte Fahrgemeinschaft, nach der Logik: vier Autopendler

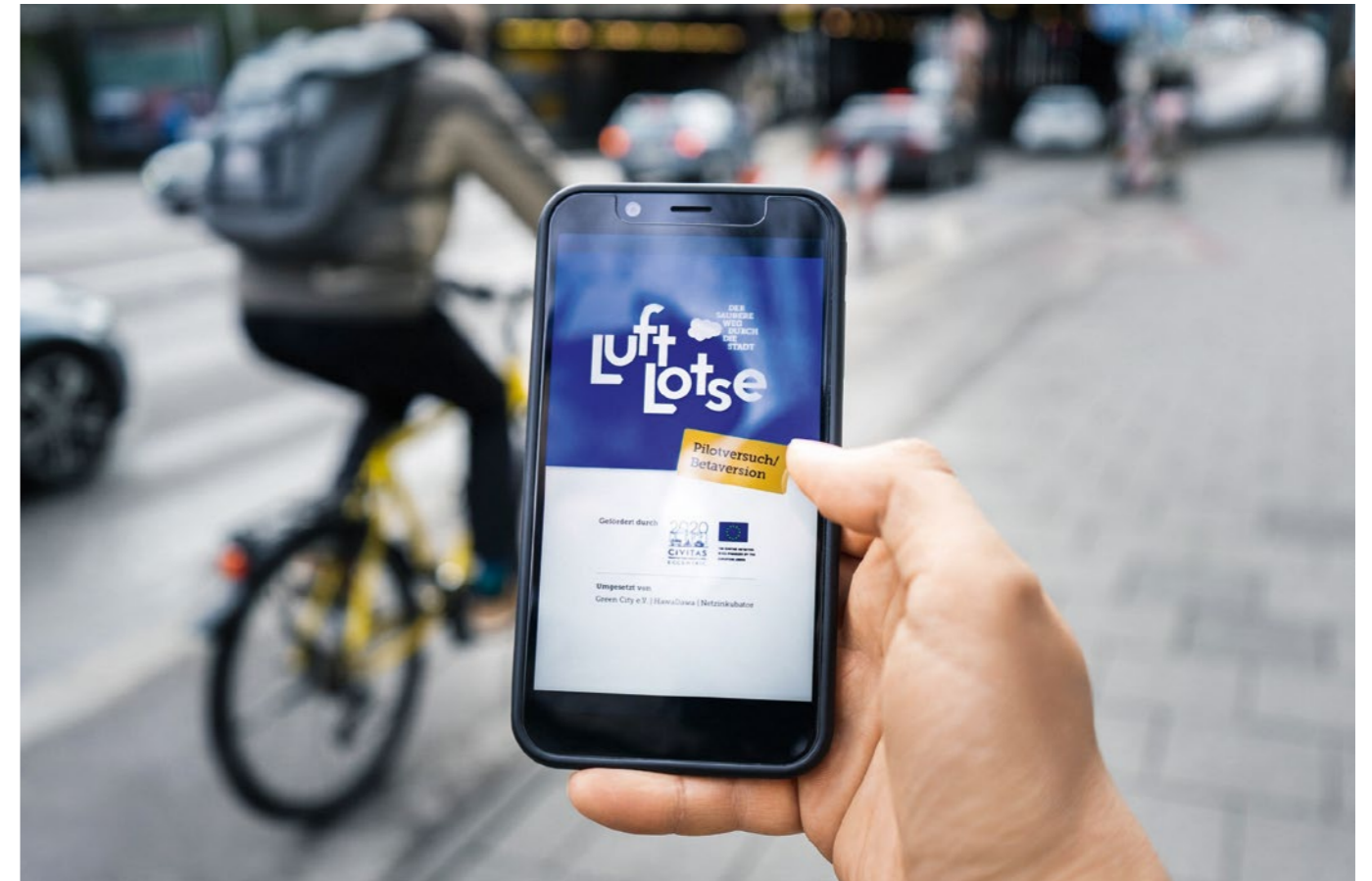
in einem Wagen sind drei Autos weniger auf Parkplatzsuche. JobRide bietet die Möglichkeit, mit Hilfe einer App Fahrge-

Vier große Player sind in das Projekt involviert

genheiten anzubieten, und zwar firmenübergreifend. Voraussetzung: Die Firmen müssen sich bei JobRide registrieren.

Bisher sind mit Fujitsu Technology Solutions GmbH, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, OSRAM GmbH und Ed. Züblin AG/STRABAG AG vier große Player involviert. Damit haben 2.500 Beschäftigte über eine App, die Website oder einen Online-Kalender die Möglichkeit, mit JobRide umweltfreundlicher zu pendeln. Weitere Unternehmen haben bereits ihr Interesse an JobRide bekundet.

Auf Basis der eingegebenen Daten stellt JobRide automatisch mögliche Fahrgemeinschaften zusammen. Die Folge: Es gibt weniger Emissionen und weniger Parkplatzsorgen, JobRide schafft Kontakte und spart Geld.



Wie ist die Luftqualität heute? Die Luftlotse-App gibt Auskunft.

Luftlotse

Eine App liefert aktuelle Daten über die Luftqualität und ermittelt den saubersten Weg durch die Stadt

Luftverschmutzung ist und bleibt eine Realität in der Stadt. Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik muss sein, sie zu verringern – und ihr möglichst zu entgehen. Dabei soll der „Luftlotse – der saubere Weg durch die Stadt“ helfen. Das ist eine von Green City eigens für das Reallabor entwickelte App mit zwei zentralen Funktionen.

Die App ist einerseits verbunden mit einem Netz von Messstationen im Living Lab, die aktuelle Daten über die Luftqualität liefern. Die Messgeräte wurden vom Münchner Start-Up Hawa-Dawa entwickelt und auf Flächen von Privathaushalten im Reallabor installiert. Feinstaub, CO₂, Stickoxid, Kohlenmonoxid wurden analysiert. Ein schneller Blick auf das Smartphone

sollte die Nutzer über die aktuelle Luftqualität in der Umgebung informieren.

Die App plant die Reisewege

Die Daten fließen dabei aber auch in die Routing-Funktion der App ein. Das bedeutet: Die Nutzer können ihren Weg von A nach B so planen, dass er oder sie den akuten Belastungen entgeht. Empfohlen werden aufgrund der Datenlage Alternativen für Fuß- oder Radwege.

Außerdem kann die App einen persönlichen CO₂-Fußabdruck abbilden. Die Folgen des eigenen Verkehrsverhaltens werden auf diese Weise plastisch.

Nach geplanter Weiterentwicklung ermöglicht der Luftlotse die Reisewege der Nutzerinnen und Nutzer mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu planen. Die App soll über Schnittstellen Zugang zu Sharing-Anbietern sowie zum öffentlichen Nahverkehr bieten.

Die Routenplanungsfunktion wurde im Living Lab erprobt. Bei entsprechendem Ausbau der Messinfrastruktur kann der Wirkungsbereich der App erweitert werden. Die App greift dabei auf Messdaten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zurück.

Concierge

Weniger blockierte Straßen, weniger Emissionen – das wollte man mit einem Quartiersladen erreichen

Ein Ort, an dem man seine Pakete abholen kann, zugleich eine Anlaufstelle für Handwerker-Aufträge und Service-Dienstleistungen – die Idee klingt bestechend und attraktiv. Mit der Maßnahme „Concierge“ im Reallabor Domagkpark wurde die Praxistauglichkeit des Plans an Ort und Stelle überprüft.

Ziel der Maßnahme war einerseits, den stets wachsenden Lieferverkehr in das Stadtquartier einzudämmen: Weniger blockierte Straßen und Gehwege, weniger Stau, weniger Emissionen.

Zum anderen ging es um Aufbau und Ausbau sozialer Strukturen: Im Quartiersladen sollten auch Dienstleistungen gebucht werden können, die es im neuen Viertel nicht oder noch nicht gibt:

Handwerker-Aufträge, Reinigungs- und Putzdienste et cetera. Außerdem war eine Verteilerstation für Pakete und Päckchen vorgesehen, an der die Liefer-

Erkenntnisse für die ganze Stadt

wagen der großen Auslieferer sämtliche online bestellten Waren abliefern und Lastenfahräder diese an die Endabnehmer ausliefern sollten. Entstehen sollte ein Knotenpunkt für ein soziales Netz-

werk. Im Praxistest stieß die Maßnahme allerdings auf einige unerwartete Schwierigkeiten.

Vor allem die Zulieferer wollten ihre Pakete auch auf der letzten Meile nur ungern aus der Hand geben. Außerdem stauten sich in den Quartiersläden immer wieder viele Pakete, die nicht zugestellt werden konnten oder nicht abgeholt wurden.

Der Nachbarschaftsladen hingegen funktionierte mit einem geänderten Geschäftsmodell zunehmend gut. Ein abgespeckter Paketshop-Service, Kaffee und Bio-Eisangebot, ein Ticketservice sowie weitere Dienstleistungen machen den neuen Concierge zu einem beliebten Treffpunkt im Quartier.



Heimat Domagkpark

Maria Knorre hat den Aufbau des neuen Viertels von Anfang an begleitet



Im Domagkpark nennen sie viele nur „die Maria“. Ob jemand eine Bohrmaschine ausleihen möchte oder ein Paket abgeben will – Maria Knorre hilft immer weiter. Sie arbeitet bei der Domagkpark Genossenschaft eG und kümmert sich – um fast alles. Auch um die Mobilität im Viertel.

Frau Knorre, wie lange wohnen Sie schon im Domagkpark?

Seit März 2016. Von Anfang an hat mir gefallen, dass ich an der Entwicklung dieses Stadtviertels mitarbeiten kann. Zunächst in der Planungsphase bei der Bürgerbeteiligung, die letzten vier Jahre habe ich dann bei der Domagkpark Genossenschaft zwei Projekte im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC geleitet.

Welche Projekte waren das?

Das erste war der Aufbau einer Quartiers-Webseite, auf der möglichst viele Informationen über das Viertel angeboten werden. Das zweite Projekt war der Aufbau einer Concierge-Station, also einer Quartierszentrale mit Schwerpunkt Logistik.

Was ist das Besondere am Domagkpark, wie unterscheidet er sich von anderen Stadtteilen?

Ein wichtiger Unterschied ist, dass er komplett auf städtischem Grund errichtet wurde. Das heißt, die Stadt hat viel mehr Einflussmöglichkeiten als bei privaten Bauprojekten. Zum Beispiel hat sie den Investoren klare Vorgaben gemacht. Da ging es um die Zusammensetzung der Bewohnerschaft, um Grün-

flächen, Gemeinschaftseinrichtungen oder die Verkehrsführung. Das hat viele Vorteile gebracht.

Wie sieht es mit dem Verkehr aus?

Wir haben breite Gehwege und keinen Pkw-Querverkehr durch das Viertel. Das bringt wesentlich mehr Sicherheit und führt zum Beispiel dazu, dass schon Erstklässler alleine in die Schule gehen können. Außerdem gibt es drei Sharing-Stationen, bei denen man verschiedene Fahrzeuge ausleihen kann, vom E-Lasten-Bike bis zum normalen Auto.

Wie kommt das an bei den Leuten im Viertel?

Unsere Nutzung hier ist höher als beim Durchschnitt in München. Wobei man natürlich zugeben muss, dass der Verkehr nicht reduziert wird, wenn ich statt mit dem eigenen Auto mit dem Leihauto zum Flughafen fahre. Aber vielleicht macht dieses Angebot auf Dauer das eigene Auto überflüssig.

Hat das Projekt CIVITAS ECCENTRIC München das Stadtviertel nach vorne gebracht?

Das kann man schon sagen. Es hat uns die Aufmerksamkeit der städtischen Referate gebracht. Auch die finanzielle Unterstützung war hilfreich. Die Mobilitätsstationen sind ein echter Gewinn. Die bleiben uns hoffentlich auch nach dem Ende des EU-Projekts erhalten.

Im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC ist auch die Concierge-Station

entstanden. Was war der Grundgedanke?

Es sollte eine richtige Quartierszentrale mit einer umweltfreundlichen Paketverteilung werden. Das heißt, möglichst alle Paketdienste liefern die Sendungen bei der Station ab und die Empfänger holen sie selbst, oder der Concierge bringt sie mit dem Lastenrad. Es gibt weniger Lieferverkehr und die Nachbarn treffen sich.

Gute Idee, aber es hat nicht richtig funktioniert. Was war das Problem?

Manche Paketdienstleister wollten auch auf der letzten Meile nicht auf ihren exklusiven Vertriebsweg verzichten. Mit Konkurrenten in einer gemeinsamen Anlaufstelle, das war für diese Anbieter schwierig. Außerdem ist das unendlich aufwändig in der Abwicklung: Der Empfänger ist nicht da, das Paket muss zurückgeschickt werden, an manchen Tagen kommen so viele Sendungen an, dass man nicht weiß, wohin damit. Obwohl die Anwohner das Projekt gut angenommen haben, mussten wir es nach zwei Jahren aus finanziellen Gründen stoppen. Es wird aber in kleinerer Form mit nur einem Paketdienstleister weitergeführt.

Gibt es im Domagkpark so etwas wie ein Heimatgefühl?

Potential dafür gibt es. Die Fluktuation ist sehr gering, die Menschen wohnen gerne hier. Und ein Kind, das hier aufwächst, sagt später vielleicht mal: Ich bin vom Domagkpark.

Eine App zur Orientierung

Die App hilft Menschen mit Sehbehinderung, sich im U-Bahnhof zurechtzufinden

Barrierefreiheit ist mehr als die Abwesenheit von Stufen und baulichen Hindernissen. Neben einer behinderten- und altersgerechten Verkehrsinfrastruktur kann die Barrierefreiheit durch moderne Kommunikationstechnologien verbessert werden –

Münchner Freiheit erprobt wurde. Die App soll sehbehinderten Menschen dabei helfen, sich in ÖPNV-Gebäuden, wie U-Bahnhöfen, zu orientieren.

Konkret funktioniert die App im Zusammenspiel mit einem Netz von Bluetooth-Beacons, das im U-Bahnhof Münchner Freiheit installiert wurde. Diese Sender kommunizieren mit der Routing-App auf dem Smartphone der Nutzerinnen und Nutzer.

Mit den positionsspezifischen Informationen kann die App die Nutzerinnen und Nutzer zum nächsten Fahrkartenselbstautomat navigieren, die Entfernung zum nächsten Ausgang bestimmen oder zu einem Geschäft im Sperrgeschoss führen. Alle Funktionen sind über eine Sprachausgabe

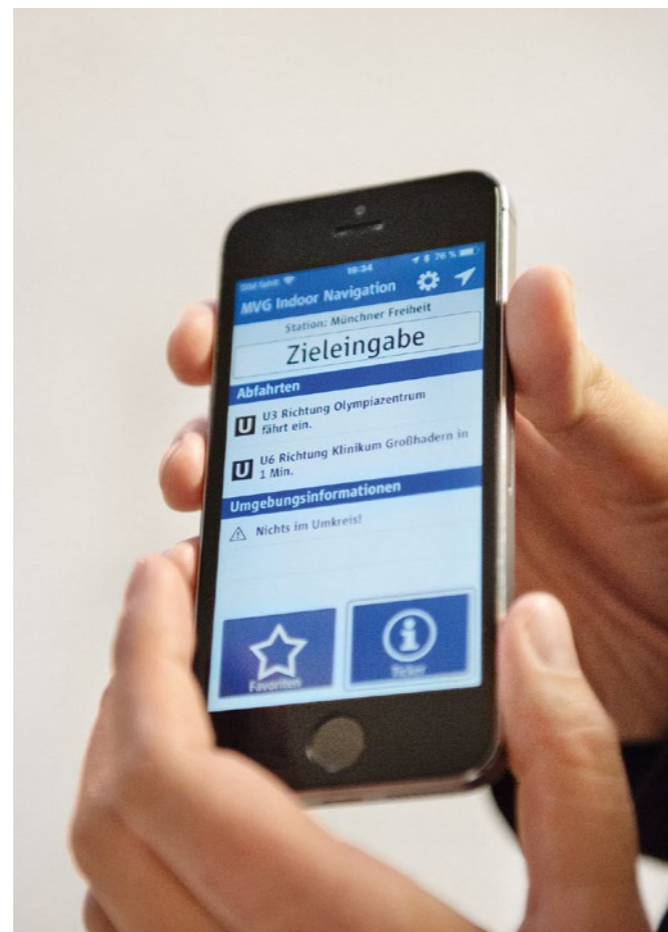
verfügbar, die App kann die Informationen vorlesen. Der Bayerische Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. stand bei der

Die App kann die Informationen vorlesen

Entwicklung und der Erprobung der App mit seiner Erfahrung und Sachkunde beratend zur Seite. Ziel des Pilotprojekts war es blinden und sehbehinderten Menschen eine stärkere Orientierung in U-Bahnbauwerken zu ermöglichen.

Wie weit ist die nächste Treppe entfernt?

ersetzt diese aber nicht. Darauf zielte der Pilot einer Indoor-Navigations-App mit Bluetooth-Technik, die im Bahnhof



ACM – das Nonstop-Elektromobil

Das E-Fahrzeug mit einem speziellen Akku-Konzept besteht bei CIVITAS ECCENTRIC den Praxistest



entwickelt haben.“ ACM steht für Active City Mobility und ist ein innovatives E-Mobilitätskonzept-Forschungsvorhaben, das in München erprobt wurde. Hinter ACM steht ein Konsortium von Partnern, das vom Bundeswirtschaftsministerium gefördert wird. Zu den Partnern gehören unter anderem der Akku-Lieferant BZM, Fraunhofer ESK, Siemens, aber auch die Green City Experience GmbH.

„Es sind nicht die Elektroautos, die den Engpass darstellen“, sagt Paul Leibold: „Es ist die Versorgung mit Energie.“ Die Reichweitendiskussion und ein Blick auf die immer öfter belegten Ladesäulen zeigt, was der CEO von ACM meint: „Es braucht eine intelligente Vernetzung, und das ist es, was wir mit ACM

Der Clou an dem Fahrzeug: Es steht nicht stundenlang unbrauchbar an der Ladesäule, während es aufgeladen wird. Es funktioniert mit Wechselakkus. Während das eine Set von Energiespeichern an der Ladestation hängt, treiben die anderen Akkus das Fahrzeug an. Im Idealfall ist das ACM auch als Sha-

ring-Fahrzeug rund um die Uhr einsatzbereit.

Das Design des Dreisitzers ermöglicht einerseits die Nutzung als Pkw oder als Taxi. Eine große Ladekapazität – eine Europalette passt in den 360-Liter-Kofferraum – macht das ACM andererseits zur Alternative zum herkömmlichen Kombi oder zum Lastenfahrrad.

Dabei ist der Prototyp leicht, er bringt inklusive Batterien lediglich 650 Kilo auf die Waage. Weniger Gewicht bedeutet auch weniger Energiebedarf, angegeben ist ein Nennverbrauch von 8,5 Kw/h auf 100 Kilometer. Die Reichweite beträgt 160 Kilometer, die Höchstgeschwindigkeit 90 km/h.

Elektroroller Emmy

Die roten E-Roller sind eine platzsparende Alternative zum Pkw und helfen, Emissionen zu reduzieren

In der Münchner Innenstadt gehören sie schon zum Straßenbild, durch CIVITAS ECCENTRIC sind die Emmys, die roten Elektro-Roller auf Verleihbasis, auch

Free-Floating mit der orangefarbenen Schwalbe

außerhalb der City etabliert. „Nachhaltige Mobilität durch E-Scoter-Sharing“ heißt die Maßnahme, die in enger Verbindung zu den Mobilitätsstationen im Domagkpark und in der Parkstadt-

Schwabing steht. Die Roller sollen platzsparend eine Alternative zum Privat-Pkw bieten und dabei helfen, Emissionen zu reduzieren. Die Elektro-Emmys mit dem Look der klassischen „Schwalbe“ fahren fast lautlos. Und sie sehen auch noch gut aus. In ihrem Gepäckkoffer befinden sich die Schlüssel, ein Reinigungssset für den Sitz, sowie zwei Helme in verschiedenen Größen und zwei Haarnetze.

Teilnehmen können alle Inhaberinnen und Inhaber eines Führerscheins der Klassen B oder A (Motorrad) ab 18 Jahre. Der Verleih funktioniert sehr einfach auf App-Basis und nach dem Free-Floating-System. Das heißt: Die Fahrerin oder der Fahrer können die Schwalbe überall im Geschäftsgebiet der App ab-

stellen. Die Parkplatzsuche ist fast überall unproblematisch, die Roller dürfen auf Gehwegen abgestellt werden.

An der Mobilitätsstation Marianne-Brandt-Straße hatten die Emmys fünf reservierte Parkplätze. An vielen Tagen waren die roten Roller alle ausgeliehen.



Transfer – mobil sein, mobil bleiben

Auf dem Smartphone nachsehen, wann die U-Bahn kommt: Was für Jüngere selbstverständlich ist, bereitet Älteren oft Schwierigkeiten. Das Projekt Transfer bringt die Generationen zusammen – und beide profitieren davon



Wie macht man nochmal einen Screenshot? Was ist ein Cache? Und: Wann bin ich eigentlich im WLAN? Der digital-affine Teil der Menschheit verdreht bei solchen Fragen verständnislos die Augen. Wie kann man sowas nicht wissen? Aber es gibt ja auch noch den anderen Teil der Menschheit – vor allem bei den älteren Semestern. Was weltweit zutrifft, stimmt auch in München. Im Projekt CIVITAS ECCENTRIC hatte das Programm „Transfer – mobil sein, mobil bleiben“ das Ziel und die Aufgabe, Wissenslücken zu schließen und die Generationen zusammenzubringen.

Die Lebenswelt der Älteren praktisch erfahren

Das Thema innovative Mobilität bot sich bei dem Programm an. Der Grundgedanke des Bildungsteams im Verein Green City ist einfach: „Ganz selbstverständlich nutzen heute viele Menschen neue Medien und Technologien für ihre Mobilitätsplanung“, heißt es da, und: „Wie wäre es, wenn medienaffine, junge Menschen älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern zeigen, wie die neuen Technologien dafür genutzt werden können?“

Zwischen 2016 und 2020 vermittelten 332 Schülerinnen und Schüler insgesamt 224 Seniorinnen und Senioren in 15 verschiedenen Klassen, wie sie moderne Kommunikationsmittel anwenden können, um den ÖPNV und nachhaltige Verkehrsalternativen besser zu nutzen. Beide Seiten haben von der Rollenverteilung profitiert – zumal die neuen „Schüler“ die Gelegenheit nutzten, auch allgemeine Fragen zum Thema Smartphone und Computer zu stellen. Die jugendlichen Lehrerinnen und Lehrer waren auf ihre Rollen gut vorbereitet.

Das intergenerationelle Projekt hatte zwei Phasen. Zunächst lernten die künftigen Dozierenden, sich in die Lebenswelt von älteren Menschen hineinzusetzen – und das teilweise ganz wörtlich. Die jungen Leute schlüpfen in GERTA,

was für gerontologischen Testanzug, also einen Alterssimulationsanzug steht. Gewichte, sichtfeld einschränkende Brille sowie Schalldämpfer simulieren körperliche Einschränkungen, wie sie ältere Menschen leider oft erleben. Empathie und Selbsterfahrung lauteten die Stichworte, die jungen Menschen sollten auch ihre Soft Skills schulen. Und die Jugendlichen lernten auch selbst noch Features und Funktionen, zum Beispiel zur Online-Fahrplanauskunft oder zum Bikesharing.

In der zweiten Phase kamen viele der wissbegierigen Seniorinnen und Senioren mit ihren eigenen Smartphones und Laptops in die Computerräume der teilnehmenden Schulen. Die Schulungen waren in bis zu vier Workshops aufgeteilt, die Teilnahme war dank der Förderung durch die EU und der Landeshauptstadt kostenlos. Es ging um „Einführung ins Internet und Smartphones“. Auch der Zusammenhang zwischen Mobilität und Klimawandel wurde diskutiert. Und dann schließlich das Kernthema elektronische Fahrplanauskunft, Sonderfunktionen und Online-Ticket, Car- und Bikesharing, Fernverkehr mit Bus und Bahn. „Für mich war das eine Win-Win-Situation“ sagt einer der beteiligten Senioren: „Dass ich gelernt

habe, mich besser zu orientieren, der nette Kontakt zu einer Schülerin, überhaupt die Idee, zwei Generationen zusammenzubringen.“

Und was sagen die Jugendlichen? „Das Projekt hat auch mir Neues vermittelt. Die Arbeit mit älteren Menschen und ihnen alles genau zu erklären, das fand ich super.“ Und die Stimmung? „Wir haben viel gelacht!“

Türen öffnen auf der menschlichen Ebene

Die Green-City-Initiatorinnen und Initiatoren äußerten sich zufrieden und waren begeistert von der Offenheit aller Beteiligten. „Auch auf sozialer und zwischenmenschlicher Ebene“ habe die Maßnahme „neue Türen geöffnet“. Mehrere Ältere seien mit den jungen Leuten über die Workshops hinaus in Kontakt geblieben. Manche helfen ihren neuen Bekannten gegen ein kleines Taschengeld im Alltag auch künftig weiter.



Das Smartphone für die Mobilitätsplanung nutzen: Schülerinnen und Schüler erklären, wie's geht.

Nachbarschaftsportal

Auf dem Internet-Auftritt des Domagkpark finden die Bewohnerinnen und Bewohner auch Infos zur Mobilität



Ein Park, Plätze und viel Grün: Im Domagkpark gibt es viele mögliche Treffpunkte für die Bewohnerinnen und Bewohner – und dennoch: Moderne Kommunikation findet heute zunehmend auch Online statt. Dieser Entwicklung trägt das „Nachbarschaftsportal“ Rechnung, der Internet-Auftritt des Stadtviertels

und Living Labs im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS ECCENTRIC.

Unter www.domagkpark.de finden die Bewohnerinnen und Bewohner Nachrichten aus dem Quartier, die Angebote

Wann fährt die nächste Tram zur Freiheit?

Gewerbetreibender, Veranstaltungstipps und jede Menge Service. Darunter auch ein eigener Ordner unter der Rubrik

Mobilität – zentraler Bestandteil des CIVITAS ECCENTRIC-Projekts.

In Echtzeitdaten können die User feststellen, wann die nächste Tram Richtung Münchner Freiheit fährt, welche Ladesäulen für Elektro-Autos in Betrieb sind, welche Autos die Carsharing-Anbieter an den drei Mobilitätsstationen bereitstellen, oder wo man einen E-Scooter mieten kann.

Alle Standorte, ob Gastronomie, Mobilität oder Sozialeinrichtungen sind auf digitalen Übersichtskarten verzeichnet, mit denen sich die User orientieren können. Außerdem erfahren die Bewohnerinnen und Bewohner Hintergründe über die Entstehung des Viertels oder besondere Wohnformen im Quartier.

eTrike

Studierende der TU München entwickelten zusammen mit SWM/ MVG ein Dreirad für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Nachhaltige Mobilität hat von Carsharing über ÖPNV bis zum Lastenrad und E-Scooter viele Gesichter. Sie soll auch von möglichst vielen Menschen genutzt werden können.

Um älteren und körperlich eingeschränkten Personen eine Möglichkeit zu bieten, auch weitere Strecken durch die Quartiere zurückzulegen, haben die SWM/ MVG die Entwicklung eines Prototyps eines elektrischen Lastendreirads in Auftrag gegeben. Studierende an der TU München entwickelten diesen. Das eTrike war integrierbar in das Verleihsystem der MVG-Räder.

Das Dreirad ist so konzipiert, dass es auch Menschen mit leichten Gehbehinderungen oder Gleichgewichtsproble-

men komfortabel und sicher bedienen können. Der starke E-Motor ermöglicht neben der Personenbeförderung den Transport von bis zu 30 Kilo Nutzlast.

Leichter Einstieg auch für ältere Menschen

Das eTrike hat einen tiefen Einstieg und ist auch für ältere Menschen leicht zu fahren. Die Gepäckbox hat zwei Flügeltüren, die sich einfach zum rückenschonenden Be- und Entladen öffnen las-

sen. Bei der Entwicklung des eTrike-Prototyps setzte das Team der TU München die Erfahrungen und Bedürfnisse der Nutzer und Nutzerinnen um. Auch der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München steuerte wichtige Erkenntnisse bei.



Den sperrigen Lieferverkehr aus den Straßen verbannen – das ist die Idee der Mikrodepots.

Mikrodepots

Die Sammel- und Verteilstationen sollen Lieferverkehr auf der letzten Meile überflüssig machen

Von Groß zu klein – nach diesem Prinzip funktioniert die Idee der Mikrodepots. Die Sammel- und Verteilstationen für Lieferdienste sollen die sperrigen Liefer-Kombis aus den Straßen der Städte halten und damit dem Verkehrsinfarkt vorbeugen.

Im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS ECCENTRIC wurde in verschiedensten Stadtquartieren Münchens die Idee erprobt, Lieferungen aus dem stets steigenden Onlinehandel umzuladen. Von den Lieferwagen der Verteiler auf Lastenfahrräder in den Vierteln. Zu diesem Zweck wurden die Pakete zwischengelagert – in den Mikrodepots. Von Groß zu Klein auf der letzten Meile. Die Fahrräder bringen die Pakete von den Mikrodepots an die Heimatadressen der Be-

steller. Der Clou an der Maßnahme: Das System funktioniert in beide Richtungen. Die Kundin oder der Kunde kann seine Retoure auch beim Lastenradfahrer abgeben.

Der Vorteil: weniger Verkehr, weniger Abgase

Die etwa 130 Zentimeter hohen Metallboxen waren an vier verschiedenen Stellen in der Stadt verteilt. Sie sind relativ unscheinbar und mit einem IT-ba-

sierten Verschlussystem ausgestattet. Der Vorteil dieser Depots besteht auch darin, dass sie von unterschiedlichen Kurierdiensten genutzt werden könnten und somit keine Exklusivstandorte für einzelne Paket- und Kurierdienste nötig wären.

„Mit der Optimierung innerstädtischer Logistikkabläufe unter Einsatz von Lastenrädern wird ein Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsemissionen und des motorisierten Verkehrsaufkommens geleistet“, heißt es in einer Erklärung der Industrie und Handelskammer (IHK).

Mikrodepots seien, so die IHK, „ein wichtiger Baustein multimodaler Verkehrslösungen“.

Mobilitätsstationen

In der Parkstadt Schwabing und im Domagkpark haben Bewohnerinnen und Bewohner die Wahl: E-Auto, Roller oder Leihrad? An der Station stehen alle Fahrzeuge bereit. Und dazu die entsprechenden Lademöglichkeiten



Auf dem Parkplatz ganz in der Nähe ist alles startklar: Auto, Fahrrad, Elektro-scooter und E-Bike. Geht's zum Bäcker? Zum Großeinkauf, zum Möbelhaus vor der Stadt – oder an einen der Seen? Ganz nach Bedarf und nach Belieben kann man an einem bestimmten Ort auswählen, welche Art der Mobilität man braucht.

Das ist die Idee hinter den Mobilitätsstationen, einer der zentralen Maßnahmen im CIVITAS ECCENTRIC-Projekt in der Landeshauptstadt. Im Reallabor Domagkpark und Parkstadt Schwabing sind in den vergangenen beiden Jahren vier dieser markanten Stationen entstanden, die nachhaltigen Verkehr fördern, Parkplatznöte lindern, Emissionen senken und den Verzicht aufs eigene Auto erleichtern sollen. Sie befinden sich in der Max-Bill-Straße und in der Gertrud-Grunow-Straße im Domagkpark sowie in der Karl-Weinmair-Straße und der Marianne-Brandt-Straße in der Parkstadt Schwabing.

Vier Stationen warten im Living Lab auf Kunden

„Mit Mobilitätsstationen will die Stadt den Herausforderungen von beschränkten Platzverhältnissen und unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen begegnen“, sagte Münchens OB Dieter Reiter 2018 bei der Einweihung der ersten beiden Stationen im Domagkpark und der Parkstadt Schwabing: „Ziel ist es, mehr Lebensqualität und vollständige Mobilität zu gewährleisten, ohne dass ein eigenes Auto nötig ist.“

Der Münchner Norden wächst doppelt so schnell wie der Rest der Stadt. In den beiden Vierteln, die für CIVITAS ECCENTRIC als Living Lab ausgesucht wurden, wohnen rund 8.000 Menschen, und es gibt 12.500 Arbeitsplätze. Parkplätze sind oft Mangelware.

Nach der aktuellen Stellplatzverordnung muss in München pro Haushalt ein Stellplatz bereitgestellt werden. Dieses Verhältnis soll langfristig geändert

werden, weniger Stellplätze pro Haushalt ist das Ziel. Im Living Lab Domagkpark ist ein Stellplatzschlüssel von 0,5 bis 1,0 inzwischen realisiert. „Sharing Economy“, die Kultur des Teilens, ist ein wichtiger Baustein dabei. Wer sich an Ort und Stelle entscheiden kann, was er oder sie gerade benötigt, ist auch offener für neue Verkehrsmittel. Der „Modal Split“, die Verteilung der benutzten Verkehrsmittel, ändert sich dadurch, indem der eigene Pkw auch mal stehen gelassen wird, hoffen die Planerinnen und Planer.

Sollten sich Mobilitätsstationen als Angebotszentren innovativer Mobilität durchsetzen, dann könnte dies den Stellplatzschlüssel positiv beeinflussen. Wer auf das Auto verzichten kann, braucht auch keinen Stellplatz mehr.

Weithin sichtbar kennzeichnen graue Stelen mit einem „M“ in der gelben Spitze die Stationen. Auf den Info-Stelen ist im einzelnen aufgeführt, welche Angebote es an der Station gibt. Die variieren, grundsätzlich gibt es eine MVG-Radstation, ein bis zwei E-Autoparkplätze mit Ladestation und mindestens ein bis zwei Parkplätze für Carsharing. Im direkten Umfeld fallen die Parkplätze auf, deren leuchtend grüne Pflaster darauf hinweisen, dass hier nur die Autos der Carsharing-Anbieter stehen sollen. Dabei setzt die Stadt erstmals das bayerische Carsharing-Ge-

setz um, wonach öffentlicher Raum für Carsharing-Angebote zur Verfügung gestellt werden darf.

Das Konzept als Vorbild für andere Städte

Aktuell nutzen im Testgebiet Stattauto, SIXT Share, Share Now und Miles das Angebot. Normalerweise würden die Sharinganbieter dieses Quartier gar nicht bedienen, weil es außerhalb ihres Geschäftsgebiets liegt. Durch CIVITAS ECCENTRIC wurde es möglich – ein attraktives Angebot für die Bewohnerinnen und Bewohner und außerdem lukrativ für die Anbieter. Nicht alle von ihnen verlangen, die Fahrzeuge wieder an den Stationen abzustellen, was die Flexibilität für Nutzerinnen und Nutzer weiter erhöht.

Das Konzept der Mobilitätsstationen soll über die Reallabore hinaus Schule machen. Nach den Vorstellungen der Planerinnen und Planer eignet sich das Konzept nicht nur für den Rest von München, auch in anderen europäischen Städten sei die Einrichtung kundenfreundlicher Mobilitätsstationen sinnvoll.



Präventive Verkehrssicherheit

Die Gefahr erkennen, bevor ein Unfall passiert: Diese Idee wird im Reallabor erprobt. Aus Unfalldaten entsteht eine Risikokarte – und eine emotionale Bindung zum Thema



Am Bildschirm den eigenen Schulweg sicherer machen. Auf dem Fahrradsattel Daten funken, die Unfälle verhindern. Klingt nach Science Fiction, sind aber tatsächlich zwei Software-basierte Maßnahmen, die im Rahmen des CIVITAS ECCENTRIC-Projekts im Reallabor Domagkpark und Parkstadt Schwabing erprobt wurden. Beide Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit erhöhen, und beide haben präventiven Charakter. Sie sollen Unfälle vermeiden, sie sollen wirken, bevor etwas passiert.

Will man den Anteil von Radfahrerinnen und Radfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern in den wachsenden Städten erhöhen, muss die Sicherheit stark im Fokus stehen. Das betrifft alle, besonders auch Ältere und Kinder. Die subjektiv empfundene Angst um körperliche Unversehrtheit und die Sorge um die persönliche Sicherheit ist ein unterschätzter Hinderungsgrund für mehr nachhaltigen Verkehr.

Bei heiklen Passagen den Button drücken

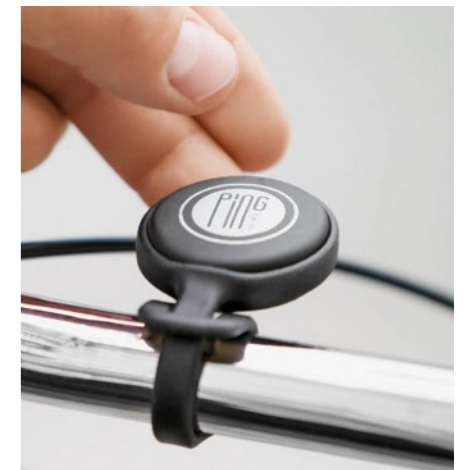
Mit diesem Gefühl des Risikos und des Ausgesetztseins sind die Menschen im Straßenverkehr oft allein. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Aktion PING hingegen konnten brenzlige Verkehrssituationen nicht nur registrieren, sondern in Echtzeit melden. Über den Zeitraum von zwei Monaten hatten Freiwillige die Aufgabe, ihre täglichen Radrouten über einen PING-Button zu bewerten. Der Button ist ein Bluetooth-fähiger GPS-Tracker, der den Ort markiert, an dem der Knopf gedrückt wird. Passierten die Testerinnen und Tester eine heikle Passage, sei es nur ein Schlagloch, eine unübersichtliche Einfahrt oder auch parkende Autos am Radweg, dann sollten sie den Knopf am Lenker drücken. Die Daten flossen zugleich auf eine installierte App auf dem Smartphone der Probandinnen und Probanden. Die Daten werden anonym analysiert, es entsteht eine Art Risiko-Heatmap, die den Verkehrsplanern zur Verfügung gestellt

wird. Mit Hilfe der App kann im Nachhinein die Situation weiter beschrieben und somit der Kommune signalisiert werden, dass dort möglicherweise eine bauliche Veränderung der Straßeninfrastruktur notwendig ist, um den Ort sicherer zu gestalten. Die Planerinnen und Planer erhoffen sich eine Unfallreduktion um bis zu 20 Prozent, eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung und bessere Verkehrskonzepte.

Mit dem Konzept wird ein neuer Weg zu mehr Verkehrssicherheit beschritten. Die Idee, Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer selbst auf drohende Gefahren hinweisen zu lassen, ist neu. Wenn überhaupt, dann entstanden solche Karten bisher nur aufgrund polizeilicher Unfalldaten – also nach dem Geschehen. Der Ansatz beim Pilotprojekt PING ist präventiv und soll diese Unfalldaten durch die Sichtweise der Radfahrerinnen und Radfahrer ergänzen. Den Entscheidungsträgern in den Kommunen sollen noch mehr Daten an die Hand gegeben werden, die Unfallschwerpunkte identifizieren, entschärfen oder vermeiden helfen. Die Organisatoren sprechen von einem „vorbeugenden Ansatz für das Sicherheitsmanagement im Straßenverkehr“. In dem enorm sensiblen und politisch aufgeladenen Thema Verkehrssicherheit ist es nach Überzeugung der Initiatoren wichtig, alle Stakeholder an der Planung zu beteiligen. Objektive Verkehrssicherheit sollte mit subjektiver Verkehrssicherheit kombiniert werden.

Ebenfalls präventiv ist der Ansatz von FAPS (Fraunhofer Accident Prevention School), einer Initiative des Fraunhofer-Instituts zum Thema Schulwegsicherheit. Es gebe eine „Angebotslücke beim Thema Unfallverhütung für 12- bis 17-Jährige“, so die Initiatoren vom Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) an der Universität Dresden, die mit ihrem Programm in die Klassenzimmer gehen. Das FAPS-Programm macht sich die Affinität der Altersgruppe zu Computer und Games zunutze und konfrontiert die Teilnehmer zugleich mit realen Unfallszenarien aus ihrem Umfeld.

Aus den Unfalldaten der Polizei lassen die FAPS-Macherinnen und -Macher eine elektronische Karte mit Unfällen im Umfeld der Schule entstehen. Mit dieser Smart-Data-Karte können Schülerinnen



Der PING-Button, ein bluetoothfähiger Tracker.

und Schüler sehen, ob es auf ihrem Schulweg Unfälle schon einmal gegeben hat, was dabei passiert ist, wer beteiligt war, ob es Verletzte gab. So entsteht auch emotionale Bindung zum Thema.

Die Projektarbeit soll die Schülerinnen und Schüler für die Problematik weiter sensibilisieren. Die Smart-Data-Karte ermöglicht es ihnen darüber hinaus, das Unfallgeschehen am Tablet nachzuvollziehen. In einer Art Rollenspiel können sie sich dabei zum Beispiel in das Führerhaus des Lkw versetzen und so erfahren, dass nicht jede Verkehrsteilnehmerin und jeder -Teilnehmer in einer bestimmten Situation alles sieht.

Ohne erhobenen Zeigefinger

Der eher belehrende Ansatz, der sonst naturgemäß Verkehrserziehung dominiert, fällt in diesem Programm weg. Bewusst sollte auf den erhobenen Zeigefinger verzichtet werden. „Der pädagogische Ansatz setzt besonders darauf, das Bewusstsein der Schüler für die Rolle als schwächerer Verkehrsteilnehmer zu stärken“, heißt es bei der IVI. „So lernen die Jugendlichen etwa, dass auch bei korrektem eigenen Verhalten eine Unfallgefahr besteht und auch das Fehlverhalten anderer einzukalkulieren ist.“

Das Wichtigste aus Kapitel 2

1

Bewohnerinnen und Bewohner haben die Wahl: E-Auto, Leihrad oder Roller?

An fußläufig zu erreichenden und für alle zugänglichen Mobilitätsstationen stehen Sharing-Angebote bereit – und dazu die entsprechenden Lademöglichkeiten. So werden Alternativen zum eigenen Auto geboten.

2

Effektives Mobilitätsmanagement soll die Bürgerinnen und Bürger zum Umdenken anregen.

Mit Direkt- und Dialogmarketing wird die Bewohnerschaft angesprochen und informiert, um langfristig auch von der Nutzerseite eine Verkehrswende voranzutreiben. Dabei sollen auch die Kleinsten schon mit eingebunden werden.

3

Apps liefern Daten zum Verkehrsgeschehen und tragen zur präventiven Verkehrssicherheit bei.

Aktuelle Daten über die Luftqualität oder Informationen für Menschen mit Behinderung erleichtern die Mobilität, eine spezielle Software hilft, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

4

Mobil sein, mobil bleiben – ein Projekt bringt Generationen zueinander.

Jugendliche und Ältere setzen sich zusammen, um voneinander zu lernen. Transfer, das heißt Wissen weitergeben. Über nachhaltige Mobilitätsangebote mit dem Smartphone – und vieles andere.

Kapitel 3

Ergebnisse und Bewertungen des Projekts – und ein Blick in die Zukunft der Mobilität

Evaluation als Blick zurück – und nach vorne

Vier Jahre CIVITAS ECCENTRIC – welche Erkenntnisse und Wirkungen hat das Projekt gebracht? Dieser Frage widmet sich eine umfangreiche wissenschaftliche Bewertung

Wer führt die Evaluation durch?

Die Technische Universität München, Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, wurde als Evaluationspartner für die wissenschaftliche Begleitung von CIVITAS ECCENTRIC beauftragt. Der TUM fällt dabei die Rolle zu, die Evaluation des Projekts zu leiten und übergreifend „lessons learnt“ und Policy-Empfehlungen zu erstellen. Zudem ist die TUM für die lokale Evaluation der Maßnahmen in München verantwortlich. Auf lokaler Ebene der vier anderen Projektpartnerstädte unterstützen Forscher aus weiteren führenden Forschungsinstitutionen die Evaluation.

Was sind die Bestandteile der Evaluation?

Die Evaluation hat zwei Hauptuntersuchungsebenen. Zum einen die Projektebene und zum anderen die Maßnahmenebene. Auf Projektebene werden zwischen den Städten systemische Analysen zu bestimmten Policy-Feldern durchgeführt. Auf Maßnahmenebene werden einerseits die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen dokumentiert und zum anderen die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Prozesse untersucht.

Maßnahmenevaluation

Mit der Maßnahmenevaluation werden die zuvor für jede Maßnahme festgelegten Indikatoren (KPIs) berechnet und überprüft. Hierzu zählen beispielsweise Akzeptanz- und Zufriedenheitsmessungen der Bewohnerschaft mit der jeweiligen Maßnahme, Kosten für die Maßnahme oder mögliche Mobilitätsverhaltensänderungen, die auf die Maßnahme zurückzuführen sind. Hierfür wurden quantitative Erhebungsverfahren angewendet.

Prozessevaluation

Prozessevaluation hat dagegen zum Ziel, Erkenntnisse zum Entwicklungs- und Implementierungsprozess der Maßnahme

zu liefern. Hierbei ging es weniger um harte Zahlen und Kennziffern, sondern vielmehr um den Erkenntnisgewinn, welche Faktoren und Rahmenbedingungen förderlich oder auch hinderlich für eine erfolgreiche Implementierung der Maßnahmen waren. Zu den Ergebnissen gelangte man über qualitative Forschungsmethoden.

Und wie werden die Wirkungen der Maßnahmen gemessen?

Zur Messung der Wirkungen der einzelnen Maßnahmen wurden gemeinsame Indikatoren und Richtlinien entwickelt. Die Evaluierungsteams der fünf Partnerstädte recherchierten zunächst Literatur aus Forschung und Praxis. Darauf aufbauend wurde ein Indikatorenkatalog mit „Key Performance Indicators“ (KPIs) entwickelt, anhand derer die Wirkungen der Maßnahmen überprüft werden können. Die tatsächlichen Wirkungseffekte wurden dann anhand unterschiedlicher quantitativer und qualitativer Forschungsmethoden gemessen.



Überprüfung der Evaluationsergebnisse – Wissenschaft in Aktion.

Ausgangslage

Zentrales Untersuchungsziel war es, in Erfahrung zu bringen, wie die 12 erprobten Maßnahmen in CIVITAS ECCENTRIC München von den Bewohnerinnen und Bewohnern wahrgenommen und beurteilt werden und welche Wirkungen von ihnen auf das Mobilitätsverhalten ausgehen.

Über die gesamte Projektdauer fanden unterschiedliche Workshops zu den Maßnahmen im Living Lab statt, zum Beispiel User-Experience Workshops zu präventiven Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder dem ACM.

Kernstück der Evaluation bildete die zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten durchgeführte Haushaltsbefragung im Münchner Living Lab. Ausgewählte Haushalte wurden postalisch um ihre anonymisierte Teilnahme gebeten. Auf Basis einer Rücklaufquote von 27 Prozent in der ersten und 16 Prozent in der zweiten Befragungswelle konnten umfangreiche Erkenntnisse für das Projekt gewonnen werden.

Methodik

Mit der quantitativen Erhebungsmethoden wurde darauf abgezielt, statistische Daten zu sammeln, um die Wirkungen der Maßnahmen zu erheben.

- Auswertung statistischer Daten
- Online-Umfragen und Zählungen
- Haushaltsbefragung zu zwei Zeitpunkten

Qualitative Methoden der empirischen Sozialforschung haben explorativen Charakter. Sie wurden angewendet, um Mobilitätsbedürfnisse und Nutzererfahrungen zu erforschen.

- Workshops mit Stakeholdern und der Bewohnerschaft
- User Experience Workshops und Interviews

Ziele

Von der Evaluation verspricht man sich Erkenntnisse, die in anderen Projekten und Städten sinnvoll angewendet werden können.

Im Einzelnen:

- Identifizierung von Barrieren und förderlichen Faktoren, die eine künftige Entwicklung und Implementierung der Maßnahmen erleichtern
- Bewertung der einzelnen Maßnahmen nach ihrem Erfolgsgrad
- Erkenntnisgewinn zu den Prozessen, die von der Entwicklung bis hin zur Implementierung der Maßnahme wirken

Lösungen für die Mobilität der Zukunft

Die Maßnahmen von CIVITAS ECCENTRIC liefern wichtige Forschungserkenntnisse – auch wenn nicht alles umgesetzt werden konnte. Das Interesse der Menschen an neuen Mobilitätsformen ist geweckt



Auf der Metaperspektive hat die Fokussierung auf Stadtviertel in Stadtrandlagen Pioniercharakter. Der Blick auf diese bis dato kaum betrachteten städtischen Räume ist von enormer Relevanz für die Zukunft, da europaweit der Trend zur Urbanisierung voranschreitet. Großstädte wie München wachsen weiter in ihren Außenbereichen, die damit einhergehenden negativen verkehrlichen Auswirkungen nehmen zu.

Die gesammelten Ergebnisse sind somit von essentieller Bedeutung für die künftige Stadt- und Mobilitätsplanung – gerade bei der Errichtung von Neubauvierteln im Stadtrandbereich, wie dies in München der Fall ist.

Daneben hat das Verbundprojekt CIVITAS ECCENTRIC vier Jahre lang einen europaweiten Austausch zu identischen oder ähnlichen Problemen städtischer Mobilitätsgestaltung ermöglicht.

Der kontinuierliche Dialog unter dem Leitsatz „miteinander und voneinander lernen“ führte zu einem internationalen Perspektivenwechsel, zu neuen Anregungen und Lösungsansätzen. Eine zentrale Erkenntnis für den Erfolg des Projekts ist die gute und enge Zusammenarbeit von Projektpartnern und Sta-

keholdern während der gesamten Projektlaufzeit.

Zudem hat sich gezeigt, dass sich mutiges Vorgehen auszahlt: Dinge ausprobieren, neue Wege gehen, Innovationen im kleinen Testrahmen direkt auf die Straße bringen – dadurch lässt sich ein sehr schneller Erkenntnisgewinn erreichen. Vor allem, wenn man dabei die sonst langen Abstimmungsprozesse mit Politik und Verwaltung umgeht, oder von anderen Städten lernt, wie diese manchmal praktische oder bürokratische Hürden überwunden haben.

Das Auto abschaffen? Nicht so schnell

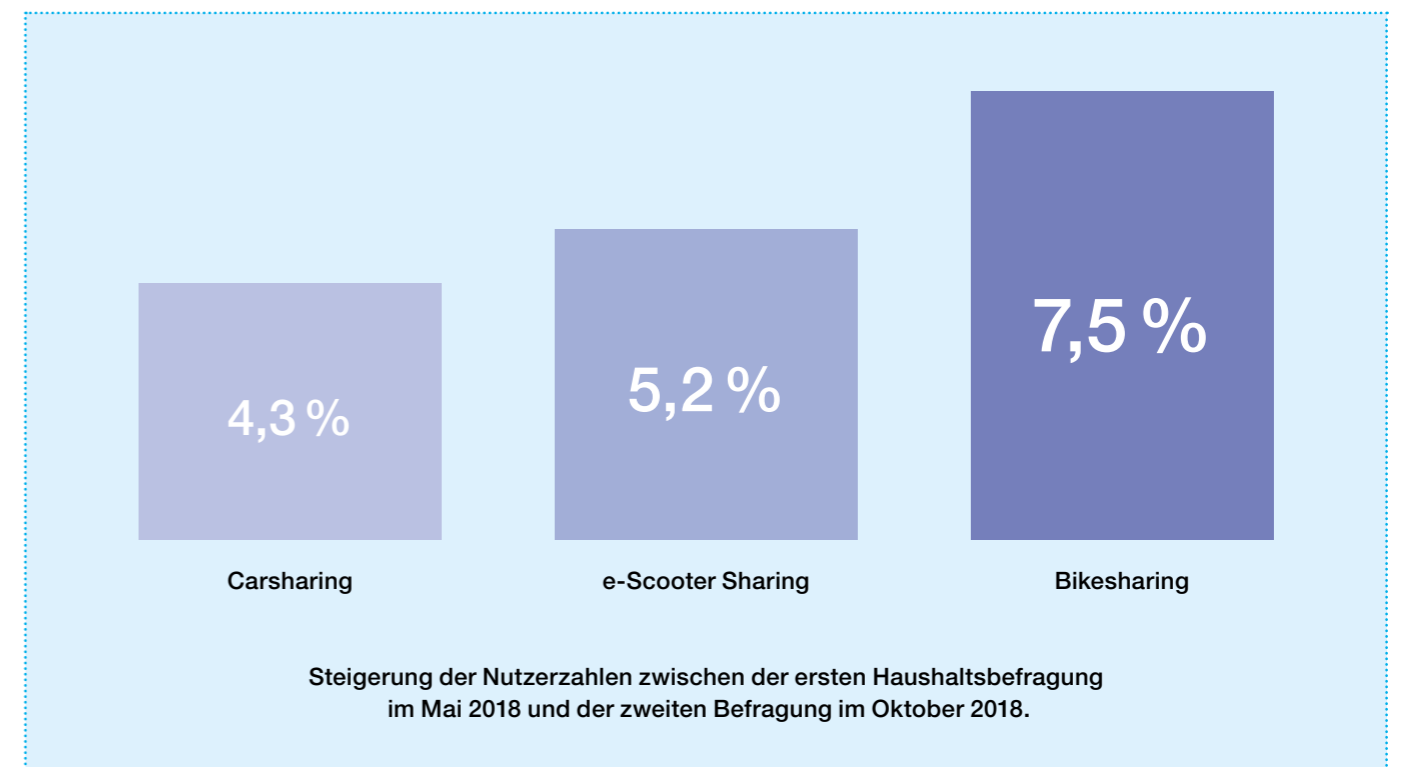
Im Vordergrund der Projektevaluation stand die Ergebnisbilanz zu den erprobten Maßnahmen. Hier konnte über alle fünf Partnerstädte hinweg ein positives Resümee gezogen werden, auch wenn die einzelnen Maßnahmen in ganz unterschiedlicher Weise hinsichtlich ihres Realisierungsgrads und der ausgehen-

den Wirkungen auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu bewerten sind. Grundidee von CIVITAS ECCENTRIC war es, ganz unterschiedliche Mobilitätsmaßnahmen zu erproben, die alle ein hohes Maß an Innovativität gemeinsam haben. Damit einher ging die bewusste Akzeptanz des Scheiterns im Sinne der nicht erfolgreichen Umsetzung einzelner Maßnahmen.

Die Lerneffekte aus unvollendeten, verzögerten oder nur teilweise implementierten Maßnahmen haben eine enorme Bedeutung für die künftige Planung und Umsetzung ähnlich konzipierter Projekte. Hierbei zeigte sich der große Vorteil der Umsetzung auf Reallaborebene.

Die Wirkungseffekte konnten zunächst im kleinen Testrahmen evaluiert werden, bevor eine Auswahl für eine stadtweite Skalierung oder Replizierung auf andere Städte in Betracht gezogen wurde.

In München bildete die zweimalige Haushaltsbefragung im Frühjahr 2018 und Herbst 2019 im Living Lab das Herzstück der Projektevaluation. Eine Haupterkenntnis dabei ist, dass die Projektlaufzeit von vier Jahren und die zweimalige Haushaltsbefragung innerhalb von eineinhalb Jahren ein zu kurzer Zeitraum war, um wirklich Mobilitätsver-



haltensänderungen feststellen zu können. So ist die Abschaffung eines eigenen Autos keine kurzfristige Entscheidung, und neue Mobilitätsangebote wie Shared Mobility im Viertel führen nicht zu unmittelbar grundlegenden Mobilitätsverhaltensänderungen.

So hat sich der durchschnittliche Pkw-Anteil je Haushalt über den Evaluationszeitraum hinweg sogar leicht erhöht. Es hat sich zwar gezeigt, dass es am Ende der Projektlaufzeit weniger Haushalte gab, die ein Auto besitzen. Demgegenüber gab es aber eine Zunahme an Haushalten mit mehr als zwei Autos. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass es generell in Deutschland und auch in München einen Trend zur Erhöhung des Pkw-Anteils je Haushalt gibt.

Als positives Projektergebnis kann generell eine höhere Zufriedenheit der Bewohnerschaft mit den Projektmaßnahmen festgehalten werden. Zudem sind positive Anzeichen in Richtung verstärkter Annahme nachhaltiger Mobilitätsangebote festzustellen. So stieg die Zufriedenheit im eigenen Wohnquartier um je drei Prozent hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit sowie der Car- und Bike-Sharing Angebote, und sogar um acht Prozent hinsichtlich des ÖPNV-Angebots. Durchwegs positive Effekte zeigten sich vor allem auch bei Projektmaßnahmen mit Fokus auf jüngere Zielgruppen. Beim Schnitzeljagd-Spiel „kreuz und quer“, Teilprojekt des Mobilitätsmanagements, spulten Kinder zu Fuß, per Fahrrad und Tretroller über 34.000 Kilometer im Projektgebiet ab.

denheit im eigenen Wohnquartier um je drei Prozent hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit sowie der Car- und Bike-Sharing Angebote, und sogar um acht Prozent hinsichtlich des ÖPNV-Angebots. Durchwegs positive Effekte zeigten sich vor allem auch bei Projektmaßnahmen mit Fokus auf jüngere Zielgruppen. Beim Schnitzeljagd-Spiel „kreuz und quer“, Teilprojekt des Mobilitätsmanagements, spulten Kinder zu Fuß, per Fahrrad und Tretroller über 34.000 Kilometer im Projektgebiet ab.

Carsharing kommt gut an im Quartier

Die Sensibilisierung für das Thema präventive Verkehrssicherheit zeigt besonders bei Schülerinnen und Schülern positive Wirkung: 90 Prozent von ihnen

beurteilen das Thema als wichtig und würden es gerne als Teil des Unterrichts sehen. Die Aufgeschlossenheit junger wie auch älterer Leute gegenüber nachhaltiger Mobilität zeigte sich auch in der Maßnahme „Transfer“, an der insgesamt 331 Schülerinnen und Schüler und 224 ältere Menschen teilnahmen. 43 Prozent der teilnehmenden Seniorinnen und Senioren gaben aufgrund ihrer Lernerfahrung in „Transfer“ an, ihr Mobilitätsverhalten ändern zu wollen.

Dass CIVITAS ECCENTRIC konkret die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen aufgreift, zeigten auch die Antworten der Bewohnerschaft auf die Frage, welche Transportmittel die Landeshauptstadt München künftig fördern soll: 84 Prozent sprachen sich für den ÖPNV aus, 77 Prozent für den Fußgängerverkehr, 72 Prozent für den Elektromobilität und nur 31 Prozent für den Autoverkehr.

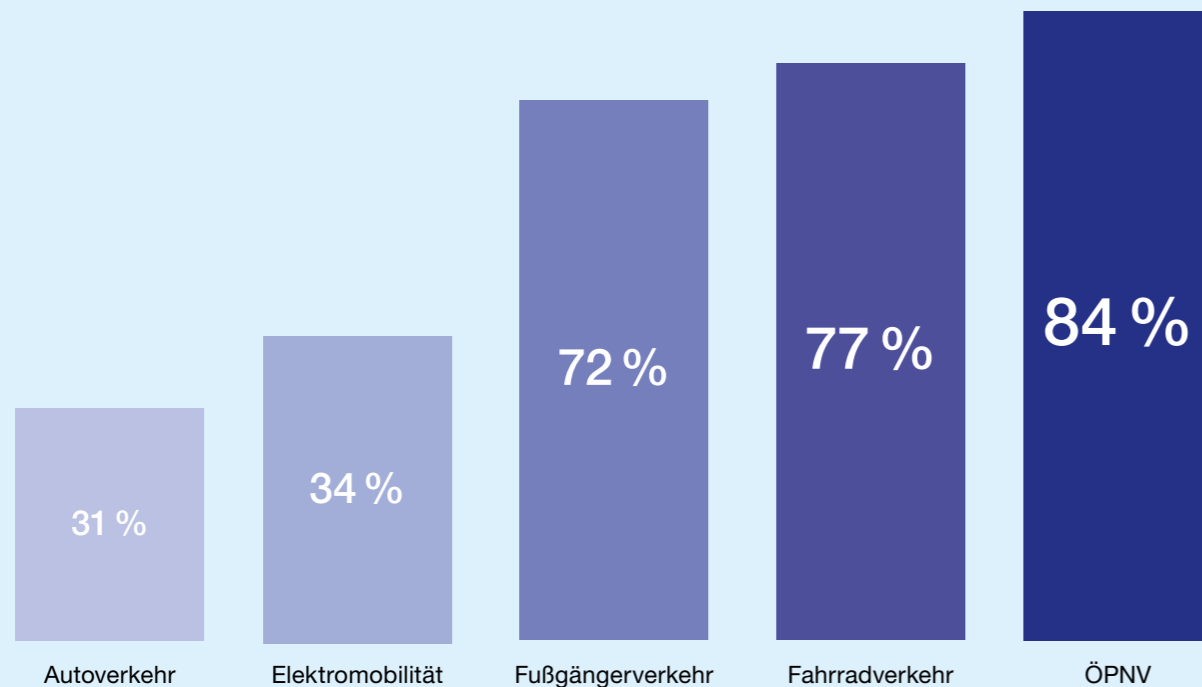
Im Untersuchungszeitraum sind die Nutzerzahlen für Carsharing um 4,3 Prozent, für E-Scooter Sharing um 5,2 Prozent

Barrieren

Häufig zeigten sich Schwierigkeiten und Verzögerungen, wenn mehrere Stakeholder involviert und viele Abstimmungen notwendig waren. Auch bei der Entwicklung von neuen Technologien, wie Apps, zeigte sich, dass längere Entwicklungsprozesse und Testphasen berücksichtigt werden müssen. Zudem können administrative und politische Strukturen die Maßnahmen in ihrem Entwicklungs- und Implementierungsprozess verlangsamen. Dies ist auf notwendige Entscheidungen und Genehmigungsverfahren zurückzuführen.

Erfolgsfaktoren

Als förderlich hat sich die direkte und frühzeitige Einbindung von Bewohnerschaft und Stakeholdern gezeigt. Eine aktive Partizipation wurde über Workshops und die Einbindung von Nachbarschaftsvertretungen und lokaler politischer Vertreter erreicht. Politische Rückendeckung, wie durch das Bekenntnis zur Verkehrswende durch die Mehrheit des Stadtrats im Jahr 2019, erleichtert die Umsetzung und Akzeptanz von Maßnahmen.



Transportmittel, die aus Sicht der befragten Bewohnerschaft in der Landeshauptstadt München künftig gefördert werden sollen

und für Bikesharing um 7,5 Prozent im Living Lab angewachsen. Die Evaluation zeigte, dass Bewohnerinnen und Bewohner, die mindestens einmal Car- oder Bikesharing genutzt haben, dieses Sharing-Angebot später regelmäßig nutzen. Es gab zwar keine signifikante Zunahme der Sharing-Angebote am Modal Split, allerdings sind 75 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer von Shared Mobility zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Angebot. Dies hängt auch damit zusammen, dass durch die Realisierung der Mobilitätsstationen im Domagpark und der Parkstadt Schwabing nun 89 Prozent der Bewohnerschaft in einem fünfminütigen fußläufigen Einzugsbereich zu den dortigen Mobilitätsangeboten wohnen.

Blickt man auf die Umsetzung der 12 Maßnahmen in CIVITAS ECCENTRIC München, ergibt sich ein gemischtes Bild hinsichtlich Realisierung und Wirkungseffekte. Vier Maßnahmen konnten nicht wie geplant in der Praxis erprobt werden, da sich Verzögerungen bei der Entwicklung mit Auftragnehmern, technische Hürden oder anderweitige Probleme aufgetan haben, die innerhalb des

Projektzeitrahmens nicht lösbar waren. Diese Barrieren lieferten aber wichtige Erkenntnisse für künftige Projekte. Die weiteren Maßnahmen wurden hinsichtlich ihres Umsetzungserfolgs und Potentials für die Skalierung und Replikation bewertet.

Auch Barrieren liefern Erkenntnisse für die Zukunft

Besonders erwähnenswert sind hierbei Maßnahmen, deren Umsetzung sich in den Verkehrs- und Mobilitätsstrategien der Münchner Politik wiederfinden.

Hierzu ist das Mobilitätsmanagement zu zählen, für das der Münchner Stadtrat im Jahr 2019 eine flächendeckende Umsetzung unter der neu entwickelten Dachmarke „München unterwegs“ für ganz München beschlossen hat.

Außerdem lieferten die in CIVITAS ECCENTRIC erprobten präventiven softwarebasierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie „Ping“ und „FAPS“ wichtige Ergebnisse zur Entwicklung künftiger stadtweiter Maßnahmen. Deren Ziel ist die Realisierung der vom Stadtrat 2019 beschlossenen „Vision Zero“ als Teil eines Verkehrssicherheitskonzepts mit dem Ziel von null Verkehrstoten.

2021 wird der Stadtrat einen Umsetzungsbeschluss zur künftigen stadtweiten Planung von Shared Mobility Angeboten erlassen. Der Beschluss wird sich auf die gesammelten Ergebnisse in CIVITAS ECCENTRIC, aber auch der beiden parallel gelaufenen Reallabor-Projekte City2Share und Smarter Together stützen, die allesamt Mobilitätsstationen erprobt haben und deren gemeinsamer Erkenntnisgewinn in den Beschluss einfließen wird.

„Mobilitätsstationen“ und „Transfer“ sind übrigens die beiden Münchner Maßnahmen, die bei anderen europäischen Städten das höchste Interesse für eine Übernahme ausgelöst haben.

Der Mehrwert von Modellprojekten

Matthias Mück, Verkehrssicherheitskoordinator der Landeshauptstadt München, über die Gestaltung nachhaltiger Mobilitätssysteme und die Erfolge von CIVITAS ECCENTRIC

Herr Mück, Sie haben CIVITAS ECCENTRIC über vier Jahre begleitet. Wie bewerten Sie den Nutzen solcher Modellprojekte im Rahmen städtischer Entwicklungsprozesse?

Überaus positiv. Gerade bei der Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilitätssysteme stehen wir vor sehr großen gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen. Die Projektarbeit in Real-laboren mit allen beteiligten Akteuren hat uns eindrucksvoll gezeigt, welch enormes Wissen in diesem experimentellen Umfeld generiert werden kann. Große, notwendige Entwicklungsprozesse werden häufig eher als komplexe Problemstellungen wahrgenommen. Reallabore bieten in vielerlei Hinsicht die Möglichkeit ‚Stadt‘ zu verstehen, zu verändern und Probleme zu lösen, und das direkt vor Ort.

Wie ließ sich denn eine sehr flexibel ausgerichtete Projektarbeit in die Arbeitsabläufe einer großen Stadtverwaltung integrieren? Hat das gut funktioniert?

Anfangs musste sich natürlich vieles erst einspielen. In der ‚klassischen‘ Verwaltungsarbeit gibt es oft keine oder nur sehr wenige Berührungspunkte mit der Arbeit in Förderprojekten. Entsprechend treffen oft neue und innovative Ansätze auf lang etablierte Arbeitsprozesse.

Wichtig ist die Bereitschaft voneinander zu lernen, und das hat in ECCENTRIC auch sehr gut funktioniert. Es hat sich aber auch gezeigt, dass der Mehrwert kommunaler Modellprojekte im Rahmen städtischer Entwicklungsprozesse nicht immer umfassend gesehen wird. Viele Projektarbeiten wurden durch-

aus auch skeptisch begleitet, insbesondere dort, wo gewohnte Arbeitsweisen in Frage gestellt wurden. Aber gerade dieser Diskurs ist immens wichtig.

Woran liegt das und wie lässt sich diese Skepsis überwinden?

Modellprojekte sind ja dazu da, auf kleinem Raum zu testen, was möglicherweise später auch im Großen funktionieren kann. Dazu gehört auch die Bereitschaft zu scheitern, aus Fehlern zu lernen und daraus Schlussfolgerungen zu ziehen. Das widerspricht ein bisschen den traditionellen, gesamtstädtischen Planungsinstrumenten, mit oft langjährigen Vorarbeiten und intensiven Abstimmungsprozessen. Hier treffen verschiedene Entwicklungsansätze aufeinander. Beide haben Vor- und Nachteile, entsprechend ist es notwendig, beide Ansätze gut aufeinander abzustimmen. Zudem sollte der Mehrwert von Modellprojekten stets transparent kommuniziert und verständlich dargestellt werden.

Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Erfolge, die über das Projekt hinauswirken?

Wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse aus vielen Projektmaßnahmen fanden bereits Eingang in gesamtstädtische Strategien und Konzepte, wie beispielsweise im Bereich Mobilitätsmanagement, der Verkehrssicherheit, sowie der Entwicklung und Umsetzung einer stadtweiten Shared Mobility Strategie. Zudem können bereits weitere Neubauviertel mit ähnlicher Struktur von den Erfahrungen aus dem ECCENTRIC-Modellquartier profitieren, beispielsweise beim Aufbau einer bürger-



nahen Mobilitätszentrale. Auch langfristig werden wir weiterhin sowohl von Schwierigkeiten und Verzögerungen im Projekt als auch von identifizierten Erfolgsfaktoren großen Nutzen ziehen. Diese ‚Lessons Learned‘ stellen einen Großteil des Projekterfolgs dar.

Wie darf man sich die Zusammenarbeit mit der EU-Kommission als Fördergeber vorstellen?

Grundsätzlich verlief die Zusammenarbeit sehr kooperativ und in angenehmer Atmosphäre. Eine gute und erfahrene Projektleitung ist wichtig, hier hatten wir wirklich Glück. Auf die Einhaltung formaler Prozesse wird allerdings großer Wert gelegt. Der administrative Aufwand zur Durchführung eines EU-Projekts ist relativ hoch, entsprechend muss dafür genügend Zeit eingeplant werden. Wichtig ist auch, die unterschiedlichen Interessenlagen im Auge zu behalten. Die Europäische Union fördert solche Modellprojekte mit dem Ziel der Verstärkung und des Wissenstransfers auf europäischer Ebene. Wir als lokaler Projektpartner haben primär das Wohl der Stadt München im Auge und versuchen hierfür aus dem Projekt einen Mehrwert zu generieren.

Welche wichtigen Erfahrungen würden Sie projektinteressierten Kommunen mitgeben?

Wichtig ist, sich zunächst einen guten Überblick über nationale und europäische Fördermöglichkeiten für bestimmte Themen zu verschaffen, und sich mit den Fördermodalitäten intensiv auseinanderzusetzen. Auch für das administrative Projektmanagement sollten beim Arbeitgeber entsprechende

Freiräume geschaffen werden, nur nebenbei lässt sich das kaum bewältigen. Das soll aber nicht abschreckend klingen. In relativ kurzer Zeit wurde in ECCENTRIC unglaublich viel bewegt und angestoßen, unsere Lernkurve war dabei wirklich steil. Die Projektjahre waren sehr inspirierend, lehrreich und mit einem großartigen Teamgeist verbunden. Und mit nationalen und europäischen Projektpartnern haben sich über die Jahre wertvolle Netzwerke und sogar Freundschaften entwickelt.



Matthias Mück, Verkehrssicherheitskoordinator der Landeshauptstadt München

Neue Wege der Öffentlichkeitsarbeit

Neue Ideen für die Mobilität und eine wirksame Kommunikation: Ob Website, Social Media oder Veranstaltungen – beim Projekt CIVITAS ECCENTRIC wurde jeder Kanal genutzt

Moderne Kommunikation für München

In CIVITAS ECCENTRIC ging München nicht nur neue Wege in der Mobilität, sondern auch bei der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation des Projekts. Kommunen eilt der Ruf voraus, nicht besonders progressiv und modern hinsichtlich der Kommunikation ihrer Arbeit mittels neuer Medien wie Social Media zu sein. Die Landeshauptstadt München nutzte CIVITAS ECCENTRIC, um auch hier neue Wege zu beschreiten. Im Jahre 2018 wurde eine eigene Webseite sowie ein Facebook-, YouTube- und Instagram-Kanal für das Münchner Projekt eingerichtet und in der Folge sukzessive mit Inhalten bespielt. Daneben nutzte die Landeshauptstadt parallel genauso klassische Kommunikationskanäle, wie Events, Fachveranstaltungen und Print-Informationsmaterialien, wie Flyer, Give-Aways und Broschüren, um auf das Projekt aufmerksam zu machen.

Animationsvideos und Interviews

Auf dem Münchner YouTube Kanal wurden bis zum Projektabschluss insgesamt 114 Videos hochgeladen. Diese wurden zudem über den Facebook-Kanal von CIVITAS ECCENTRIC München ausgespielt. Die Videos wurden in Kooperation mit einer Filmagentur zu unterschiedlichsten Formaten, Themen und Kampagnen produziert. So porträtierte beispielsweise die Kampagne „Wir aus dem Quartier“ Menschen und Institutionen im Living Lab. Daneben wurden in aufwändiger Gestaltung Animationsvideos zur Erläuterung der einzelnen Projektmaßnahmen produziert, Interviews mit relevanten Stakeholdern des Projekts geführt oder auch Drohnenaufnahmen aus dem Projektgebiet gedreht. Insgesamt wurden im Laufe des Projekts über 300 Postings auf dem Münchner Facebook-Kanal platziert, der zu Projektende über 780 Follower zählte.

Mehrtägiges Fotoshooting im Living Lab

Instagram diente vordergründig der Projektdokumentation

mittels hochwertigem bildlichen Material. Hierfür wurde während der Projektlaufzeit zu zwei Zeitpunkten ein mehrtägiges Fotoshooting im Living Lab mit begleitendem Videodreh und dem Einsatz professioneller Darsteller durchgeführt. Um das videografische und bildliche Material zu produzieren, wurden in erheblichem Maße personelle wie finanzielle Ressourcen bereitgestellt. Essentiell für die Erstellung vielfältiger und aktueller Inhalte war daneben vor allem auch die enge und gute Kooperation mit relevanten Stakeholdern.

Der Münchner YouTube-Kanal als Basis

Mit der Nutzung von Social Media gingen unterschiedliche Zielsetzungen einher. Einerseits war die Projektkommunikation via Social Media ein explizit genannter Wunsch seitens der Europäischen Kommission an die teilnehmenden CIVITAS ECCENTRIC Partnerstädte. Auf Basis des Münchner YouTube-Kanals gründeten im Jahr 2019 auch die anderen CIVITAS ECCENTRIC Partnerstädte eigene YouTube-Kanäle. Zum anderen konnte sich die Landeshauptstadt neue Kompetenzen im Bereich Social Media für die Kommunikationsarbeit künftiger Projekte erwerben. So flossen die Erkenntnisse in starkem Maße in die im Jahr 2019 gelaunchte neue Mobilitätsmarke „München unterwegs“ der Landeshauptstadt. Es zeigten sich darüber hinaus wichtige Lerneffekte hinsichtlich des digitalen Dialogs mit Münchner Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Mobilität wie auch der Zusammenarbeit mit Media-Agenturen. Welche Mobilitätsthemen stoßen auf besonderes Interesse bei den Bürgerinnen und Bürgern? Worüber entspannen sich im Netz Diskussionen? Welche Bilder bringen die meisten Likes und welche Machart von Videos bringt positive Resonanz? All diesen Fragen wurde schon während der Projektphase nachgegangen, am Projektende final analysiert und fließen nun in die künftigen Social Media Aktivitäten bei der Öffentlichkeitsarbeit im neu gegründeten Mobilitätsreferat ein.

Schaufenster für ganz Europa

Voneinander lernen – nach dieser Devise informieren sich viele europäische Städte über die erfolgreichen Maßnahmen in München. Ein spannender Expertenaustausch ist die Folge

Miteinander und voneinander lernen

Ein wichtiges Ziel von CIVITAS ECCENTRIC besteht in der möglichen Übertragung von erfolgreich erprobten Maßnahmen auf andere europäische Städte. Miteinander und voneinander lernen heißt die Devise, um auch andernorts Lösungsansätze für nachhaltige Mobilitätsformen anzustoßen. Es sollte deshalb immer herausgearbeitet werden, welches explizite Übertragungspotential auf andere Städte in Europa eine bestimmte Maßnahme hat. Dabei ging es um Herausforderungen, Erfolgsfaktoren, aber auch Barrieren – Erkenntnisse, die anderen Städten bei der Implementierung eigener Maßnahmen helfen können.

Austausch mit kommunalen Vertretern in Europa

In CIVITAS ECCENTRIC München stießen besonders die Maßnahmen „Transfer“, „Mobilitätsstationen“, „Mobilitätsmanagement“ und „Concierge“, aber auch die Planung und Entwicklung des Domagkparcs sowie integrierte Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf hohes Interesse. Als Folge stehen nun neben der CIVITAS ECCENTRIC Projektleitung München und Projektpartnern auch einzelne Fachabteilungen der Landeshauptstadt München im Austausch mit kommunalen Vertretern anderer europäischer Städte.

Die Rolle der Beobachter-Städte

CIVITAS ECCENTRIC wurde von Beginn an durch sogenannte Beobachter-Städte (Observer Cities) begleitet. Dabei handelt es sich um Städte innerhalb wie außerhalb der EU, die ebenfalls an der Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität interessiert sind. Sie nehmen eine Beobachterrolle bei der Entwicklung und Implementierung der 51 Maßnahmen in den fünf CIVITAS ECCENTRIC Städten ein. Zudem wurde den Beobachter-Städten verschiedenste Teilnehmungsformate angeboten. Vertreter dieser Städte nahmen unter ande-

rem an den Vollversammlungen von CIVITAS ECCENTRIC teil, die im jährlichen Turnus wechselnd in einer der fünf Projektstädte stattfanden. So waren bei der im März 2018 abgehaltenen Vollversammlung in München Vertreter aus Kroatien, Rumänien und Ungarn zu Gast.

Kommunikation und Sichtbarkeit

Öffentlichkeitsarbeit und externe Kommunikation der in CIVITAS ECCENTRIC umgesetzten Maßnahmen nahmen einen hohen Stellenwert im Projekt ein. Die Landeshauptstadt München präsentierte ihre Mobilitätslösungen auf europäischen Fachkongressen und Symposien, unter anderem auf der European Conference on Mobility Management, dem EUROCITIES Mobility Forum, dem CIVITAS Forum oder den von der Europäischen Kommission ausgerichteten European Urban Mobility Days.

Führungen im Living Lab

Hierüber wurde ein Austausch von politischen Entscheidungsträgern und Fachexperten aus ganz Europa in Gang gesetzt. In CIVITAS ECCENTRIC München fanden zudem Führungen zu den Projektmaßnahmen im Living Lab mit Delegationen aus ganz Europa statt. So informierten sich beispielsweise Wissenschaftsvertreter aus Finnland und Spanien, Stadt- und Mobilitätsplaner aus Österreich wie auch politische Entscheider und Fachexperten aus Kroatien vor Ort zum Übertragungspotential einzelner Münchner Maßnahmen.

CIVITAS ECCENTRIC auf Social Media

Ein wichtiges Kommunikationsinstrument waren auch Social Media Kanäle wie YouTube, Facebook und Instagram. Zudem wurden erfolgreiche Münchner Maßnahmen in internationalen Fachjournals publiziert, wie beispielsweise im „European Energy Innovation Magazine“.

„Volle Mobilität ohne eigenes Auto“

Der Projektverantwortliche Dr. Martin Schreiner über die Ziele und Ergebnisse von CIVITAS ECCENTRIC – und wie sich die Mobilität in München weiterentwickeln wird

Herr Schreiner, wie fällt unterm Strich Ihre Bilanz von CIVITAS ECCENTRIC aus?

Ausgesprochen positiv. Vor allem deshalb, weil es ein Pilotprojekt war, dessen Ergebnisse in Nachfolgeprojekten praktisch angewendet werden können. Zum Beispiel in Freiam, wo gerade ein Mobilitätskonzept entwickelt wird.

Das Herzstück von CIVITAS ECCENTRIC waren verschiedene Mobilitäts-Maßnahmen im Stadtquartier Domagkpark-Parkstadt Schwabing. Welche davon haben Sie am meisten überzeugt?

Für mich waren gar nicht so sehr die Einzelmaßnahmen wichtig, sondern die Integration vieler verschiedener Maßnahmen. Es ging um ein großes Ziel: Volle Mobilität ohne eigenes Auto. Und ohne auf etwas verzichten zu müssen. Das haben wir geschafft.

Leben ohne Auto – war das der Grundgedanke?

Der strategische Gedanke war: In der Stadt ist es eng – und je weniger Platz im Verkehr man selbst braucht, umso mehr Platz haben die anderen. Das heißt, von der Flächeneffizienz hängt die Leistungsfähigkeit unseres Verkehrssystems ab. Wenn man sich das genauer ansieht, erkennt man, welches Verkehrsmittel welchen Flächenverbrauch hat. Am besten schneidet der gut ausgelastete öffentliche Verkehr ab, am schlechtesten das private Auto. So gern wir es mögen, weil es so komfortabel ist. Es geht ja nicht gegen das Auto, sondern darum, ein vernünftiges flächeneffizientes Mobilitätsangebot bereitzustellen, das alle nutzen können.

Funktionieren solche Konzepte nur bei Grundstücken in städtischem Besitz, oder sind auch private Bauträger dafür offen?

Früher gab es Widerstände der Investoren, zum Beispiel in der Messestadt Riem. Das hat sich komplett geändert. Heute wollen viele Baufirmen ein Mobilitätskonzept mit weniger Stellplätzen und mehr Sharing-Angeboten, weil alle davon profitieren. Der Domagkpark ist der Beweis, dass es funktioniert.

Ist Ihr Ideal eine Stadt ohne Autos?

Nein, das wäre die falsche Diskussion. Fakt ist, dass 40 Prozent der Haushalte

in München überhaupt kein Auto haben. Das sind oft die sozial Schwachen. Allein schon für die muss man ein gutes Mobilitätsangebot schaffen. Bei vielen Menschen, die ein Auto haben, steht es 23 Stunden am Tag herum. Sie brauchen es vielleicht, um mal ins Möbelhaus zu fahren oder die Kinder vom Fußballtraining abzuholen. Deshalb ist es vernünftig, diesen Leuten einen leistungsfähigen Nahverkehr und ein Carsharing-System anzubieten. Wenn das funktioniert, haben wir eines Tages eine Flotte von 150.000 Sharing-Fahrzeugen anstatt 800.000 Privatfahrzeuge.

Gab es eine Einzelmaßnahme im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC, die überraschend gut gelaufen ist?

Besonders erfolgreich war zum Beispiel das Mobilitätsmanagement. Ein Marketinginstrument, mit dem jeder Bewohner über alle Maßnahmen und Angebote informiert wurde, sogar mit eigenen Mobilitätsberaterinnen und -beratern. Das war aufwendig, aber hat sich total gelohnt. Jeder Zweite hat dadurch erstmalig ein Abonnement des ÖPNV oder eines Sharing-Dienstes ausprobiert, was eine verstärkte Nutzung dieser Angebote bewirkte. Und keiner empfindet das als ökologische Bevormundung, sondern als guten Service der Stadt.

Lassen sich die Ergebnisse von ECCENTRIC MÜNCHEN auf die ganze Stadt übertragen?

Nur bedingt. Natürlich beschäftigen wir uns auch mit dem Thema „Lebenswerte Innenstadt“, aber die Zukunftsszenarien entstehen in Freiam oder im Münchner Nordosten, also dort, wo noch im großen Stil gebaut wird. Genau das war ja das Ziel der EU: Nicht die Innenstädte betrachten, die immer im Fokus stehen, sondern dorthin schauen, wo es beim Thema Erreichbarkeit schwieriger wird, in die Randgebiete.

Was haben Sie von den anderen Projekt-Teilnehmern in Europa gelernt?

Einiges. Die skandinavischen Staaten zum Beispiel sind weiter als wir bei der Digitalisierung. Dort gibt es Apps, über die man jedes Verkehrsmittel aus einer Hand buchen kann, oder frei verfügbare Parkplätze angezeigt bekommt. Interessant ist Stockholm. Dort wurde eine Citymaut eingeführt – nach einer Volksbe-



Dr. Martin Schreiner ist Leiter des Geschäftsbereichs 1 „Strategie“ im Mobilitätsreferat.

fragung. Die Leute wollten die Maut! Danach gab es 20 Prozent mehr öffentlichen Verkehr und 20 Prozent weniger Autos. Madrid und Turku in Finnland sind schon mit E-Bussen sehr weit. Wenn wir etwas über Radverkehr lernen wollen, schauen wir in die Niederlande.

CIVITAS ECCENTRIC ist nun beendet. Wie geben Sie die gewonnenen Erfahrungen weiter?

Zum Beispiel erstellen wir einen Leitfaden für Investorinnen und Investoren. Dort sind viele konkrete Tipps enthalten, Musterverträge, eine Liste mit zertifizierten Beratern. Wir informieren Ingenieurbüros, gehen auf Konferenzen und geben unsere Erfahrungen weiter. Und natürlich sprechen wir auch die Münchnerinnen und Münchner an.

Wo sehen Sie die Mobilität in München in 20 Jahren?

Ich stelle mir vor, dass es nicht mehr 800.000 private Fahrzeuge gibt wie heute, sondern nur noch 500.000. Es wird dann selbstverständlich sein, seine Mobilität digital zu organisieren. Wenn ich ein Fahrzeug brauche, miete ich es einfach. Ich stelle mir vor, dass die Straßenbahn und manche Busse autonom fahren. Viele Busse werden durch schicke On-Demand-Vehikel ersetzt, die zur Haustür kommen. In Neubaugebieten wird es kaum mehr private Stellplätze geben. Der öffentliche Verkehr wird sich verändern, er wird wirtschaftlicher werden, aber an Qualität gewinnen.

Gab es in den vier Jahren Projektarbeit etwas, das überhaupt nicht funktioniert hat?

Eigentlich nicht. Und das liegt an meinem Team, auf das ich sehr stolz bin. Das sind Überzeugungstäter und -täterinnen, die finden für alles eine Lösung.

Das Wichtigste aus Kapitel 3

1

CIVITAS ECCENTRIC wurde einer umfassenden Evaluation unterzogen.

Auf Projektebene wurden Vergleichsanalysen zwischen Städten angestellt, auf Maßnahmenebene ging es um die Wirkungen der einzelnen Projekte. Dazu diente ein Maßnahmenkatalog mit KPIs.

2

Das Projekt hat das Interesse an neuen Mobilitätsformen geweckt.

Eine zweimalige Haushaltsbefragung im Living Lab ergab eine steigende Zufriedenheit mit den Mobilitätsmaßnahmen. Die Nutzerzahlen für Sharing-Angebote sind signifikant angestiegen.

3

Mehrere Maßnahmen gelten als wegweisend für andere Münchner Neubauviertel.

Durch das erfolgreiche Mobilitätsmanagement fühlten sich viele Bürgerinnen und Bürger angesprochen. Der Stadtrat hat eine flächendeckende Umsetzung unter der Dachmarke „München unterwegs“ beschlossen.

4

CIVITAS ECCENTRIC München ist ein Schaufenster für Europa.

Viele Expertinnen und Experten und Delegationen aus ganz Europa informierten sich über die erfolgreichen Münchner Maßnahmen. Der Experten-austausch über neue Formen der Mobilität geht weiter.

Impressum

Herausgeber

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Marienplatz 8
80331 München

Projektleitung

Stefan Synek (verantwortlich für den Inhalt)
Elisabeth Nagl
Matthias Mück

Redaktion

Arno Makowsky

Grafik

Julia Otterbach

Bildbearbeitung und Druckvorstufe

Munira Abdulrahman

Druck

Druckerei Vogl GmbH & Co KG
Georg-Wimmer-Ring 9
85604 Zorneding

Fotos

szefei/shutterstock.com (Umschlag), Matti Salminen/shutterstock.com (Seite 10),
Eneshasanov/shutterstock.com (Seite 12)
Unsplash (Seiten 9, 11, 13)
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
(Seite 30, App für blinde und sehbehinderte Menschen)
Green City Experience GmbH (Seite 31, ACM)
Green City e.V. (Transfer, Seiten 32, 33)
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (Seite 34, eTrike)
Goran Nitschke (Seiten 52, 53)
Alle anderen Fotos: Copyright Landeshauptstadt München

CIVITAS ECCENTRIC

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat

Marienplatz 8

80331 München

<https://muenchenunterwegs.de/angebote/civitas-eccentric-muenchen>

