# KONSORTIUM PRINZ-EUGEN-PARK
# MOBILITÄTSKONZEPT

Koordination und Redaktion
Christian Stupka, Stattbau München
Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

München, den 12.06.2017

## INHALTSVERZEICHNIS


1. ZIELE 4

2. ERREICHBARKEITSANALYSE DES STANDORTES 6

2.1. ÖPNV 7
2.2. FUß- UND RADVERKEHR 8
2.3. STRAßENANBINDUNG 10
2.4. PARKPLATZSITUATION IM UMFELD 11
2.5. VORHANDENE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN 12
2.5.1. STATIONÄRES CAR-SHARING 12
2.5.2. FREE-FLOATING CAR-SHARING 12
2.5.3. ÖFFENTLICHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME 13
2.6. NAHVERSORGUNG 14

3. MOBILITÄTSKONZEPT PRINZ-EUGEN-PARK 15

3.1. STELLPLATZBEDARF UND PARKRAUMMANAGEMENT 15
3.1.1. VERMITTLUNG FREIER STELLPLÄTZE IN DEN TIEFGARAGEN 16
3.1.2. ZUORDNUNG DER STELLPLÄTZE 16
3.1.3. ÜBERGEORDNETES FLEXIBLES PARKRAUMMANAGEMENT FÜR DIE ANWOHNER UND BESUCHER 17
3.1.4. PARKRAUMMANAGEMENT FÜR DIE TIEFGARAGE WA 6 17
3.1.5. PARKEN IM ÖFFENTLICHEN STRAßENRAUM 19
3.2. FUß- UND RADVERKEHR 20
3.2.1. FUß- UND RADWEGE IM QUARTIER 20
3.2.2. ABSTELLANLAGEN FAHRRÄDER AN DEN GEBÄUDEN 21
3.2.3. ÖFFENTLICHE FAHRRADABSTELLANLAGEN 22
3.2.4. ÖFFENTLICHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME 23
3.2.5. TROLLEYS FÜR DIE EINZELNEN GEBÄUDE 23
3.2.6. SONSTIGE ZWEIRÄDER FÜR DIE GEMEINSAME NUTZUNG 24
3.2.7. PROFESSIONELLER FAHRRADSERVICE 25
3.2.8. FAHRRADWERKSTÄTTEN 26
3.3. FÖRDERUNG DES ÖPNV 27
3.3.1. ERHÖHUNG DER KAPAZITÄTEN DER TRAMBAHN 27
3.3.2. EINFÜHRUNG EINES BÜRGERBUSSES FÜR DEN PRINZ-EUGEN-PARK 27
3.3.3. ANWOHNER-TICKET FÜR DEN ÖPNV 28
3.4. CAR-SHARING-ANGEBOTE 29
3.4.1. STATIONÄRES CAR-SHARING 29
3.4.2. FREE-FLOATING CAR-SHARING 32
3.4.3. PRIVATES CAR-SHARING 32
3.4.4. MITFAHRBÖRSE 33
3.5. ELEKTROMOBILITÄT 34
3.5.1. LADEMÖGLICHKEITEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM 34
3.5.2. LADEMÖGLICHKEITEN IN DEN TIEFGARAGE 36
3.6. PAKETDIENSTE 38
3.7. INTEGRATION DER MOBILITÄTSANGEBOTE 39
3.7.1. MOBILITÄTSZENTRALE / QUARTIERSZENTRALE 39

3.7.2. Mobilitätsstation Prinz-Eugen-Park 41
3.8. Information und Kommunikation 42
3.8.1. Frühzeitige Einbeziehung der Haushalte in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes 42
3.8.2. Mobilitätsyflyer 43
3.8.3. Mobilitätsbroschüre 43
3.8.4. Neubürgermarketing der LH München 44
3.8.5. Mobilitätsportal im Internet 45
3.8.6. Quartiers-App 45
3.8.7. Veranstaltungen und Testmöglichkeiten 46
3.8.8. Gebäudebezogene Informations- und Kommunikationsmaßnahmen 47
3.9. Verkehrskonzept Grundschule und Kindertagesstätte 48
3.9.1. Verkehrskonzept Grundschule 48
3.9.2. Verkehrskonzept Kindertagesstätten 49

4. Finanzierung des Mobilitätskonzeptes 50

5. Umsetzung und Fortschreibung der Maßnahmen 51

5.1.1. Koordination 51
5.1.2. Beiträge der Bauherren 51
5.1.3. Abstimmungen mit den städtischen Referaten und dem Bezirksausschuss 51

6. Evaluierung der Maßnahmen 52

7. Anhang: Übersichtstabelle der Maßnahmen 53

# 1. Ziele

Im Prinz Eugen Park realisieren GEWOFAG und GWG, Stadibau, die Israelitische Kultusgemeinde, Genossenschaften und Baugemeinschaften sowie Wohnungsgesellschaften und Bauherren etwa 1.800 Wohnungen. Es hat sich ein Konsortium aus allen bislang feststehenden Bauherren gebildet, das gemeinsam Konzepte für die quartiersbezogene Infrastruktur erarbeitet und umsetzt.

Um den MIV (Motorisierten Individualverkehr) möglichst zu reduzieren und eine hohe Lebensqualität in dem Quartier zu gewährleisten entwickelt und realisiert das Konsortium ein zukunftstaugliches Mobilitätskonzept. Partner sind insbesondere Mobilitätsanbieter aus den Bereichen ÖPNV, Car- und Bike-Sharing sowie Dienstleister für Mitfahrgelegenheiten und flexibles Stellplatzmanagement. Eine enge Kooperation und Abstimmung mit dem Bezirksausschuss Bogenhausen und den zuständigen städtischen Referaten wird angestrebt.

Es ist das Ziel das neue Stadtquartier „Prinz-Eugen-Park“ optimal in die bestehende Nachbarschaft zu integrieren. Da fast alle neuen Mobilitätsangebote öffentlich zugänglich sind, stehen diese auch den Anwohnern aus dem Umfeld des Prinz-Eugen-Parks zur Verfügung.

In dem Verkehrsgutachten der Firma TransVer aus dem Jahr 2012 wurde von einem MIV – Anteil bei den Wegen der Anwohner von 42% ausgegangen. Die in dem Mobilitätskonzept dargestellten Maßnahmen bewirken, dass der tatsächliche Anteil des MIV am Modal Split deutlich geringer sein wird. So soll zudem ausgeschlossen werden, dass der fließende und ruhende Verkehr zu einer Belastung der Nachbarschaft führt.

Das Konzept setzt auf sechs wesentliche Faktoren

- „Mobilität aus einer Hand“. Die Bewohner des Quartiers werden unterstützt, einen schon länger in Gang befindlichen Trend zu verstärken: die Wahl des jeweiligen Fortbewegungsmittels wird von Fall zu Fall entschieden: nach Zweckmäßigkeit, Kosten und Zeitaufwand. Daher wird es für die Bewohner die Möglichkeit geben, sich in Echtzeit über die jeweiligen Angebote zu informieren und unkompliziert Zugriff auf das jeweilige Mobilitätsmittel zu haben. Dazu wird es am Quartierseingang eine Mobilitätszentrale geben, ggf. ergänzt um weitere dezentrale Angebote.
- „Nutzen statt besitzen“: Der individuelle Besitz aller temporär benötigten Fortbewegungsmittel ist teuer und aufwendig. Daher werden in ausreichender Zahl wohnungsnahe Angebote an gemeinsam nutzbaren Fortbewegungsmitteln geschaffen. Gleiches gilt für die flexible Nutzung der Stellplätze in den Wohngebäuden. Die Flächen, die durch diese effiziente Nutzung der Verkehrsmittel nicht für Parkplätze benötigt werden, stehen anderen Nutzungen zur Verfügung.
- „Fußläufige Erreichbarkeit“: Der Alltagsbedarf der Bewohner soll im unmittelbaren Wohnumfeld gedeckt werden können. Auch soziale, kulturelle und erzieherische Bedürfnisse sollen überwiegend in der Nachbarschaft befriedigt werden. Um dies zu gewährleisten, findet im Konsortium eine Abstimmung über die Belegung der geplanten gewerblichen Flächen statt. Das Konsortium leistet darüber hinaus eigene Beiträge zur Schaffung einer kleinteiligen Infrastruktur (z.B. Gemeinschaftsräumlichkeiten und Kooperationen mit Trägern zukünftiger Quartierseinrichtungen (Kulturbürgerhaus, Nachbarschaftstreff, Wohnen im Viertel, Träger KITAS).
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Senkung der Mobilitätskosten: Sie sind ein bedeutender Faktor der Lebenshaltungskosten. Durch einen intelligenten Mobilitätsmix im Alltag sind erhebliche Einsparungen möglich, insbesondere durch Reduzierung der individuellen PKW-Nutzung bzw. durch den Verzicht auf einen eigenen PKW.
- „Information und Kommunikation“. Das Konsortium informiert die zukünftigen Bewohner so weit als möglich vor Bezug über das entstehende Mobilitätskonzept und zeigt auf, dass beispielsweise ein eigener PKW für die große Mehrheit der Haushalte entbehrlich ist. Für die Kommunikation wird eine digitale Plattform geschaffen.

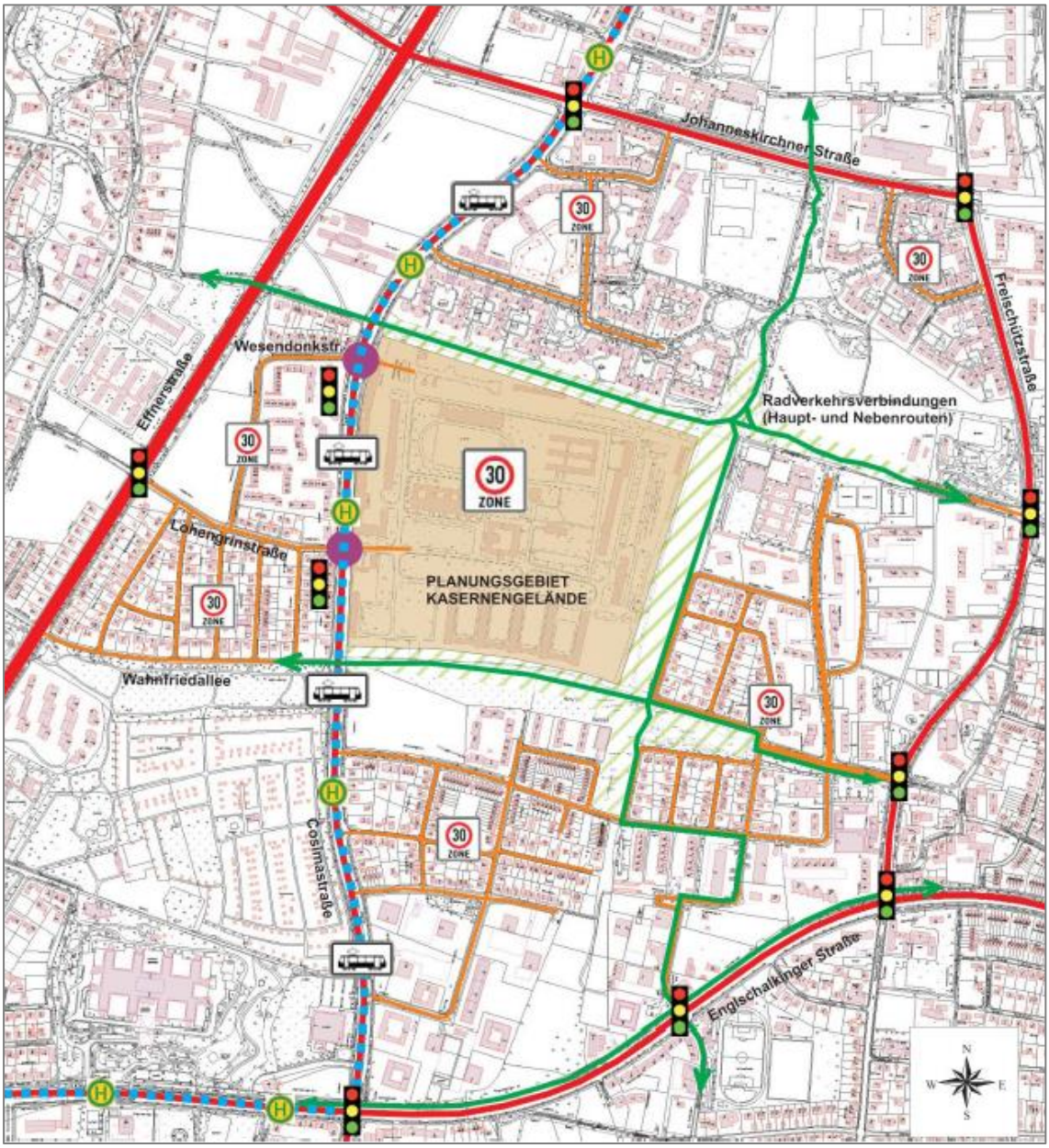
Die Maßnahmen in dem Konzept zielen darauf ab ein umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen, das eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw-Besitz bzw. zur Pkw-Nutzung bietet. Reglementierungen und Verbote werden weitestgehend vermieden, stattdessen werden Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gesetzt.

Das Konzept stellt die Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen dar und wird schrittweise, gemeinsam mit den Bauherren und den Akteuren, verfeinert. Viele Dinge im Bereich der Mobilität entwickeln sich derzeit sehr dynamisch, daher ist es sinnvoll das Konzept regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben.

## 2. Erreichbarkeitsanalyse des Standortes

Nachfolgend wird die aktuelle Erreichbarkeit des Prinz-Eugen-Park mit verschiedenen Verkehrsmitteln dargestellt. Daraus lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie attraktiv insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die zukünftigen Bewohner des Prinz-Eugen-Park sein werden und durch welche Maßnahmen, die im Mobilitätskonzept dargestellt werden, das Angebot weiter verbessert wird.

**Anbindung des Planungsgebietes an die Cosimastraße**

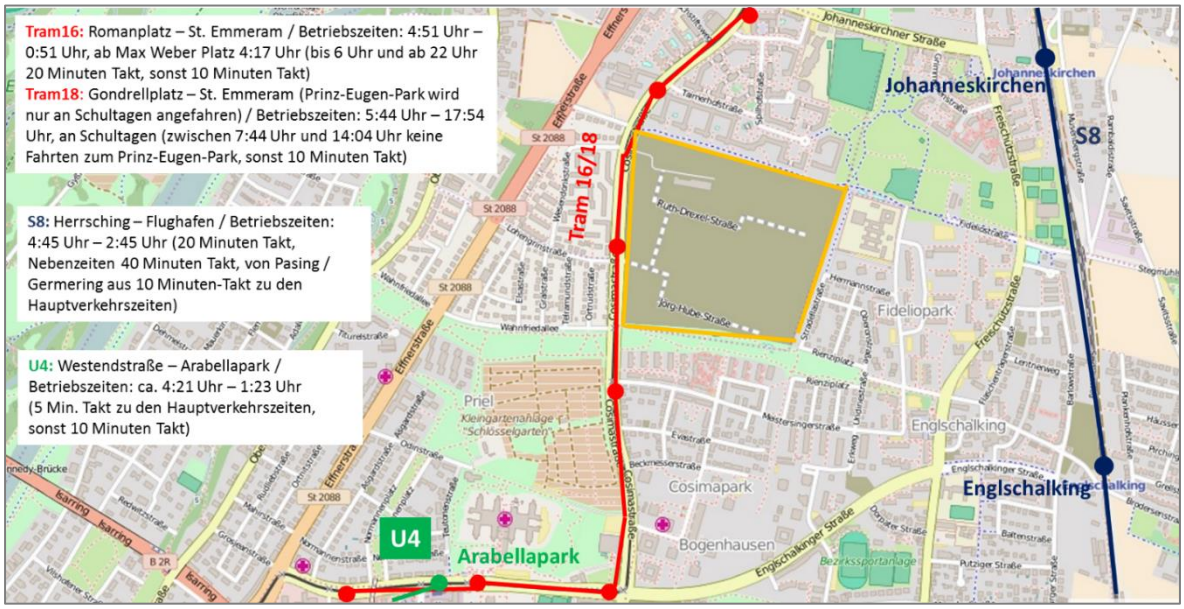



*Quelle: Verkehrsgutachten Prinz-Eugen-Kaserne München, TransVer, Juni 2012*

## 2.1. ÖPNV

Der Prinz-Eugen-Park ist insbesondere durch die Trambahnlinien 16 und 18 sehr gut an die U-Bahn-Station Arabellapark (U4) sowie in Richtung Stadtmitte angebunden. Im Umfeld des Geländes liegen die Stationen Johanneskirchen und Englschalking der S8, die vom Flughafen München über die Innenstadt bis nach Herrsching fährt.

**S-Bahn, U-Bahn und Trambahn**




*Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von OpenStreetMap*

Der S-Bahnhof Johanneskirchen ist zu Fuß und mit dem Fahrrad sehr gut zu erreichen. Ausgehend vom nordöstlichen Ende des Prinz-Eugen-Parks verläuft der Weg zunächst abseits des Straßenverkehrs durch eine Grünfläche nach Norden bis zur Johanneskirchner Straße. Über eine eigene Lichtsignalanlage für Fußgänger kann diese problemlos gequert werden. Die Johanneskirchner Straße verfügt über getrennte Fuß- und Radwege, sodass auch der restliche Weg zum Bahnhof sicher zurückgelegt werden kann. Die Distanz beträgt etwa 1km.

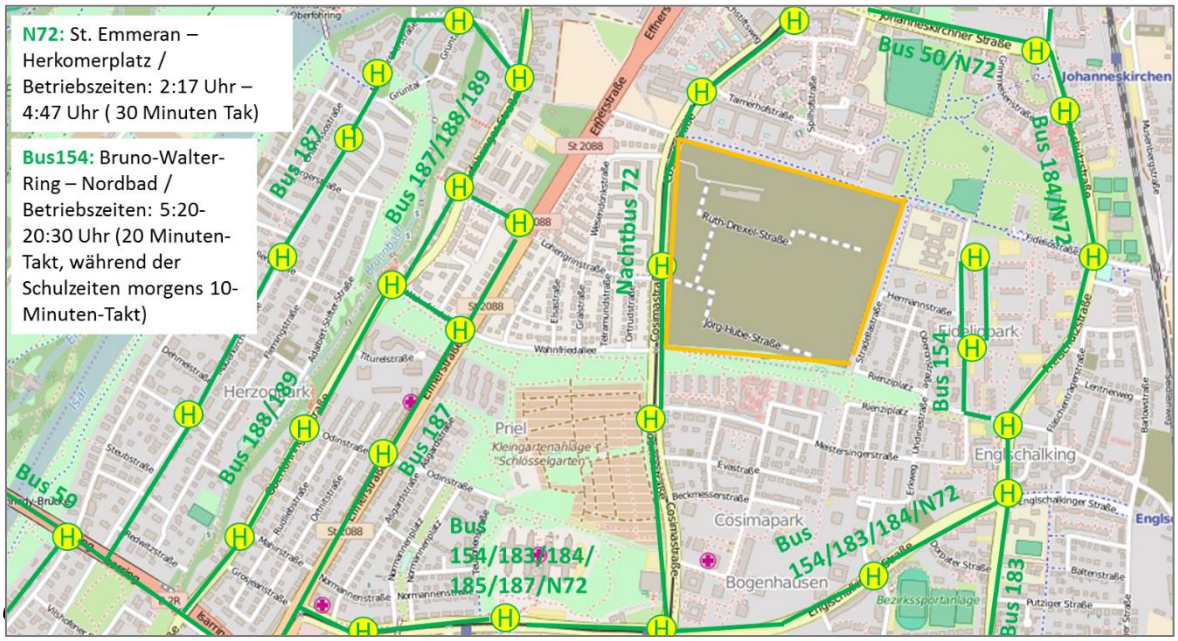
Der S-Bahnhof Englschalking liegt von der südöstlichen Ecke des Prinz-Eugen-Parks gesehen in einer Entfernung von 1 km. Die Straßen sind auf Tempo 30 beschränkt und haben eigene Fußwege. Die Freischützstraße kann durch eine Lichtsignalanlage sicher überquert werden.

Die S-Bahn ist insbesondere mit dem Fahrrad schnell und sicher erreichbar. Sie ist damit eine zusätzliche attraktive Verbindung in Richtung Innenstadt, aber auch in Richtung Flughafen.

Vom südwestlichen Ende des Prinz-Eugen-Park kann der U-Bahnhof Arabellapark über die Cosimastraße und die Englschalkinger Straße erreicht werden. Beide Straßen verfügen über gut ausgebaute getrennte Fuß- und Radwege. Die Distanz beträgt hier etwa 1,2 km. Die Verbindung über den Park entlang der Wahnfriedallee und dessen Anschluss in Richtung Normannenplatz ist etwas kürzer. Sie verläuft zum Teil durch Wohngebiete mit Tempo 30 und zum Teil über Grünflächen abseits des Pkw-Verkehrs.

In den Nachtstunden führt die Buslinie N72 direkt im Westen am Prinz-Eugen-Park vorbei. Die Buslinie 154 verläuft im Osten des Areals über den Arabellapark bis zum Nordbad.

**Busliniennetz**




*Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von OpenStreetMap*

## 2.2. Fuß- und Radverkehr

An der Cosimastraße im Westen des Areals entlang gibt es getrennte Rad-und Fußwege.

**Radweg entlang der Cosimastraße**

Nördlich und südlich, sowie teilweise östlich, des Prinz-Eugen-Parks verlaufen Fuß- und Radwege abseits des Autoverkehrs durch Grünanlagen. Über diese Wege ist das Areal mit dem Hauptroutennetz für Radfahrer verbunden.

Die Cosimastraße kann im nördlichen Bereich (Salzsenderweg) überquert werden, dort befindet sich aber lediglich eine Umlaufsperre. An der Sentastraße gibt es nur auf der nördlichen Seite eine Querung der Cosimastraße, im südlichen Bereich der Kreuzung ist derzeit kein Übergang vorgesehen.

**Kreuzung Sentastraße / Cosimastraße**

Eine weitere Lichtsignalanlage für Fußgänger und Radfahrer befindet sich an der Kreuzung Lohengrinstraße (Haltestelle Prinz-Eugen-Park). Hier kann sowohl im südlichen, als auch im nördlichen Bereich der Kreuzung die Cosimastraße überquert werden.

Im südlichen Bereich des Geländes gibt es eine weitere Lichtsignalanlage in Höhe der Wahnfriedallee. Diese ermöglicht die Querung der Cosimastraße aus der südlichen Grünanlage heraus.

Insgesamt gibt es für Fußgänger und Radfahrer ausreichend Möglichkeiten die Cosimastraße sicher zu überqueren. Lediglich an der Kreuzung zur Sentastraße sollte geprüft werden, ob auch im südlichen Bereich der Kreuzung eine Lösung für Fußgänger gefunden werden kann, da voraussichtlich der Umweg über die nördliche Ampel von vielen Fußgängern und Radfahrern nicht akzeptiert wird. Dies kann zu gefährlichen direkten Querungen durch Fußgänger und vermehrte „Geisterradler“ an der Cosimastraße führen.

Im Osten des Prinz-Eugen-Parks befindet sich die Stradellastraße, die teilweise autofrei ist und teilweise in einem verkehrsberuhigten Bereich liegt. Auch hier gibt es gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

Insgesamt herrschen im Bereich rund um den Prinz-Eugen-Park sehr gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

## 2.3. Straßenanbindung

Vom Prinz-Eugen-Park aus sind verschiedene Hauptachsen des Straßenverkehrs in München schnell zu erreichen, insbesondere der Föhringer Ring bzw. der Frankfurter Ring, der Mittlere Ring über die Effnerstraße, die A99 über die M3 und die A94 über die Cosimastraße.

Seitens der Anwohner im Wagnerviertel gab es erhebliche Bedenken, dass die neue Siedlung zu einem erhöhten Pkw-Verkehrsaufkommen im Wohngebiet führen wird, insbesondere durch zusätzlichen Verkehr zwischen Effnerstraße und Cosimastraße. Daher wurde die Verkehrsführung in diesem Bereich neu gestaltet.

**Geänderte Verkehrsführung im Wagnerviertel**

*Quelle: Flyer der Landeshauptstadt München vom 1.12.2014*

## 2.4. Parkplatzsituation im Umfeld

Rund um den Prinz-Eugen-Park befindet sich überwiegend Wohnbebauung mit Wohnblöcken verschiedener Höhe, aber auch Einfamilien- und Reihenhäuser. Insbesondere im Wagnerviertel gibt es Befürchtungen, dass der Parkdruck zunehmen wird.

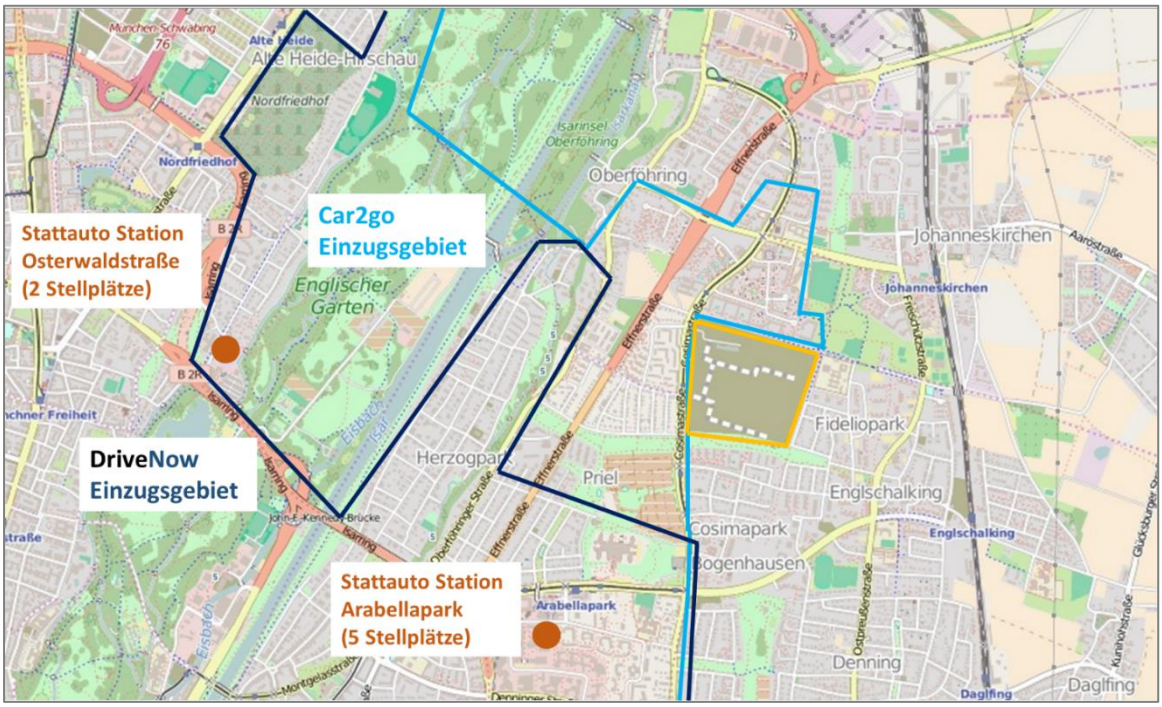
**Parkplatzsituation in der Wesendonkstraße**

Eine strukturierte Erhebung der Parkplatzsituation im Wagnerviertel liegt bisher nicht vor. Bei einzelnen Ortsbegehungen waren die vorhandenen Stellplätze zum Teil bereits heute gut ausgelastet.

## 2.5. Vorhandene Mobilitätsdienstleistungen

Nachfolgend wird dargestellt, welche Mobilitätsdienstleistungen im Bereich des Prinz-Eugen-Parks bereits heute verfügbar sind.

**Überblick über die bestehenden Car-Sharing-Angebote**




### 2.5.1. Stationäres Car-Sharing

Bisher gibt es im direkten Umfeld des Prinz-Eugen-Parks keine stationären Car-Sharing-Angebote. Die nächsten Stationen von StattAuto befinden sich am Arabellapark und an der Osterwaldstraße. Daher ist es wichtig, ein stationäres Car-Sharing-Angebot im Prinz-Eugen-Park zu entwickeln.

### 2.5.2. Free-Floating Car-Sharing

Das Rückgabegebiet des flexiblen Car-Sharing-Angebots von car2go endet direkt an der Grenze des Prinz-Eugen-Parks. Es wurde seitens car2go bereits signalisiert, dass eine entsprechende Erweiterung möglich sei.

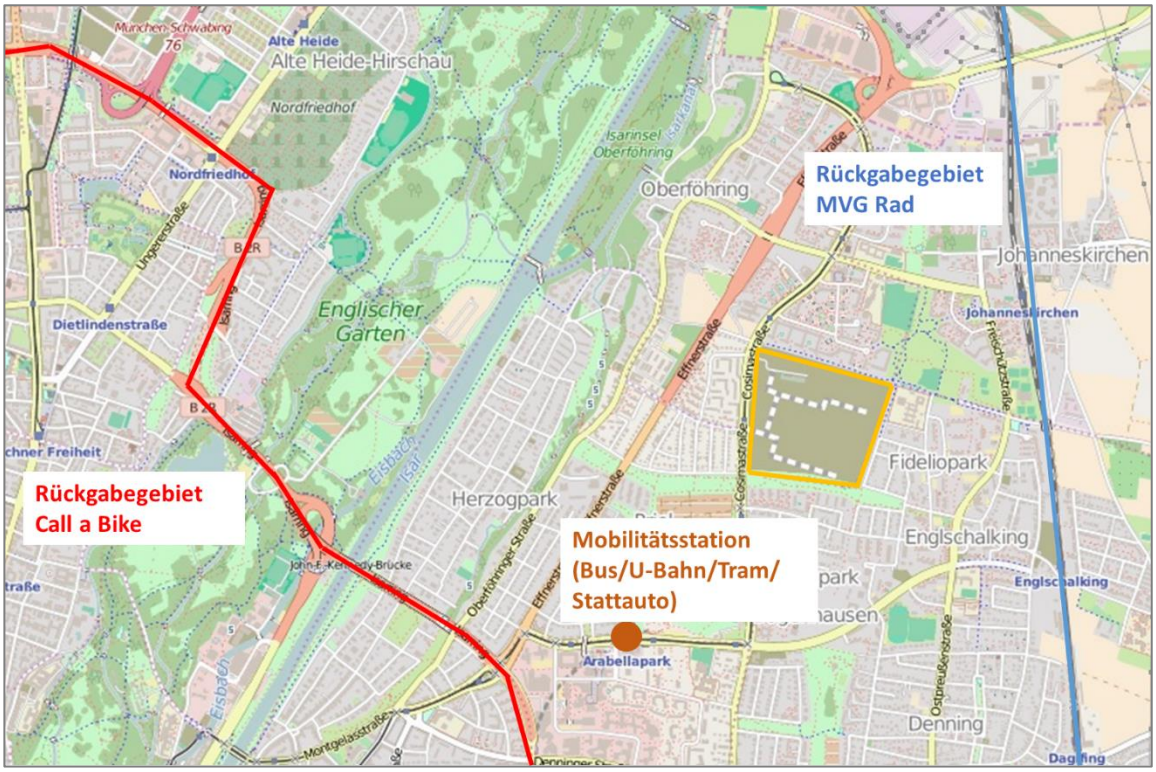
Das Gebiet von DriveNow endet etwas weiter südlich bzw. westlich, doch auch hier gibt es Interesse den Rückgabebereich entsprechend zu erweitern.

### 2.5.3. Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Der Prinz-Eugen-Park befindet sich deutlich innerhalb des Rückgabegebietes von MVG Rad. Damit hat der Nutzer die Möglichkeit die Ausleihe des Fahrrads flexibel an irgendeinem Ort im öffentlichen Raum zu beenden bzw. dort auch Fahrräder wieder auszuleihen. Die Nutzung einer festen Station ist damit nicht notwendig. Das Rückgabegebiet endet im Umfeld an der S8, damit ist das MVGRad eine Interessante Möglichkeit, die Distanz zwischen dem Prinz-Eugen-Park und den S-Bahn-Haltestellen Johanneskirchen und Englschalking zu überbrücken.

Das Rückgabegebiet von Call-a-Bike endet deutlich südlich am Mittleren Ring und ist damit bisher für eine Nutzung im Prinz-Eugen-Park nicht relevant.

**Übersicht über die öffentlichen Fahrradverleihsysteme in München**



## 2.6. NAHVERSORGUNG

Im direkten Umfeld des Prinz-Eugen-Parks gibt es derzeit nur ein eingeschränktes Angebot für die Nahversorgung. Einkaufsmöglichkeiten sind derzeit etwas nördlich an der Cosimastraße (Aldi) zu finden. Einige kleiner Geschäfte (u.a. für Lebensmittel) befinden sich in Höhe des Prinz-Eugen-Parks auf der Westseite der Cosimastraße.

Im weiteren Umfeld befinden sich auch ein Rewe und ein dm Drogeriemarkt an der Freischützstraße in der Nähe der Kreuzung zur Englschalkinger Straße.

Eine Grundschule wird direkt auf dem Areal der Prinz-Eugen Kaserne entstehen. Eine Mittelschule liegt direkt angrenzend im Osten des Areals. Weiter nördlich befindet sich eine Realschule.

Aktuell ist das Einzelhandelsangebot in der direkten Nähe des Prinz-Eugen-Park nicht ideal. Wünschenswert ist auch eine medizinische Basisversorgung.

Diese gewerblichen Einrichtungen lassen sich gut auf den Baufeldern am Quartiersplatz realisieren. Für das WA 6 gibt es entsprechende Vorgaben, weitere gewerbliche Flächen sind im WA 11 West und WA 11 Ost vorgesehen. In einer Arbeitsgruppe des Konsortiums stimmen die Bauherren der genannten Baufelder ihre Planungen für die Herstellung und die Mieterauswahl der Gewerbeflächen untereinander ab. Der aktuelle Planungsstand lautet:

- Ein Supermarkt (mit Bäcker), ein Drogeriemarkt, eine Apotheke
- 3 Arztpraxen (Allgemeinmedizin, Kinderärzte, Heilpraktikerin)
- Gastronomie (auf für die Besucher des Kulturbürgerhauses)
- Quartierszentrale (Mobilitätsstation, Concierge mit Paketstation und weiteren Angeboten)
- Weitere ca. 500 m² Gewerbefläche sind noch nicht verplant. Hier wird eine Bedarfserhebung durchgeführt.

Mit diesem zusätzlichen Angebot, das auch dem Umfeld des Prinz-Eugen-Park zur Verfügung stehen wird, können die zukünftigen Anwohner einen erheblichen Teil ihres täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nähe zum Wohnstandort, also in fußläufiger Entfernung, decken.

# 3. MOBILITÄTSKONZEPT PRINZ-EUGEN-PARK

Nachfolgend werden die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzeptes für den Prinz-Eugen-Park dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen wurden dafür in die folgenden Bereiche unterteilt:

- Parkraummanagement
- Rad- und Fußverkehr
- Förderung des ÖPNV
- Car-Sharing-Angebote
- Elektromobilität
- Information und Kommunikation
- Mobilitätszentrale
- Mobilitätsstation

Anschließend werden noch die spezifischen Maßnahmen für die geplante Grundschule dargestellt.

## 3.1. STELLPLATZBEDARF UND PARKRAUMMANAGEMENT

Der Stellplatzbedarf der Anwohner wird in den Wohngebäuden durch eine ausreichende Zahl an Stellplätzen abgedeckt. Sich ändernde Bedarfe werden durch flexibles Stellplatzmanagement aufgefangen.

Die Anzahl der Stellplätze für Anwohner, Besucher, Gewerbe und Mitarbeiter setzt die Vorgaben der im Jahr 2016 aktualisierten Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München um:

- 1,0 Stellplätze im freifinanzierten Wohnungsbau (Eigentum, KMB)
- 1,0 Stellplätze München Modell Eigentum
- 0,8 Stellplätze im geförderten Wohnungsbau (München Modell Miete / München Modell Miete Genossenschaften),
- 0,6 Stellplätze für einkommensorientierte Förderung (EOF) und KomPro A
- 0,5 Stellplätze KomPro B
- 1 Stellplatz je 30 bis 40 $m^2$ für Büro- und Praxisräume
- 1 Stellplatz je 30 bis 50 $m^2$ Einzelhandelsfläche

Im Rahmen von Modellprojekten zum autoreduzierten Wohnen ist es möglich den Stellplatzschlüssel weiter abzusenken. Hierbei ist ein Stellplatzschlüssel von bis zu 0,6, unter idealen Bedingungen sogar bis 0,3 möglich. Voraussetzung für die Absenkung ist ein plausibles, nachhaltiges Mobilitätskonzept.

Im Konsortium haben sich alle Beteiligten auf ein Mobilitätskonzept verständigt. Einige Mitglieder des Konsortiums haben ein entsprechendes Konzept bereits im Rahmen ihrer Grundstücksbewerbungen eingebracht. Diese Konzepte werden in das Gesamtkonzept integriert. Im Quartier soll ein differenzierter Stellplatzschlüssel realisiert werden, der den unterschiedlichen Erwartungen an den maximalen Stellplatzbedarf in den einzelnen Baufeldern gerecht wird.

### 3.1.1. VERMITTLUNG FREIER STELLPLÄTZE IN DEN TIEFGARAGEN

Erfahrungen aus bestehenden Wohnquartieren mit und ohne reduziertem Stellplatzschlüssel zeigen, dass häufig mehr Stellplätze verfügbar sind, als nachgefragt werden.

Um die Tiefgaragen möglichst effizient zu nutzen, werden Parkplätze, die mittelfristig und langfristig nicht für Bewohner im eigenen Haus benötigt werden, Bewohnern anderer Gebäuden im Quartier oder der unmittelbaren Nachbarschaft dauerhaft zur Miete angeboten (dauerhafte Nutzungsüberlassung). Die Vermittlung entsprechender Stellplätze erfolgt über die Hausverwaltungen, gestützt auf das Mobilitätsportal im Internet. So kann ein Ausgleich zwischen möglichen Nachfragespitzen und verfügbarem Angebot geschaffen werden.

Der Großteil der Bauherren wird sich diesem Vermittlungssystem anzuschließen.

| **Maßnahme 1** | **Vermittlung freier Stellplätze in den Tiefgaragen** |
|---|---|
| **Aufwand** | Einbindung eines Segments „Freie Stellplätze“ in das Mobilitätsportal, Abstimmungsaufwand |
| **Nutzen** | Effiziente Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten, erhöhte Mieteinnahmen Stellplätze |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Einbindung in das Mobilitätsportal und Einbeziehung in das Mobilitätsmanagement des Quartiers |

### 3.1.2. ZUORDNUNG DER STELLPLÄTZE

In einem Teil der Tiefgaragen werden die Stellplätze nicht fest einer Person bzw. Wohnung zugeordnet, sondern es werden Zugangsberechtigungen verteilt. Durch diese flexible Nutzung, kann die Effizienz der Stellplatznutzung weiter erhöht werden. Durch die Tatsache, dass nie alle Nutzer der Tiefgarage gleichzeitig ihr Fahrzeug abstellen wollen, können mehr Zugangsberechtigungen vergeben werden, als es Stellplätze gibt. Erhebungen in Tiefgaragen mit Parkraummanagement zeigen, dass so eine Belegung der Stellplätze mit dem Faktor 1,1 bis 1,2 realistisch ist. Um aber zu vermeiden, dass es zu einer Überbelegung kommt, werden zunächst nur so viele Zufahrtsberechtigungen vergeben, wie es Stellplätze gibt. Aus den Betriebserfahrungen wird dann abgeleitet, wie viele zusätzliche Berechtigungen vergeben werden können.

| **Maßnahme 2** | **Stellplatzmanagement ohne fest zugewiesene Stellplätze** |
|---|---|
| **Aufwand** | Geringer Verwaltungsaufwand |
| **Nutzen** | Optimale Ausnutzung der Stellplatzkapazitäten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Entwicklung des Zugangs- und Managementsystems |

### 3.1.3. Übergeordnetes flexibles Parkraummanagement für die Anwohner und Besucher

Es besteht das übergeordnete Ziel, die vorhanden Parkplatzkapazitäten in den Tiefgaragen möglichst effizient zu nutzen. Daher wird es einfach und unkompliziert möglich sein, Parkplätze, die von den Bewohnern eines Gebäudes temporär nicht benötigt werden, Dritten zur kurzfristigen Miete anzubieten. Die Freigabe der freien Parklätze erfolgt über die Besitzer/ Mieter er einzelnen Stellplätze oder bei Leerständen über die Hausverwaltung. Dieses System kommt alternativ zur flexiblen Stellplatznutzung ( Ziff. 3.1.2) zur Anwendung.

Hierfür gibt es inzwischen internetbasierte bzw. smartphone-basierte Plattformen wie parkU (www.parku.de) oder Ampido (www.ampido.com), die eine langfristige, aber auch eine kurzfristige Vermietung von Parkplätzen für kurze Zeiträume (bis hin zu wenigen Stunden) ermöglichen. ParkU installiert an den Einfahrten zur Tiefgarage auf eigene Kosten Zugangsgeräte, die das Öffnen der Garagen über das Smartphone ermöglichen. Die Verträge werden zwischen parkU und den einzelnen Stellplatznutzern oder der Hausverwaltung geschlossen. Ein LOI von parkU zur Kooperation und Umsetzung liegt vor

Angestrebt wird ein einheitliches Preismodell. Um auszuschließen, dass Parkflächen mit dem Ziel durch regelmäßige kurzfristige Vermietungen einen Gewinn zu erzielen, blockiert werden, sollen die monatlichen Einnahmen aus der kurzfristigen Vermietung auf maximal die Mietkosten / Stellplatz für einen Monat begrenzt werden.

Ein hoher Anteil der Bauherren plant, den Mietern die Möglichkeit zur kurzfristigen Weitervermietung zu ermöglichen.

| **Maßnahme 3** | **Übergeordnetes Parkraummanagement für die Bewohner** |
|---|---|
| **Aufwand** | Einbindung des Angebots in das Mobilitätsportal, Verlinkung zum Anbieter, Bewerbung des Angebots |
| **Nutzen** | Effiziente Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten / Erhöhte Einnahmen aus temporärer zusätzlicher Vermietung Stellplätze |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Auswahl eines geeigneten Anbieters |

### 3.1.4. Parkraummanagement für die Tiefgarage WA 6

Für Besucher und Mitarbeiter der dortigen Arbeitgeber sowie die Kunden der dort ansässigen Geschäfte müssen im Prinz-Eugen-Park Stellplätze für Pkw vorgesehen werden. Hierfür stehen Parkflächen im Straßenraum und in der Tiefgarage an der Cosimastraße zur Verfügung.

**Tiefgarage WA 6**

Im Westen des Quartiers (WA 6) an der Cosimastraße ist eine Tiefgarage vorgesehen, die insbesondere den Verkehr durch den Einzelhandel aufnehmen soll. Es wird geprüft die Zugangskonditionen der Tiefgarage so zu gestalten, dass auch Besucher des Kulturbürgerhauses dort parken können.

Die Tiefgarage ist auch ein geeigneter Standort für stationäres Car-Sharing. Die Kunden könnten die Fahrzeuge ggf. auch dafür nutzen, ihre Einkäufe mit einem entsprechenden Fahrzeug nach Hause zu bringen.

| **Maßnahme 4** | **Nutzungskonzept für die Tiefgarage WA 6** |
|---|---|
| **Aufwand** | Konzeptentwicklung, Abstimmungen zwischen Bauherren und Betreibern Einzelhandel / Gewerbe |
| **Nutzen** | Effiziente Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Festlegung auf ein Nutzungs- und Betreiberkonzept durch den Bauherren. |

### 3.1.5. Parken im öffentlichen Straßenraum

Es wird empfohlen die Parkflächen entlang der Straßen im Prinz-Eugen-Park zu bewirtschaften. Damit sollen insbesondere die folgenden Probleme vermieden werden:

- Zustellen des Quartiers durch Dauerparker
- Parksuchverkehr im Quartier
- Abstellen der Pkw im Straßenraum durch die Bewohner, obwohl Kapazitäten in den Tiefgaragen vorgehalten werden.

Die Bewirtschaftung kann je nach Standort durch zeitliche Beschränkungen oder Parkgebühren erfolgen. Die Höhe der Gebühren muss auf jeden Fall mit den Gebühren für die öffentliche Tiefgarage abgestimmt sein. Im Allgemeinen sollte das Parken in der öffentlichen Tiefgarage attraktiver sein, als das Parken im Straßenraum, um so den Autoverkehr im Quartier möglichst gering zu halten.

Darüber hinaus sind besondere Anforderungen zu berücksichtigen. So müssen beim WA 1, WA 2 und WA 7 in der Planung Parkzonen für Kurzzeitparker berücksichtigt werden, um den Hol- und Bringverkehr der KiTas zu gewährleisten.
In WA 2 und WA 7 wird es zudem betreute Wohngruppen der Pfennigparade geben. Hier wird es ebenfalls einen Hol- und Bringverkehr für die Kinder und Jugendlichen geben, die mit Bussen und Kleinbussen zur Schule (außerhalb des Prinz-Eugen-Parks) hin- und zurückgebracht werden. Auch hierfür müssen in der Planung Parkzonen berücksichtigt werden.

| **Maßnahme 5** | **Parkraummanagement im öffentlichen Straßenraum** |
|---|---|
| **Aufwand** | Abstimmung mit der LH München, Aufbau der Beschilderung bzw. der Parkscheinautomaten |
| **Nutzen** | Effiziente Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum, Vermeidung von Parksuchverkehr |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Organisation eines Workshops mit der LH München (HA I, KVR und Baureferat) |

## 3.2. Fuß- und Radverkehr

Für die Nahmobilität im Quartier und dessen Umfeld spielt der Fuß- und Radverkehr die entscheidende Rolle. Daher sollten die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten möglichst attraktiv und sicher gestaltet werden.

### 3.2.1. Fuß- und Radwege im Quartier

Die Fuß- und Radwege innerhalb der Baufelder werden gemäß den Vorgaben des Bebauungsplans umgesetzt. Aus Sicht des Konsortiums werden für das Fuß- und Radwegenetz die folgenden Anforderungen formuliert.

Anforderungen an das Fußwegenetz:

- Barrierefreiheit
- Alltagstauglichkeit (kurze Wege zur Nahversorgung und zu ÖPNV-Knotenpunkten)
- Objektive und subjektive Sicherheit (Beziehung zur Straße, zu Ein- und Ausfahrten, Vermeidung von Angsträumen (Beleuchtung, Sichtbarkeit)
- Vernetzung in die benachbarten Quartiere

Anforderungen an das Radwegenetz

- Alltagstauglichkeit des Radwegenetzes (keine Radschnellwege, aber sicheres und reibungsloses Vorankommen möglich)
- Gute Sichtbeziehungen bei Ein- und Ausfahrten sowie in Kreuzungsbereichen
- Gute Vernetzung in benachbarte Quartiere bzw. in Richtung Isar, Innenstadt und S8

| **Maßnahme 6** | **Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes im Quartier** |
|---|---|
| **Aufwand** | Konzeptentwicklung, Bauplanung, Umsetzung |
| **Nutzen** | Attraktive und sichere Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Organisation eines Workshops mit der LH München (HA I, KVR, Baureferat) |

### 3.2.2. ABSTELLANLAGEN FAHRRÄDER AN DEN GEBÄUDEN

Die Landeshauptstadt München schreibt mit der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) eine Mindestzahl an Abstellplätzen für Fahrräder vor (im Normallfall 1 Stellplatz pro 40m$^2$ Gesamtwohnfläche).

Nachdem das Fahrrad zum zentralen Verkehrsmittel im Prinz-Eugen-Park werden soll, ist von einem deutlich höheren Bedarf auszugehen. Entsprechend sind für einige Baufelder deutlich mehr Stellplätze für Fahrräder vorgesehen.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollten die folgenden Eigenschaften haben:

- Ebenerdiger oder zumindest leichter Zugang über eine flache Rampe oder mittels eines geeigneten Aufzugs.
- Direkter Zugang aus dem Gebäude
- Sicherer Schutz gegen Diebstahl und Beschädigung
- Helle und freundliche Gestaltung (kein Angstraum)
- Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Möglichkeit Fahrradanhänger und ggf. auch Kinderwagen und Rollatoren abzustellen

Konkret wurden bereits für folgende Baufelder eine über die FabS hinausgehende Anzahl von Fahrradabstellplätzen zugesagt:

| | |
|---|---|
| WA 3 Ost (Post-und Telegrafenpersonal): | 25% mehr |
| WA 5 West (Baugemeinschaft Prinz-Eugen-Park GbR) | zusätzl. Investitionen in Höhe von 75.000 € |
| WA 5 Ost (Terra Immobilien GmbH): | zusätzlich 23 Stellplätze (81.000 €) |
| WA 7 (GEWOFAG) | zusätzlich ca. 20 m$^2$ für Rollatoren etc. |
| WA 8 West (Bauverein Haidhausen) | 81 zusätzliche Stellplätze (20.000 €) |
| WA 11 Ost (WOGENO München eG) | 70 zusätzliche Stellplätze (30.000 €) |
| WA 11 West (GEWOFAG) | ca. 58 m$^2$ zusätzliche Abstellflächen |
| | WA 16 West (Bürgerbauverein München eG) 67 zusätzliche Stellplätze (93.800 €) |

Für die Fahrradabstellanlagen sind die folgenden Lademöglichkeiten geplant:

| | |
|---|---|
| WA 4 West (Klaus Wohnbau) | Ausführung nur auf eigenem Baufeld für die eigenen Bewohner |
| WA 5 West (Baugemeinschaft Prinz-Eugen-Park) | 2 Ladepunkte mit je 2 Anschlüssen |
| WA 5 Ost (Terra Immobilien) | 1 Ladepunkt mit 2 Anschlüssen |
| WA 8 West (Bauverein Haidhausen) | 2 Ladepunkte mit je 2 Anschlüssen |
| WA 11 Ost (Wogeno) | 2 Ladepunkte mit je 2 Anschlüssen |
| WA 16 West (Bürgerbauverein München) | 3 Ladepunkte mit je 2 Anschlüssen |

| Maßnahme 7 | Abstellanlagen im Bereich der Gebäude |
|---|---|
| **Aufwand** | Abstimmung zwischen Bauherren und Architekten, Errichtung durch den jeweiligen Bauherrn |
| **Nutzen** | Attraktive und sichere Abstellanlagen für die Bewohner |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Realsierung durch die Bauherren |

### 3.2.3. Öffentliche Fahrradabstellanlagen

Öffentliche Fahrradabstellanlagen spielen insbesondere im westlichen Bereich des Prinz-Eugen-Park eine Rolle. Für das Einzelhandelszentrum sind ausreichende und attraktive Abstellplätze einzuplanen, die auch für Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger geeignet sind. Kriterien sind eine gute Lage zu den Eingängen des Einzelhandels, eine Überdachung und Sicherungsmöglichkeiten gegen Diebstahl.

Es ist davon auszugehen, dass einige Nutzer des ÖPNV ein privates Fahrrad nutzen, um zur Trambahnhaltestelle Prinz-Eugen-Park zu fahren. Auch für diese Fahrräder muss eine attraktive Lösung gefunden werden.

Denkbar wäre in diesem Bereich eine Kombination aus Fahrradparkhaus, Fahrradservice und Mobilitätszentrale.

| Maßnahme 8 | Öffentliche Fahrradabstellanlagen |
|---|---|
| **Aufwand** | Abstimmung mit den Bauherren und der LH München, Aufbau der Abstellanlagen, Bereitstellung einer geeigneten Fläche |
| **Nutzen** | Attraktive und sichere Abstellanlagen für Fahrräder im Bereich des Quartierszentrums bzw. an der Trambahnhaltestelle Prinz-Eugen-Park |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Organisation eines Workshops mit der LH München (HA I, KVR, Baureferat) |

### 3.2.4. Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind eine gute Ergänzung zum ÖPNV. Sie tragen insbesondere dazu bei, die Distanz zu den Stationen der Flughafen-S-Bahn S8 oder der U6 (Universität / Garching) zu überbrücken.

Der Prinz-Eugen-Park liegt innerhalb des Rückgabegebietes des MVGRad. Das Kerngebiet von Call-a-Bike endet bereits am „Mittleren Ring“, also in einiger Entfernung des Geländes.

Die Fahrräder des MVGRad dürfen bereits heute im Prinzip überall in den öffentlichen Bereichen des Prinz-Eugen-Parks zurückgegeben und somit auch ausgeliehen werden. Um den Nutzern im Quartier das Auffinden der Fahrräder zu erleichtern, könnte es Sinn machen feste Stationen einzurichten. Ein geeigneter Standort befindet sich u.a. an der geplanten Mobilitätsstation an der Trambahnhaltestelle Prinz-Eugen-Park an der Cosimastraße.

| **Maßnahme 9** | **Öffentliche Fahrradverleihsysteme** |
|---|---|
| **Aufwand** | Abstimmung mit der MVG, Bereitstellung der notwendigen Flächen |
| **Nutzen** | Ergänzung des ÖPNV und Lösung für die „letzte Meile“ zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit der MVG und der LH München |

### 3.2.5. Trolleys für die einzelnen Gebäude

Fahrradanhänger bzw. Trolleys werden dezentral / hausbezogen angeboten, sodass sie von allen Gebäuden aus sehr schnell zu erreichen sind. So stehen sie unkompliziert auch für spontane Fahrten zur Verfügung. Ein Buchungssystem kann hier entbehrlich sein, es sollte jedoch erfasst werden, wer den Trolley zuletzt genutzt hat.

Vorgesehen sind hier Anhänger, die man als Trolley zu Fuß mitnehmen, oder mit einer einfachen Kupplung an sein Fahrrad anhängen kann. Am Einkaufsort können diese auch als „Einkaufswagen“ genutzt werden. Als Vorbild dient hier ein Modellprojekt in der Seestadt Aspern, Wien.

| **Maßnahme 10** | **Trolleys für die einzelnen Gebäude** |
|---|---|
| **Aufwand** | Beschaffung und Wartung der Trolleys, Bereitstellung einer geeigneten Abstellfläche, ggf. Buchungssystem |
| **Nutzen** | Ergänzung des ÖPNV und Lösung für die „letzte Meile“ zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Suche geeigneter Modelle, Abstimmung über einheitliches System und Beschaffungswesen mit den Bauherren |

### 3.2.6. SONSTIGE ZWEIRÄDER FÜR DIE GEMEINSAME NUTZUNG

Neben normalen Fahrrädern und Pkw werden den Bewohnern des Quartiers auch andere Fahrzeuge zur Ausleihe angeboten. Dadurch kann der Bedarf für einen eignen Pkw weiter gesenkt werden. Zum Angebot gehören z.B.:

- Pedelecs (insbesondere für längere Fahrten oder für das Ziehen schwerer Anhänger)
- Lastenfahrräder und Fahrradanhänger (u.a. für Einkaufsfahrten und für Hol- und Bringdienste von Kindern
- (Elektro-)Roller (als weitere Option für Fahrten in der Stadt)

Diese Angebote werden vor allem dezentral organisiert, sie sollen idealtypisch in allen Baufeldern zur Verfügung stehen. Dazu gibt es eine Reihe von Zusagen der Bauherren.

Diese Angebote können in das Buchungs- und Zugangssystem von StattAuto integriert werden. Eine entsprechende Lösung wurde bereits am Domagkpark realisiert. Damit ist sichergestellt, dass alle Bewohner des Quartiers, die allgemein einen Zugang zu diesem System haben, die Verleihangebote auch nutzen können.

Eine größere Verleihstation wird im Bereich des Quartiersplatzes an der Mobilitätszentrale im WA 11 Ost zu finden sein. Die im gegenüberliegenden WA 6 zugesagte Verleihstation wird in das WA 11 Ost integriert. Es wird davon ausgegangen, dass diese Fahrzeuge insbesondere für etwas längere Wege außerhalb des Quartiers ausgeliehen werden.

Die Verleihstation wird mit gesicherten Steckdosen ausgerüstet, damit die Fahrzeuge vor Ort geladen werden können.

**Mobilitätsstation Domagkpark**

| Maßnahme 11 | Sonstige Zweiräder für den Verleih |
|---|---|
| **Aufwand** | Kosten für Anschaffung und Wartung, Entwicklung Betriebskonzept / ggf. Einbindung in Buchungs- und Abrechnungssystem |
| **Nutzen** | Erweiterung des Mobilitätsangebotes, Reduzierung Parkplatzbedarf und Pkw-Verkehr |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Auswahl geeigneter Fahrzeuge; gemeinsame Beschaffung, Klärung des Wartungssystems, Abstimmung des Zugangssystems (voraussichtlich mit StattAuto) |

### 3.2.7. Professioneller Fahrradservice

Als Teil der Quartierszentrale des Prinz-Eugen-Parks (WA 11 Ost) ist ein Fahrradservicepunkt vorgesehen. Hier können Fahrräder zur Wartung und Reparatur abgegeben werden. Der Standort hat den Vorteil, dass die Kunden ihre Fahrräder auch auf dem Weg zur Trambahn abgeben und beispielsweise abends nach der Arbeit wieder abholen können.

Ein ähnliches Konzept wurde bereits im Stadtquartier Domagkpark mit dem Dynamo Fahrradservice umgesetzt. Dieses Projekt hat zusätzlich einen sozialen Hintergrund, da in der Werkstatt Menschen über den „zweiten Arbeitsmarkt“ eine Ausbildung erhalten. Hier ist es auch möglich alte Fahrräder, die nicht mehr gebraucht werden, zu spenden.

Der Fahrradservice wird sich im Bereich der Mobilitätszentrale befinden. Eine Absichtserklärung des Dynamo-Fahrradservice für ein Engagement im Prinz-Eugen-Park liegt bereits vor. In weiteren Gesprächen wird geklärt, wie und mit welchen erweiterten Aufgaben die Servicestation in die Quartierszentrale integriert werden soll.

| Maßnahme 12 | Professioneller Fahrradservice |
|---|---|
| **Aufwand** | Konzeptentwicklung, Vereinbarung mit Dynamo Fahrradservice |
| **Nutzen** | Attraktives Serviceangebot für Radfahrer |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit Dynamo Fahrradservice und dem Bauherrn, der geeignete Räumlichkeiten plant. |

### 3.2.8. FAHRRADWERKSTÄTTEN

In jeweils einem Gebäude im südlichen und nördlichen Bereich sind Fahrradwerkstätten geplant. In diesen Räumlichkeiten können die Anwohner ihre Fahrräder selbständig warten und reparieren, ggf. mit Unterstützung von engagierten Nachbarn, die über entsprechende Fähigkeiten verfügen. Für eine entsprechende Ausstattung mit Werkzeug und Zubehör wird zur Verfügung gestellt.

Von den Bauherren wurden bisher für folgende Baufelder geeignete Räumlichkeiten angeboten:

| | |
|---|---|
| WA 3 Ost (Post- und Telegraphenpersonal): | 28m$^2$ allgemein für das Mobilitätskonzept |
| WA 5 West (Baugemeinschaft Prinz-Eugen-Park GbR) | Mobilstation in den Freiflächen mit Fahrradwerkstatt ca. 98 m$^2$ (Radlwerkstatt + Mobilstation) WA 5 Ost und West zusammen |
| WA 5 Ost (Terra Immobilien Danhuber GmbH) | |
| WA 16 West (Bürgerbauverein München eG) | Raum für Fahrradwerkstatt |

| **Maßnahme 13** | **Fahrradwerkstätten** |
|---|---|
| **Aufwand** | Bereitstellung und Ausstattung der Fahrradräume, Koordinierung des ehrenamtlichen Engagements |
| **Nutzen** | Attraktive Rahmenbedingungen für Radfahrer |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung zwischen den Bauherren, die geeignete Räumlichkeiten planen, Festlegung der Standorte |

## 3.3. Förderung des ÖPNV

### 3.3.1. Erhöhung der Kapazitäten der Trambahn

Seitens der Anwohner aus der Nachbarschaft wurde die Befürchtung geäußert, dass die Kapazitäten der Trambahn, die bereits heute in den Stoßzeiten an der Grenze sind, nicht mehr ausreichen werden. Es wurden seitens der MVG bereits 2015 neue Trambahnen bestellt. Das Ziel ist es, so schnell wie möglich längere Fahrzeuge einzusetzen, die 25% mehr Kapazität aufweisen. Die Planungen für den Prinz-Eugen-Park wurden in den Bedarfsplanungen der MVG bereits berücksichtigt.

Aktuell sind nach Aussage der MVG folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten der Trambahn vorgesehen:

- Vormittags und nachmittags einen 5-Minuten-Takt, auch in den Schulferien.
- Sukzessive werden auf den Linien 16 und 17 längere Züge eingesetzt.
- Ein durchgängiger 5-Minuten-Takt ist bisher nicht angedacht.

Insgesamt erhöht sich damit die Kapazität in den Spitzenzeiten um ca. 40%.

Laut einer Pressemitteilung der MVG sind bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 Änderungen bei der Trambahnanbindung geplant. Durch eine neue Verknüpfung der Tramlinienäste 16 Ost, 17 Ost und 18 Ost ist ein nachfragegerechter Einsatz der längeren vierteiligen Tramfahrzeuge gewährleistet. Insbesondere Bogenhausen profitiert dabei bereits vor der Auslieferung der bestellten Neufahrzeuge von einem größeren Platzangebot:

- Die Linie 17 bedient neu ganztägig mit den längeren (vierteiligen) Trambahnen den Linienweg Amalienburgstraße – Karlsplatz (Stachus) – Max-Weber-Platz – Effnerplatz – St. Emmeram.
- Die Linie 16 bedient neu die Relation Romanplatz – Karlsplatz (Stachus) – Lehel – Effnerplatz und wird in den Hauptverkehrszeiten über den Effnerplatz hinaus nach St. Emmeram verlängert.
- Die Linie 18 fährt nicht mehr zum Effnerplatz bzw. nach St. Emmeram, sondern neu zur Schwanseestraße.

### 3.3.2. Einführung eines Bürgerbusses für den Prinz-Eugen-Park

Ein Bürgerbus dient dazu Bewohner, die nicht mehr mobil genug sind um ihre alltäglichen Erledigungen (Einkäufe, Arzt- und Behördenbesuche etc.) zu können, zu unterstützen. Ehrenamtliche Fahrer bieten dabei an, diese zu den entsprechenden Zielen zu fahren. Das Angebot kann als Bestandteil der sozialen Einrichtungen, die auf dem Quartier geplant sind, entwickelt werden.

Das Fahrzeug selbst kann über als Bestandteil des Car-Sharing-Systems geführt und über das entsprechende Buchungssystem organisiert werden. So steht es auch anderen Nutzern im Umfeld des Quartiers zur Verfügung, wenn es nicht für die sozialen Zwecke benötigt wird.

| Maßnahme 14 | Einführung eines Bürgerbusses |
|---|---|
| **Aufwand** | Kosten für die Anschaffung und den Unterhalt, Organisation des Bürgerbusses |
| **Nutzen** | Leihmöglichkeit eines Kleinbusses, der als auch als Bürgerbus für Bewohner genutzt werden kann, die sonst nicht mehr mobil sein können. |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Entwicklung Organisationskonzept; Abstimmung mit der LH München |

### 3.3.3. ANWOHNER-TICKET FÜR DEN ÖPNV

Um die ÖPNV-Nutzung für die Anwohner noch attraktiver zu machen, werden diese die Möglichkeit haben diesen preisgünstiger zu nutzen. Dafür sind zwei Modelle vorgesehen:

**Variante A: Übertragbare Dauerkarten zur Ausleihe**

Für Anwohner, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen, kann eine übertragbare Dauerkarte (z.B. ein 9-Uhr-Ticket der MVG) unentgeltlich im Verleih angeboten werden. Die Buchung und der Zugang können ebenfalls über das System des Car-Sharing-Anbieters StattAuto erfolgen.

**Variante B: Mietreduktion für Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten**

Haushalt, die kein eigenes Auto besitzen und somit auch keinen Stellplatz in der Tiefgarage benötigen, erhalten einen Mietabschlag und können den entsprechenden Betrag z.B. für ÖPNV-Tickets ihrer Wahl einsetzen. Der Mietabschlag lässt sich einfach begründen: ein Teil der ersparten, nicht refinanzierbaren Stellplatzkosten wird vom Vermieter an Mieter ohne Stellplatzbedarf weitergegeben. Die Mietreduktion kann zeitlich befristet werden, endet aber auf jeden Fall zu dem Zeitpunkt, an dem der Mieterhaushalt ein eigenes Auto unterhält.

| Maßnahme 15 | Anwohner-Ticket für den ÖPNV |
|---|---|
| **Aufwand** | Kosten für Anschaffung bzw. Mietminderung; Entwicklung Verträge und Organisationskonzept |
| **Nutzen** | Attraktives Angebot für Anwohner, Anreiz zur ÖPNV-Nutzung |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Entwicklung Organisationskonzept; Abstimmung mit den Bauherren |

## 3.4. CAR-SHARING-ANGEBOTE

Wenn Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden, sinken die Mobilitätskosten für den einzelnen Nutzer und es werden insgesamt weniger Fahrzeuge, und somit auch Stellplätze, benötigt. Neben den bereits etablierten Car-Sharing-Angeboten und der Bildung von Fahrgemeinschaften gibt es heute noch verschiedene weitere Sharing-Angebote.

### 3.4.1. STATIONÄRES CAR-SHARING

Beim stationären Car-Sharing haben die Fahrzeuge feste Standorte, an denen die Miete begonnen und beendet wird. Der Vorteil liegt darin, dass die Fahrzeuge langfristig reserviert werden können und somit eine hohe Planbarkeit des Systems gegeben ist. Dafür sind keine Einweg-Fahrten möglich. Seitens der Bauherren werden bereits 21 Stellplätze in den Tiefgaragen für Car-Sharing-Fahrzeuge vorgesehen bzw. angeboten. Erfahrungsgemäß können damit mehr als 160 private Pkw substituiert werden.

Grundsätzlich ist für den Prinz-Eugen-Park ein dezentrales System vorgesehen, damit möglichst alle Anwohner im Prinz-Eugen-Park einen kurzen Weg zu einem Car-Sharing-Fahrzeug haben. Dies lässt sich sowohl mit oberirdischen, als auch mit unterirdischen Stellplätzen realisieren.

Im Straßenraum vor den Gebäuden werden entsprechende Parkplätze explizit für Car-Sharing reserviert. Dies hat den Vorteil, dass diese oberirdisch schnell erreichbar und öffentlich sichtbar sind. Zudem ist keine eigene Lösung für den Zugang notwendig, wie es bei Tiefgaragen der Fall ist.

Speziell ausgewiesene Parkplätze in den Tiefgaragen haben den Vorteil, dass die Fahrzeuge gegen die Witterung (Schnee, zugefrorene Scheiben, Hitze) gut geschützt sind. Einfache technische Lösungen sind vorhanden, sodass auch Nutzer, die nicht in dem Gebäude zu der jeweiligen Tiefgarage wohnen, die Fahrzeuge nutzen können.

Da das Angebot sich in erster Linie an die Bewohner des Prinz-Eugen-Parks richtet und damit die Sichtbarkeit in der Öffentlichkeit von geringerer Bedeutung ist, werden die Stellplätze für die Car-Sharing-Fahrzeuge überwiegend in den Tiefgaragen der einzelnen Gebäude untergebracht. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Bewohner die Fahrzeuge auch übergreifend buchen und nutzen können.

Nach derzeitiger Planung werden die Car-Sharing-Fahrzeuge an vier bis fünf Standorten gebündelt. Pro Standort sind dann drei bis sieben Fahrzeuge geplant.

Oberirdisch kommen potenziell folgende stationäre Car-Sharing-Standorte in Betracht:

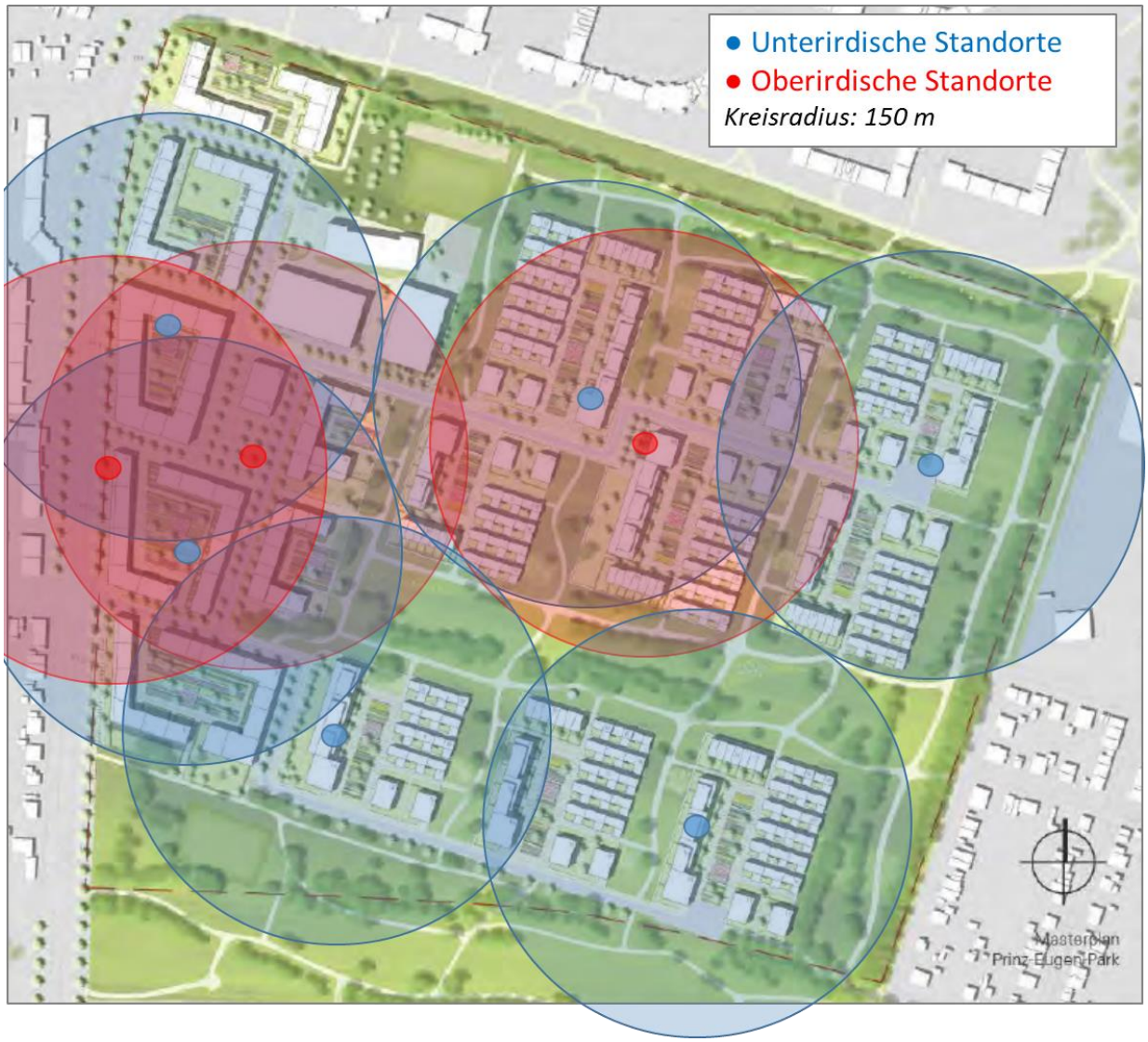
- Ein bis zwei stationäre Car-Sharing-Fahrzeuge als Bestandteil der Mobilitätsstation an der Cosimastraße. Diese Fahrzeuge stehen zusätzlich den Kunden der ansässigen Geschäfte zur Verfügung und sind auch für die Bewohner des Wagnerviertels schnell zu erreichen.
- Im Bereich des Kulturbürgerhauses
- Auf dem kleinen Platz an der nördlichen Erschließungsstraße (zwischen WA3 und WA9)

Unterirdisch kommen verschiedene Tiefgaragen für stationäre Car-Sharing-Angebote in Frage:

- WA 6 (KMB)
- WA 11 (Genossenschaft)
- WA 3 (Genossenschaft)
- WA 5 (KMB)
- WA 16 (Genossenschaft)
- WA 14 (GWG)

Wenn man von einem Einzugsradius von 150 m (ca. 2 Gehminuten) ausgeht, könnte mit 5 Standorten der Prinz-Eugen-Park fast vollständig abgedeckt werden.

**Potenzielle Standorte für stationäres Car-Sharing**



Eine Alternative wäre es, in den Tiefgaragen fast aller Gebäude, je nach Nutzerpotenzial bzw. tatsächlicher Nachfrage, ein bis drei Car-Sharing-Fahrzeuge zu positionieren. Damit hat jeder Anwohner ein Fahrzeug in unmittelbarer Nähe. Die Bewohner haben grundsätzlich Zugriff auf alle Fahrzeuge, sodass auch Bedarfsspitzen im eigenen Haus oder die Nachfrage nach verschiedenen Fahrzeugtypen abgedeckt werden können. Problematisch ist hier, dass für jedes Gebäude ein eigenes Zugangssystem (Tresor) installiert werden muss, sodass ein erheblicher Zusatzaufwand entsteht.

Es gibt bereits eine Zusage von StattAuto im Quartier ein bedarfsgerechtes, auf Zuwachs ausgelegtes Angebot zu schaffen. Nach einer ersten Einschätzung des Anbieters wird der anfängliche Bedarf für das Quartier auf 10 bis 15 Fahrzeuge geschätzt. Das Angebot kann jederzeit bedarfsgerecht ausgebaut werden ( siehe Auflistung unten). Eine Beteiligung an der Mobilitätsstation an der Cosimastraße wurde ebenfalls zugesagt.

Bisher wurden von den Bauherren folgende Zahlen an Car-Sharing-Stellplätzen zugesagt bzw. angeboten:

| | |
|---|---|
| WA 1 (GEWOFAG) | Ja, aber keine genaue Zahl genannt |
| WA 3 Ost (Post- und Telegrafenpersonal) | 2-3 Stellplätze |
| WA 5 Ost (TERRA) | 3 Stellplätze in TG |
| WA 6 (Prinz-Eugen-Karree GmbH & CO KG) | 5 Stellplätze in der Tiefgarage |
| WA 7 (GEWOFAG) | Ja, aber keine genaue Zahl genannt |
| WA 9 West (GEWOFAG) | Ja, aber keine genaue Zahl genannt |
| WA 10 West ( Wagnis | 3 Stellplätze |
| WA 11 West (GEWOFAG) | Ja, aber keine genaue Zahl genannt |
| WA 11 Ost (Wogeno) | 6 Stellplätze |
| WA 13 West (GEWOFAG) | Ja, aber keine genaue Zahl genannt |
| WA 16 West (Bürgerbauverein München eG) | 4 Stellplätze |

| **Maßnahme 16** | **Förderung stationäres Car-Sharing** |
|---|---|
| **Aufwand** | Bereitstellung von Parkplätzen, Abstimmung mit StattAuto |
| **Nutzen** | Bereitstellung eines attraktiven Car-Sharing-Angebotes, Reduzierung des individuellen Pkw-Besitzes, Reduzierung des Parkplatzbedarfs, Reduzierung der Mobilitätskosten für die Anwohner |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit StattAuto und den Bauherren; Entwicklung eines Standortkonzeptes |

### 3.4.2. FREE-FLOATING CAR-SHARING

Bisher liegt das Gelände des Prinz-Eugen-Parks knapp außerhalb der Rückgabegebiete von DriveNow und car2go. Beide Unternehmen haben aber bereits Interesse gezeigt die Rückgabegebiete so anzupassen, dass der Prinz-Eugen-Park einbezogen wird.

Um zu vermeiden, dass Nutzer der Systeme, die nicht in den Prinz-Eugen-Park wollen oder dort wohnen, zusätzlichen Verkehr im Quartier verursachen, sollten an der Cosimastraße reservierte Stellplätze für flexibles Car-Sharing eingerichtet werden. Diese können Bestandteil einer umfassenden Mobilitätsstation sein und zusätzlich mit Ladestationen für Elektro-Pkw ausgestattet werden.

| **Maßnahme 17** | **Förderung Free-Floating Car-Sharing** |
|---|---|
| **Aufwand** | Abstimmung mit den Anbietern und ggf. der LH München |
| **Nutzen** | Bereitstellung eines attraktiven Car-Sharing-Angebotes, Reduzierung des individuellen Pkw-Besitzes und des Parkplatz-bedarfs, Reduzierung der Mobilitätskosten für die Anwohner |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit den Anbietern, Workshop mit der LH München (HA I, KVR, Baureferat) |

### 3.4.3. PRIVATES CAR-SHARING

Neben den professionellen Car-Sharing-Angeboten kann der private Verleih von Fahrzeugen das Mobilitätsangebot erweitern. Über das Internet bzw. entsprechende Apps ist es leicht, Angebot und Nachfrage zusammenzuführen. Plattformen wie www.tamyca.de, www.hoppygo.de, www.letscroove.com oder www.drivy.de sorgen nicht nur für die Vermittlung, sondern auch für die Versicherung der Fahrzeuge.

Die Plattformen können über das Mobilitätsportal des Quartiers eingebunden und in die Informationsaktivitäten integriert werden.

| **Maßnahme 18** | **Privates Car-Sharing** |
|---|---|
| **Aufwand** | Auswahl einer geeigneten Plattform; Integration in das Mobilitätsportal; Kommunikation des Angebotes |
| **Nutzen** | Ergänzung zum professionellen Car-Sharing, Reduzierung Stellplatzbedarf |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit den Bauherren; Auswahl einer geeigneten Plattform, Einbindung in digitale Plattform Quartier |

### 3.4.4. MITFAHRBÖRSE

Über das Internetportal und entsprechende Apps können Mitfahrgelegenheiten schnell und flexibel vermittelt werden. Mögliche Plattformen sind z.B. www.rideshare.com oder www.twogo.com.

Für den Prinz-Eugen-Park wird eine Plattform ausgewählt und in das Mobilitätsportal sowie in die Kommunikationsaktivitäten integriert.

| **Maßnahme 19** | **Mitfahrbörse** |
|---|---|
| **Aufwand** | Auswahl einer geeigneten Plattform, Integration in die Mobilitätsplattform; Kommunikation des Angebotes |
| **Nutzen** | Höhere Auslastung der Fahrzeuge, geringere Mobilitätskosten für den Nutzer |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Auswahl eines geeigneten Angebotes, Einbindung in die digitale Plattform Quartier |

## 3.5. Elektromobilität

Schon bei der Planung der Gebäude sollen die Anforderungen, die durch die Elektromobilität an die Abstellflächen der Fahrzeuge und das Stromnetz gestellt werden, berücksichtigt werden. Der Bundesrat hat das Ziel formuliert, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen.[1] Vor diesem Hintergrund ist die flächendeckende Versorgung mit Ladestrom für Elektrofahrzeuge ein wesentlicher Punkt der Quartiersplanung, um in Zukunft dem steigenden Bedarf gerecht zu werden.

Die Anforderungen der Ladeinfrastruktur müssen in das Energiesystem des gesamten Quartiers bzw. der einzelnen Gebäude integriert werden. Dazu gehören auch die Anbindung an das Stromnetz (inklusive Trafostationen), eigenen Stromproduktion (Solaranlagen, BHKWs etc.) und ggf. Stromspeicher.

Aus den Reihen Münchener Wohnungsbaugenossenschaften hat sich im April 2017 ein neuer Energie- und Mobilitätsdienstleister gegründet. Die Isarwatt eG (i.G.) ist auch bereits im Prinz-Eugen-Park mit der Realisierung von Mieterstrom-Modellen in Verbindung mit der Errichtung von Lade-Infrastruktur für E-Mobilität durch ihre Mitgliedsunternehmen beauftragt. Die Isarwatt eG (i.G.) kann nach deren Eintragung in das Genossenschaftsregister (voraussichtlich im Sommer 2017) auch für Nicht-Mitglieder konkrete Leistungen in diesem Feld anbieten. Diese bestehen in der Erstellung passgenauer Konzepte für Ladeinfrastruktur in den einzelnen Tiefgaragen für Anwohner und Gäste in Abstimmung mit den einzelnen Bauherren und deren Hausanschluss-Vorgaben, der ingenieursmäßigen Projektierung und fachgerechten Umsetzung von Elektroinstallationen und Steuerungen (jeweils durch Partnerbetriebe) sowie im dauerhaften Betrieb der Ladepunkte inkl. Buchungs- und Abrechnungs-Logistik. Letzteres z.B. bei Schnell-Ladepunkten mit Zeit-Buchung z.B. für Gäste und weitere Fahrzeuge mit zeitlich beschränkter Zufahrtsberechtigung.

### 3.5.1. Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum

Mögliche Standorte befinden sich insbesondere im Bereich der geplanten Mobilitätsstation an der Cosimastraße oder im Parkhaus des Einzelhandelszentrums. Weitere mögliche Standorte befinden sich an den „kleinen Mobilitätsstationen“ im nördlichen und im südlichen Teil des Quartiers.

Das Angebot richtet sich in erster Linie an Besucher und an Car-Sharing-Anbieter, daher sollten die Ladesäulen Schnelladen ermöglichen (mind. 22 kW AC Ladeleistung/ 50 kW oder mehr DC). Hierfür ist ein Preismodell zu hinterlegen, das die Fahrer der Elektrofahrzeuge dazu veranlasst, den Platz zügig freizugeben, wenn das Fahrzeug fertig geladen ist.

[1] Beschluss des Bundesrates - Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2016/0301-0400/387-16(B).pdf;jsessionid=5A15D4C0A35A8D53CAD8007004045F7F.2_cid365?__blob=publicationFile&v=1

| Maßnahme 20 | Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw im öffentlichen Raum |
|---|---|
| **Aufwand** | Auswahl eines Betreibers, Installation der Ladestellen bzw. der Vorbereitungen |
| **Nutzen** | Förderung eines nachhaltigeren MIV; attraktives Angebot für die zukünftigen Bewohner mit entsprechenden Fahrzeugen |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Workshop mit der LH München organisieren (HA I, KVR, Baureferat) |

### 3.5.2. LADEMÖGLICHKEITEN IN DEN TIEFGARAGE

Einige Bauherren haben bereits Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw in ihren Tiefgaragen vorgesehen. Da in Zukunft die Verbreitung von Elektrofahrzeugen zunehmen wird, werden die baulichen Vorbereitungen für eine größere Anzahl an Ladestationen getroffen, z.B. durch den Einbau entsprechender Leerrohre.

Bei der koordinierten Abstimmung der Bauherren mit den SWM über Kapazitäten und Verortung von Trafos wurde der Strombedarf für die geplanten Ladestationen berücksichtigt.

Voraussichtlich ist es wirtschaftlicher, wenn die Ladesäulen bzw. Wallboxen gemeinsam beschafft werden. Daher wird ein gemeinsames Mengengerüst abgestimmt, um anschließend Gespräche mit möglichen Anbietern aufzunehmen.

Neben dem Preis und den technischen Parametern der Ladesäulen müssen dabei auch die Geschäftsmodelle der Betreiber und die Zugangssysteme betrachtet werden, damit die Nutzer an möglichst vielen Standorten problemlos laden können.

Bisher wurden von den Bauherren insgesamt eine Anzahl von 25 Ladestationen genannt. Zusätzlich möchte ein Bauherr alle Parkplätze mit Steckdosen ausstatten.

| | |
|---|---|
| WA 1 (GEWOFAG) | 4 Ladeplätze (nur Vorrüstung, nur freier Zählerplatz und Leitungsführung bis zum Stellplatz) |
| WA 4 West (Klaus Wohnbau GmbH) | Ausführung nur auf eigenem Baufeld für die eigenen Anwohner |
| WA 5 Ost (Terra Immobilien) | 1 Ladepunkt |
| WA 6 (GVG) | 5 Ladepunkte im Bereich der Car-Sharing-Fahrzeuge |
| WA 7 (GEWOFAG) | 4 Ladeplätze (nur Vorrüstung, nur freier Zählerplatz und Leitungsführung bis zum Stellplatz) |
| WA 8 West (Bauverein Haidhausen) | 2 Ladepunkte |
| WA 9 West (GEWOFAG) | 4 Ladeplätze (nur Vorrüstung, nur freier Zählerplatz und Leitungsführung bis zum Stellplatz) |
| WA 11 West (GEWOFAG) | 4 Ladeplätze (nur Vorrüstung, nur freier Zählerplatz und Leitungsführung bis zum Stellplatz) |
| WA 11 Ost (Wogeno) | 2 Ladepunkte |
| WA 16 West (Bürgerbauverein München) | 2 Ladepunkte |

Zwei Bauherren haben bereits Pläne für die Stromversorgung erwähnt

| | |
|---|---|
| WA 5 West (Baugemeinschaft Prinz-Eugen-Park) | Fotovoltaikanlage auf der Mobilstation |
| WA 11 Ost (Wogeno) | Batteriespeicher für 25 kw/h |

| **Maßnahme 21** | **Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw in den Tiefgaragen** |
|---|---|
| **Aufwand** | Auswahl eines Betreibers, Installation der Ladestellen bzw. der Vorbereitungen |
| **Nutzen** | Förderung eines nachhaltigeren MIV; attraktives Angebot für die zukünftigen Bewohner mit entsprechenden Fahrzeugen |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Definition des Bedarfs (Anzahl und Typ Ladesäulen) mit den Bauherren<br>Integration in das Energiemanagement der Gebäude; Weitere Abstimmung mit den SWM und anderen Anbietern zum Thema Energiemanagement. Ausloten von Fördermöglichkeiten für die Installation der Ladeinfrastruktur<br>Auswahl eines geeigneten Anbieters / Betreibers |

## 3.6. Paketdienste

Als Teil der Quartierszentrale (siehe 3.7.1) wird es eine Annahmestelle für Paketdienste geben. So soll verhindert werden, dass tagsüber mehrere Paketdienste mehrfach im Wohngebiet unterwegs sind, ohne den Adressaten der Sendung zu erreiche.

Die Bewohner können die Pakete direkt an die Quartierszentrale liefern lassen und dann abholen, wenn sie Zeit haben. Durch einen Concergie-Service soll es auch die Möglichkeit geben, die Pakete von der Quartierszentrale zum Wunschzeitpunkt an die Haustür liefern zu lassen. Auch die Abgabe von Paketen wird dort möglich sein. Ergänzend soll es eine 24h – Paketstation ohne Personal geben.

Die Quartierszentrale befindet sich direkt am Quartierseingang, sodass kurze Wege gewährleistet sind.

| **Maßnahme 22** | **Paketstation mit Concierge-Service** |
|---|---|
| **Aufwand** | Entwicklung Betriebskonzept als Teil der Quartierszentrale |
| **Nutzen** | Kurze Wege für die Anwohner, Vermeidung von Fahrten der Paketdienste |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit möglichen Betreibern der Quartierszentrale und den Paketdiensten. |

## 3.7. Integration der Mobilitätsangebote

### 3.7.1. Mobilitätszentrale / Quartierszentrale

Die Mobilitätszentrale wird im Quartier als Anlaufstelle für alle Anliegen rund um das Thema Mobilität dienen. Sie wird in die „Quartierszentrale“ im WA 11 Ost integriert, die u.a. einen Concierge-Service anbietet und Flächen für Co-Working-Space sowie ein Bewohnercafe vorhält. Das Ziel ist es Information und Beratung zu den Mobilitätsangeboten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen an diesem Ort zu bündeln.

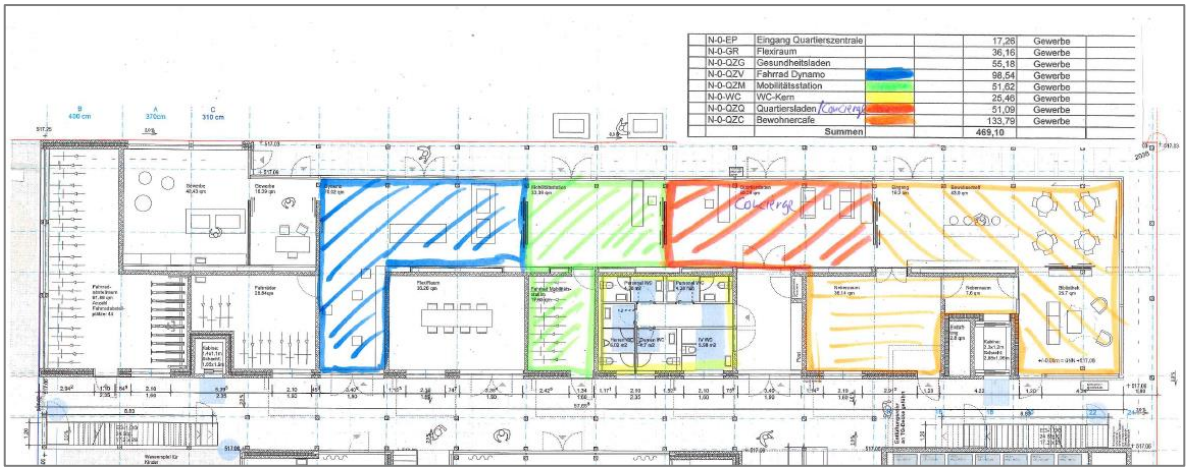
**Frontansicht Quartierszentrale am uartiersplatz WA 11 Ost**

*Quelle: WOGENO München eG*

Mögliche Aufgaben der Mobilitätszentrale sind insbesondere:

- Information und persönliche Beratung zu allen Bereichen der Mobilität
- Laufende Aktualisierung und Pflege der digitalen Mobilitätsplattform
- Fahrplanauskunft und Verkauf von ÖPNV-Tickets und ggf. sogar Bahnfahrkarten und Fernbustickets
- Einweisung in die verschiedenen Sharing-Angebote und Möglichkeit, Mitglied der verschiedenen Anbieter zu werden
- Beratung zum privaten Auto-Teilen
- Radstation mit Abstellanlagen und Reparaturservice
- Unterstützung bei der Organisation von Fahrgemeinschaften
- Annahme und Ausgabe von Paketen zur Reduktion der Lieferverkehre im Wohngebiet. Ggf. persönliche Lieferung an den Kunden nach Absprache (Concierge-Service)

**Raumverteilung Quartierszentrale WA 11 Ost**



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| N-0-EP | Eingang Quartierszentrale | | | 17,26 | Gewerbe |
| N-0-GR | Flexiraum | | | 36,16 | Gewerbe |
| N-0-QZG | Gesundheitsladen | | | 55,18 | Gewerbe |
| N-0-QZV | Fahrrad Dynamo | | | 98,54 | Gewerbe |
| N-0-QZM | Mobilitätsstation | | | 51,62 | Gewerbe |
| N-0-WC | WC-Kern | | | 25,46 | Gewerbe |
| N-0-QZQ | Quartiersladen/Concierge | | | 51,09 | Gewerbe |
| N-0-QZC | Bewohnercafe | | | 133,79 | Gewerbe |
| | | Summen | | 469,10 | |

*Quelle: WOGENO München eG*

Die Mobilitätszentrale ist im westlichen Bereich im WA 11 Ost, in der Nähe des Einzelhandelszentrums und der Trambahnhaltestelle, vorgesehen. Für die Einrichtung, Anschaffung von Mobilitätsmitteln und Unterhalt steht ein Budget aus den Mobilitätszusagen verschiedener Bauherren zur Verfügung.

| **Maßnahme 23** | **Mobilitätszentrale** |
|---|---|
| **Aufwand** | Entwicklung Angebots- und Betriebskonzept; Bereitstellung geeigneter Räumlichkeiten, Investitions- und Betriebskosten |
| **Nutzen** | Zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Thema Mobilität, Treffpunkt und Identifikationspunkt im Stadtquartier. |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Suche nach potenziellen Betreibern; Entwicklung Angebots- und Betriebskonzept |

### 3.7.2. MOBILITÄTSSTATION PRINZ-EUGEN-PARK

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Mobilitätsangebote räumlich an einem Ort zusammengeführt. Dies hat den Vorteil, dass ein schneller und komfortabler Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht wird. Durch die Bündelung erreichen die Angebote auch eine hohe Aufmerksamkeit im öffentlichen Raum.

Als Standort bietet sich die Cosimastraße im Bereich der Trambahn-Haltestelle Prinz-Eugen-Park an. Mögliche Bestandteile einer Mobilitätsstation am Prinz-Eugen-Park könnten sein:

- Haltestelle von Trambahn und Nachtbus
- Taxi-Stellplätze
- Verleihstation MVGRad
- Reservierte Stellplätze für stationäres und flexibles Car-Sharing, ggf. mit Ladesäule für Elektrofahrzeuge
- Abstellanlagen für Fahrräder
- Info-Bildschirm / Touchscreen zu Mobilitätsangeboten

Bei Bedarf können weitere, kleinere Stationen an den Plätzen im Quartier errichtet werden.

| **Maßnahme 24** | **Mobilitätsstation Prinz-Eugen-Park** |
|---|---|
| **Aufwand** | Konzeption, Bereitstellung der Fläche, Investitions- und Betriebskosten |
| **Nutzen** | Umfassendes Mobilitätsangebot und leichter Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln durch Bündelung an einem Ort |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit Bezirksausschuss, HA 1, KVR und Baureferat. |

## 3.8. Information und Kommunikation

Die zukünftigen Bewohner des Prinz-Eugen-Parks werden im Rahmen von Workshops bereits in die Konzeption des Mobilitätsangebotes einbezogen.

Durch ein umfassendes Kommunikationskonzept werden sie dazu motiviert ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und neue Angebote auszuprobieren. Sie werden möglichst schon vor dem Umzug über das umfassende Mobilitätsangebot im Quartier informiert.

Begleitende Service-Angebote mit Bezug zur Mobilität werden ebenfalls in diesem Kapitel dargestellt.

### 3.8.1. Frühzeitige Einbeziehung der Haushalte in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes

Einige Bauherren (Genossenschaften, Baugemeinschaften) haben die Möglichkeit schon sehr frühzeitig mit den zukünftigen Bewohnern in Kontakt zu treten, um deren Ideen aufzunehmen und Bedürfnisse zu erfassen. Damit ist es möglich das Mobilitätsangebot optimal an die Nachfrage durch die zukünftigen Bewohner anzupassen.

Auf einem ersten „Vernetzungstreffen“ der Bewohner Ende Januar 2017 konnten die Anwesenden eigene Vorschläge für das Mobilitätskonzept einbringen. Etwa 20 Bewohner wollen in einer AG Mobilität mitarbeiten. Diese AG wird mit den Bauherren im Konsortium thematisch vernetzt und hat bereits Vorschläge erarbeitet..

Im nächsten Schritt wird eine Befragung unter allen zukünftigen Bewohnern durchgeführt. Zentrale Fragestellungen sind:

- Wie ist das aktuelle Mobilitätsverhalten?
- Welche Maßnahmen sind erforderlich, um das Mobilitätsverhalten in dem gewünschten Sinne (Vermeidung von Pkw-Fahrten bzw. privatem Pkw-Besitz) zu verändern?
- Welche Wünsche / Anforderungen haben die Bewohner an das zukünftige Mobilitätsangebot?

Die Ergebnisse werden dokumentiert und fließen in die detaillierte Planung der Maßnahmen sowie in die Abstimmung des Mobilitätskonzeptes mit den relevanten Akteuren ein.

| **Maßnahme 25** | **Workshops mit zukünftigen Bewohnern** |
|---|---|
| **Aufwand** | Organisation, Durchführung und Auswertung der Mobilitätsbefragung |
| **Nutzen** | Die Ideen und Wünsche der zukünftigen Bewohner können in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden. |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Die AG Mobilität bereitet eine Befragung vor und führt diese durch |

### 3.8.2. MOBILITÄTSYFLYER

Um bereits im Vorfeld der Vermietung, zum Beispiel im Rahmen von Besichtigungen und Gesprächen mit Interessenten, über das Mobilitätsangebot im Prinz-Eugen-Park zu informieren, wird ein Flyer (2 bis 4 Seiten) entwickelt, der einen entsprechenden Überblick bietet.

| **Maßnahme 26** | **Mobilitätsflyer** |
|---|---|
| **Aufwand** | Entwicklung der Inhalte und graphische Gestaltung; Druckkosten |
| **Nutzen** | Schneller Überblick und konkrete Information zu den Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit den Bauherren |

### 3.8.3. MOBILITÄTSBROSCHÜRE

Alle Anwohner sollen, möglichst schon vor oder zumindest mit dem Einzug, eine Broschüre erhalten, in der alle Mobilitätsangebote ausführlich dargestellt und erklärt werden.

Ergänzend dazu soll es einen Mobilitätsflyer geben, der leicht zusammengefaltet und mitgenommen (Brieftaschenformat) werden kann. Er soll insbesondere die wichtigsten Servicetelefonnummern der verschiedenen Mobilitätsangebote sowie die ÖPNV-Verbindungen zum Prinz-Eugen-Park enthalten.

| **Maßnahme 27** | **Mobilitätsbroschüre** |
|---|---|
| **Aufwand** | Entwicklung der Inhalte und graphische Gestaltung; Druckkosten |
| **Nutzen** | Detaillierte Information zu den Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit den Bauherren |

### 3.8.4. NEUBÜRGERMARKETING DER LH MÜNCHEN

Die Landeshauptstadt München führt, gemeinsam mit der MVG, seit vielen Jahren ein Neubürgermarketing durch. Die Bürger bekommen, möglichst zeitnah mit dem Umzug, einen Brief mit grundlegenden Mobilitätsinformationen und einem Formular, mit dem ausführlichere Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten kostenfrei angefordert werden können. Zudem hat der Neubürger die Möglichkeit seine Telefonnummer anzugeben, um sich persönlich beraten zu lassen.

Der Erfolg der Maßnahme wurde in einer ausführlichen Evaluierung ermittelt. Der Anteil der Pkw-Fahrten am Modal Split konnte um mehr als 3% reduziert werden.

Es wird davon ausgegangen, dass die Landeshauptstadt München gerne bereit ist, den Bewohnern des Prinz-Eugen-Park ein entsprechendes Neubürgerpaket zukommen zu lassen. Mit dem KVR Mobilitätsmanagement wird erörtert, wie das Neubürgermarketing auf den Prinz-Eugen Park zugeschnitten werden kann.

**Neubürgermarketing München**

Quelle: MVG / Omniphon 2006

| Maßnahme 28 | Mobilitätsbroschüre / Neubürgermarketing |
|---|---|
| **Aufwand** | Entwicklung der Inhalte und graphische Gestaltung; Druckkosten |
| **Nutzen** | Schneller Überblick und konkrete Information zu den Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit dem KVR zur Zielgruppenorientierung |

### 3.8.5. MOBILITÄTSPORTAL IM INTERNET

Ein Internetportal für den Prinz-Eugen-Park befindet sich bereits in der Entwicklung. Ein Bestandteil des Konzepts ist ein Mobilitätsportal, das den Anwohner umfassende Informationen zu allen Mobilitätsangeboten bietet. Im Sinne der Zielsetzung „Mobilität aus einer Hand“ sollen die Interessierten in Echtzeit über alle aktuell zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote informiert werden, um für sich die jeweils optimale Lösung entscheiden zu können.

Dabei geht es nicht darum, bestehenden Informations- und Zugangsangebote zu ersetzen, sondern diese in das Quartiersportal zu integrieren, z.B. die Webseiten und Apps der Car-Sharing-Anbieter oder das Angebot MVGmore.

Für die Umsetzung steht ein Budget zur Verfügung, dass sich aus den Mobilitätskonzepten mehrerer Bauherren speist.

| **Maßnahme 29** | **Mobilitätsportal im Internet** |
|---|---|
| **Aufwand** | Erstellung und Pflege der Website |
| **Nutzen** | Umfassende und aktuelle Information zu allen Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Konzept-Entwicklung mit dem Entwickler der Website des Prinz-Eugen-Parks |

### 3.8.6. QUARTIERS-APP

Die MVG entwickelt derzeit im Rahmen eines Förderprojektes ein Quartiersportal. Der Prinz-Eugen-Park könnte als Pilotstandort in Frage kommen. Das Konsortium hält diesbezüglich Kontakt zu den beteiligten Akteuren.

| **Maßnahme 30** | **Einführung einer Quartiers-App** |
|---|---|
| **Aufwand** | Erstellung und Pflege der Website |
| **Nutzen** | Umfassende und aktuelle Information zu allen Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 1 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung der Verantwortlichkeiten zwischen den Bauherren; Sondierung bei der MVG bezüglich Quartiersportal |

### 3.8.7. VERANSTALTUNGEN UND TESTMÖGLICHKEITEN

„Das Ausprobieren“ ist ein wichtiges Element, um die Anwohner für neue Mobilitätsangebote zu begeistern. Daher werden regelmäßig Aktionen durchgeführt, bei denen die Angebote erklärt und ausprobiert werden können. Denkbar wären solche Events zum Beispiel bei „Willkommenstreffen“ für neue Bewohner, Straßenfeste oder Aktionstage an der Mobilitätszentrale.

Mögliche Aktionen bei einer solchen Veranstaltung sind:

- Erklärung der Nutzung der Sharing-Angebote durch geschultes Personal oder erfahrene Anwohner
- Testmöglichkeiten für Sharing-Pkw, Elektrofahrzeuge, Pedelecs oder Lastenfahrräder
- Beratungen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Gemeinsame Radtouren.

| **Maßnahme 31** | **Veranstaltungen und Testmöglichkeiten** |
|---|---|
| **Aufwand** | Organisation und Durchführung der Veranstaltungen |
| **Nutzen** | Motivation der Bewohner zur Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangeboten |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 3 |
| **Nächste Schritte** | Konzeption geeigneter Veranstaltungsformate, ggf. mit Partnern |

### 3.8.8. GEBÄUDEBEZOGENE INFORMATIONS- UND KOMMUNIKATIONSMAßNAHMEN

Einzelne Informations- und Kommunikationsangebote können sich gezielt an die Bewohner eines bestimmten Gebäudes richten. Dazu gehören z.B.:

- Ein Informationsmonitor oder Touchscreen im Eingangsbereich, über den die aktuellen Abfahrtszeiten des ÖPNV oder die Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten angezeigt werden kann.
- Individualisierbare Informations- und Kommunikationsangebote über Internet und Smartphone-App.
- Aushänge mit aktuellen Informationen zu den Mobilitätsangeboten.

Auch wenn die Umsetzung der gebäudebezogenen Mobilitätsangebote durch die jeweiligen Bauherren erfolgt, ist eine Abstimmung der Planung und ggf. Beschaffung im Konsortium sinnvoll.

| **Maßnahme 32** | **Informations- und Kommunikationsmaßnahmen im Gebäude** |
|---|---|
| **Aufwand** | Planung, Investitions- und Betriebskosten |
| **Nutzen** | Zielgerichtete Information direkt bei den Bewohnern |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung möglicher Maßnahmen mit den Bauherren, Auswahl geeigneter Maßnahmen und Abstimmung mit Anbietern der Leistungen |

## 3.9. Verkehrskonzept Grundschule und Kindertagesstätte

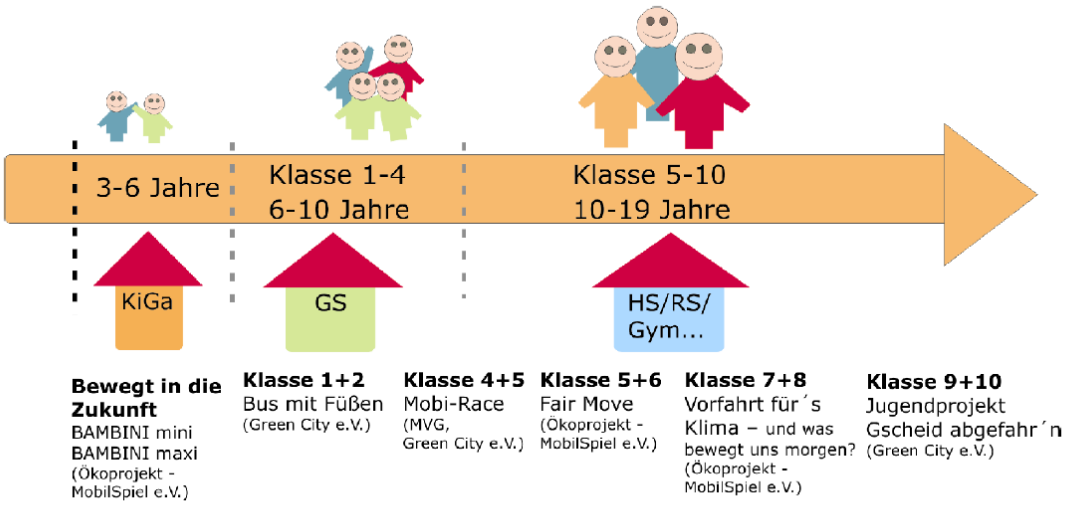
### 3.9.1. Verkehrskonzept Grundschule

Der Einzugsbereich der Grundschule wird voraussichtlich größer sein, als nur der Prinz-Eugen-Park. Da wohl einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren werden, sollte versucht werden, Fahrten durch den Prinz-Eugen-Park zu vermeiden, um Pkw-Verkehr im Wohngebiet zu vermeiden und die Sicherheit der Schulkinder, die zu Fuß gehen, zu erhöhen.

Denkbar wäre es eine „Kiss-Ride"- Zone einzurichten, an denen Eltern ihre Kinder absetzen können. Entsprechend müsste das Anhalten und Parken an den anderen Bereichen der Schule baulich verhindert und die Einhaltung der Regelungen überwacht werden.

Das Ziel muss es sein, dass möglichst viele Kinder sicher zu Fuß zur Schule gehen. Die Landeshauptstadt München bietet ein umfassendes Angebot für „Mobilitätsmanagement an Schulen" für verschiedene Altersgruppen an. Die Schule im Prinz-Eugen-Park sollte in diese Maßnahmen einbezogen werden. Beispielsweise wurde der „Bus mit Füßen" bereits an zahlreichen Grundschulen in München erfolgreich eingeführt.

**Mobilitätsmanagement für Schulen der LH München**




| Maßnahme 33 | Verkehrskonzept für die Grundschule |
|---|---|
| **Aufwand** | Planung und Umsetzung durch die LH München |
| **Nutzen** | Vermeidung von Bring- und Holfahrten mit dem Pkw durch die Eltern |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit dem KVR |

### 3.9.2. VERKEHRSKONZEPT KINDERTAGESSTÄTTEN

Bei den Kindertagesstätten werden die Kinder von den Eltern gebracht und abgeholt. Die Kinder dürften überwiegend aus dem Prinz-Eugen-Park oder dem direkten Umfeld kommen, daher sind die Voraussetzung ideal, um diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Entsprechend sind ausreichende Fahrradabstellanlagen auch für Fahrradanhänger und Lastenfahrräder einzuplanen.

Die Landehauptstadt München bietet auch für Kindertagesstätten Programme an, um schon mit Kindern in der Altersgruppe von 3 bis 6 Jahren spielerisch die motorischen Fähigkeiten zu trainieren, die später für eine sichere selbständige Teilnahme im Verkehrsgeschehen notwendig sind (Bambini Mini, Bambini Maxi, Rollerführerschein). Die Kindertagesstätten im Prinz-Eugen-Park sollten sich an diesen Programmen beteiligen.

| **Maßnahme 34** | **Verkehrskonzept für die Kindertagesstätten** |
|---|---|
| **Aufwand** | Planung und Umsetzung durch die LH München |
| **Nutzen** | Vermeidung von Bring- und Holfahrten mit dem PKW durch die Eltern |
| **Priorität (1 hoch bis 5 niedrig)** | 2 |
| **Nächste Schritte** | Abstimmung mit der LH München |

## 4. FINANZIERUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTES

Die Finanzierung der Mobilitätsangebote erfolgt grundsätzlich aus drei Quellen:

- Zusagen der Bauherren aus den Grundstücksbewerbungen mit entsprechenden Verpflichtungen in den Kaufverträgen. Die Bauherren haben sich zu investiven Maßnahmen verpflichtet und dabei auch einen Kostenrahmen benannt. Die Maßnahmen sind umzusetzen oder ganz / teilweise durch wertgleiche Maßnahmen im Rahmen des quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes zu ersetzen.
- Finanzierung aus der Stellplatzreduktion: Bauherren, die den aktuellen Stellplatzschlüssel der LH München unterschreiten wollen, investieren in das Mobilitätskonzept, um diese Stellplätze tatsächlich dauerhaft entbehrlich zu machen. Als Anhaltspunkt für die Stellplatzreduktion gilt: Euro 5.000 / Stellplatz werden für Investitionen/laufende Kosten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zur Verfügung gestellt, die auf dem eigenen Baufeld oder Quartiersbezogen realisiert werden.
- Nutzergebühren aus dem laufenden Betrieb.

# 5. UMSETZUNG UND FORTSCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

### 5.1.1. KOORDINATION

Die Bauherren haben sich im Konsortium „Prinz-Eugen-Park“ zusammengeschlossen. In der Arbeitsgruppe Mobilität wird das Mobilitätskonzept entwickelt, aktualisiert und die Umsetzung gesteuert. Mit diesen Aufgaben betraut sind die stattbau München GmbH und die team red Deutschland GmbH. Zu den Aufgaben zählen insbesondere:

- Koordination der Beteiligten (Konsorten, städtische Referate, Mobilitätsdienstleister) im laufenden Prozess
- Herbeiführung verlässlicher Absprachen /Verträge mit den Mobilitätsdienstleistern
- Unterstützung bei der Realisierung der baufeldübergreifenden Komponenten des Mobilitätskonzeptes (Internetplattform, Mobilitätsstationen, Mobilitätszentrale)
- Schaffung der Voraussetzungen für den dauerhaften Betrieb des Mobilitätskonzeptes (Entwicklung und Realisierung eines Betreiberkonzeptes)

### 5.1.2. BEITRÄGE DER BAUHERREN

Die einzelnen Bauherren entscheiden jeweils für sich, welche konkreten Bausteine sie im Rahmen des Mobilitätskonzeptes umsetzen. Dabei sind zu differenzieren:

- Investive Maßnahmen auf dem eigenen Baufeld (z.B. Fahrradstellplätze, E-Ladestationen, hausbezogene Mobilitätsmittel (Fahrradanhänger etc.) oder Beteiligung an übergeordneten Komponenten (Mobilitätsstation, Mobilitätsportal)
- Finanzielle Beteiligung an Erstinvestitionen (s.o.) und/oder Finanzierung laufender Kosten des Mobilitätskonzeptes auf Quartiersebene ( Mobilitätszentrale, Informationsplattform).

### 5.1.3. ABSTIMMUNGEN MIT DEN STÄDTISCHEN REFERATEN UND DEM BEZIRKSAUSSCHUSS

Von Beginn an wurde das Konzept und seine Bausteine mit dem Bezirksausschuss 13 Bogenhausen und den zuständigen städtischen Referaten erörtert, weiterentwickelt und angepasst. Beispiele sind:

- Vorstellung der Grundzüge des Konzeptes im Bezirksausschuss und laufende Einbindung der BA-Vorsitzenden und weiterer interessierter BA-Mitglieder
- Abstimmung der Mobilitätsbausteine einzelner Baufelder mit der HA I Planungsreferat.
- Abstimmung der differenzierten Stellplatzschlüssel unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes mit der Lokalbaukommission ( HA IV Planungsreferat)
- Workshop zur Gestaltung der Straßen und Plätze sowie der Verkehrsregelungen mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat
- Vorbereitung einer Neubürgerinformation mit dem Kreisveraltungsreferat

# 6. EVALUIERUNG DER MAßNAHMEN

# 7. ANHANG: ÜBERSICHTSTABELLE DER MAßNAHMEN