

Bezirksausschuss 12
Schwabing-Freimann
UA Mobilität
Ekkehard Pascoe

**Antrag des Unterausschusses Mobilität des BA 12
zum Plenum Juli 2023**

Quartiersübergreifendes Mobilitätsmanagement für die ehem. Bayernkaserne

Antrag:

- 1. Im Gebiet der ehem. Bayernkaserne („Neufreimann“) sollen erhebliche Anstrengungen mit innovativen Lösungen für die öffentliche Verkehrserschließung der Wohnungen unternommen werden. Hierfür schlägt der Bezirksausschuss 12 die zeitnahe Etablierung eines quartiersübergreifenden Mobilitätsmanagements vor.**
- 2. Bauträger, die einen reduzierten Mobilitätsfaktor umsetzen, beteiligen sich finanziell.**
- 3. Die geltende „SOBON“-Regelung bleibt erhalten.**

Begründung

Nach Presseberichten (zuletzt SZ v. 17.07.) ist bereits ein Bauträger (Sedlmayer) von der Investition in oa Baugebiet zurückgetreten. Es ist nicht auszuschließen, dass ihm weitere folgen – mit erheblichen Konsequenzen für den Zubau bezahlbarer Wohnungen in München. Das den Ausschlag gebende Hemmnis dieser Entwicklung sind nicht die SOBON-Regeln, auch nicht in ihrer verschärften Fassung, sondern die enorme Steigerung der Baupreise. Diese Kostensteigerung kann in vorliegendem Fall auch mit der Nachweispflicht von Stellplätzen in Tiefgaragen begründet werden.

Es wird daher beantragt, den Mobilitätsfaktor für das jeweilige Baugebiet – also das Verhältnis von ausgewiesenen MIV-Stellplätzen und Wohnungen – so weit anzupassen, dass dem Bauträger eine tragfähige Investition in den Wohnungsbau möglich ist und SOBON erhalten bleiben kann (Flexibilisierung).

Hierfür schlägt der Bezirksausschuss 12 die Etablierung eines zentralen Mobilitätsmanagements vor (anschließender Antrag), wie es bereits beim „Runden Tisch“ angesprochen worden ist. Es wird die Koordination der Quartiers-Mobilität mit dem ÖPNV besorgen.

Ein Plan mit Erläuterung wird dem Antrag beigegeben.

Die Maßnahme sollte im Rahmen des geltenden Bebauungsplans erfolgen.

Auf die erhebliche Umweltrelevanz des Wegfalls schon einer einzigen TG--Etage sei hiermit vorsorglich hingewiesen.

Ekkehard Pascoe
17. Juli 2023

Anhang

1. Anlass der Maßnahme

Zweck eines quartiersübergreifenden Mobilitäts-Managements („mobiMan“) sind Sicherung der Mobilität mit messbarer Entlastung und Kosteneinsparungen für Bauträger und Bewohner. Die Baufelder im Entwicklungsgebiet ehem. Bayernkaserne weisen einen unterschiedlichen Mobilitätsfaktor (MF) aus. Jeder Bauträger muss dafür geeignete Maßnahmen in seinem Baufeld ausweisen und unterhalten. Im Bebauungsplan ist ein durchschnittlicher MF 0,8 vorgeschrieben. Um im Wohnungsbau wirksam Kosten zu senken und die Mieten erträglich zu halten, ist, wo angebracht, ein niedrigerer MF anzustreben. Ohne ein Kosten sparendes, quartiersübergreifendes Management ist dieser nicht erreichbar.

2. Initiative

Die Initiative für die Gründung eines geeigneten Management-Unternehmens („mobiMan“) muss von der Politik ausgehen, weil sowohl die an der Planung beteiligten Referate als auch von Ihnen beauftragte Beratungsunternehmen sich bisher nicht auf eine entsprechende Initiative verständigen und sich nicht selbst beauftragen können. Die entsprechende Initiative ist eine Aufgabe der politischen Institutionen, damit auch des lokal zuständigen Bezirksausschusses. Im Rahmen seiner Kompetenzen kann er den Anstoß geben.

3. Welche Unternehmensform hat „mobiMan“?

Zu bevorzugen ist, nach dem Vorbild, unter anderem in Wien, eine (g)GmbH. Hier sind Vertreter der Stadt, interessierte Bauträger und Investoren beteiligt. Sie ist als selbständiger Dienstleister zu verstehen, der über eine europaweite Ausschreibung zu finden sein müsste.

4. Welchen Aufgabenumfang hat „mobiMan“?

mobiMan wird von der Stadt und den Bauträgern beziehungsweise Wohnungsgenossenschaften beauftragt, an einer Mobilitätsstrategie (verkehrsmittelübergreifendes Verkehrskonzept) mit den städtischen Stellen mitzuarbeiten und umzusetzen. **mobiMan** beauftragt Arbeiten, holt Angebote ein, investiert in geeignete Maßnahmen, betreibt die Quartiersgarage, und koordiniert insgesamt die Mobilität im Quartier, soweit Angebote von den Eigentümern in den Feldern nicht bereitgestellt werden (können).

Zu begründen ist die Auslagerung eigentlich städtischer Aufgaben in eine GmbH damit, dass **mobiMan** Verwaltung, Bauherren und Mieter im laufenden Betrieb entlastet, anfällige Beratungsdienstleistungen kostenneutral erbringt und eine systematische, attraktive Koordination der Mobilität in den Baufeldern gewährleistet.

5. Wie ist die Finanzierung von „mobiMan“ darstellbar?

Ein Mobilitätsmanagement mit der so beschriebenen Aufgabenstellung kann von der auf öffentlichen Hand zwar beauftragt, aber nicht betrieben werden. Die beauftragte Gesellschaft ist gemeinnützig (gGmbH) oder Gewinn orientiert (GmbH, AG oä) . Sie finanziert sich über Einlagen der Gesellschafter, im laufenden Betrieb über die Nutzung sowie die angemessene Bepreisung ihrer Angebote.

Ihr Kapitalbedarf berechnet sich nach Umfang und Ausstattung ihrer Verkehrsmittel, den Dienstleistungen, die sie erbringt (sharing) und schließlich dem Mehrwert, den sie den Bewohnern anbietet, die sich die Kosten für den Erwerb eines eigenen Autos und den Stellplatz ersparen. Seitens der Stadt ist es sinnvoll, dass sie als Kapital Einnahmen aus der Stellplatzabläse einbringt.

Die finanzielle Stabilität und große Reichweite eines Unternehmens wie Stattauto demonstriert, dass Sharing Angebote bereits funktionieren, umso eher, wenn sie im Hub (Quartiersgarage), systematisch, niederschwellig und preiswert sowie wohnungsnah angeboten werden können. Solche Unternehmen werden von **mobiMan** eingebunden.

6. Ausschreibung

Die Vorbereitung, inhaltlich wie formal, muss zeitnah erfolgen und hat einen intensiven Vorlauf, weil zunächst die politischen Rahmenbedingungen (Beschlüsse) erfüllt sein müssen, eventuell der Bebauungsplan angepasst werden muss (MF zB 0,6), die Pläne für eine Quartiersgarage abgeschlossen sein müssen und das Portfolio so angepasst werden muss, dass eine Nachfrage für diese innovative Institution angesprochen werden kann.

Erläuterung

Einem Unternehmen wie MobiMan liegt die begrifflich exakte Unterscheidung von Mobilität und Verkehr zugrunde. Die Unterscheidung ist notwendig, damit bei allen Beteiligten ein vergleichbares Wissen und Verständnis in Bezug auf den Status quo und die Ziele herrscht. Denn, anders als der physisch erfahr- und objektiv zählbare Verkehr, beschreibt die Mobilität subjektive Möglichkeitsräume für Ortsveränderungen.

In einer verdichteten Stadt wie München mit ihrer Stapelung von Wohneinheiten steigender Bewohnerzahl und wachsendem MIV entsteht zwangsläufig eine Übernutzung der Verkehrswege. Den höchsten Raum-Anspruch hat (wegen seiner Dimension ->Verengung der Verkehrswege und Geschwindigkeit -> Dimension der Verkehrswege) mit großem Abstand das Automobil. Je häufiger dieses Verkehrsmittel genutzt wird, desto häufiger ist das ärgerliche Phänomen des Staus. (Fahrradfahrer und Fußgänger bilden selten Staus).

Jeder Stau ist eine Einschränkung der Mobilität. Weil jedoch Mobilität ein Freiheitsrecht ist, muss die Kommune schon aus moralischen Gründen Verantwortung für die beste Mobilität übernehmen. Eine Ausweitung der Raumanprüche des MIV ist nicht mehr möglich. Die „Verkehrswende“ will sie sogar vermindern.

Eine möglichst hohe Anzahl von Autos, insbesondere in Tiefgaragen, kein Gewähr für eine gute Mobilität. Entgegen den Interessen der Bewohner und der Stadt-Gesellschaft liegt bindet der ruhende Verkehr enorme Ressourcen an Kapital und Raum, der fahrende Verkehr umso mehr, betrachtet man das Ausmaß der teuren Verkehrsflächen und -regelungen („Schilderwald“) sowie deren Unterhalt. MIV ist sehr teuer.

Hinzu kommt: Wohnungspreise und Unterhaltskosten des Autos addieren sich. Bewohner, die ein Auto besitzen, tragen die (Anschaffungs-)Kosten des Verkehrsmittels Auto mitsamt einer erheblichen Kapitalbindung über Jahre hinweg. Mit der Miete oder den Ratenzahlungen tragen sie große Lasten. Hinzu kommen die Kosten für einen Stellplatz in der Tiefgarage. Diese Kosten muss ihnen die Kommune in ihrer Verantwortung für dss Gemeinwohl ersparen. Denn hohe Mieten mitsamt Besitz und Unterhalt eines eigenen Autos (bei einer Standzeit von 90%) in einer dichten Stadt sind für viele Bewohner wirtschaftlich nicht darstellbar und mindern Lebensqualität und Attraktivität der Stadt selber.

Folgerung:

Stadtbewohner sollen in den Genuss von Mobilität UND bezahlbares Wohnen kommen. Dies ist nachhaltig, wenn ein funktionierendes Mobilitäts-Management

- Individuelle Mobilität ökonomisch attraktiv macht,
- Eine Kostenersparnis für die Bewohner bringt (sozialer Aspekt),
- einen ökologischen Mehrwert erwirtschaftet (Klima- und Ressourcenschutz),

Kurz: Bezahlbare Mieten sind künftig mit Mobilitätsmanagement möglich.