

München, den 09.02.2024

An den Bezirksausschuss 12
LH München, Rathaus

Initiative des BA 12:

Mobilitätsmanagement für das Gebiet NFM/Europark im Rahmen eines Quartiersmanagements

Antrag

Der BA 12 veranstaltet zeitnah einen Workshop mit dem Ziel der Etablierung eines Mobilitätsmanagements für das Gebiet Europark/ ehem. Bayernkaserne.

Das Mobilitätsmanagement (mobiMan) soll im Rahmen eines Quartiersmanagements (QM) für dieses Gebiet arbeiten.

Es wird vorgeschlagen, den Zuständigkeitsbereich des QM um das Gebiet des umliegenden Europark zu erweitern.

Begründung

A. Zielsetzung

Vorliegende Initiative setzt einen Workshop – W1 - fort, der im Jahr 2018 für den BA 12 organisiert wurde und dessen Ergebnisse der BA 12 im Nachgang zur Beschlusslage erklärt hat. W1 sollte klären, wie die Struktur der Straßenprofile im Bereich der ehem. Bayernkaserne gestaltet werden sollte. Im Rückblick wird erkennbar, dass das für den Straßenbau zuständige Referat sich nicht veranlasst sah, die Beschlusslage des BA 12 zu berücksichtigen. Daraus folgt, dass ein Workshop mit Vertretern der Referate, des Stadtrats, des BA, der Wirtschaft nur dann Gestaltungsrelevanz erlangt, wenn die Brücke zur politischen Entscheidung im Stadtrat geschlagen wird, welche die Referate bindet. Ziel von W2 ist es, einen Beschluss des Stadtrats vorzubereiten. Er soll ein Mandat für die zu beteiligenden städtischen Referate MOR, PLAN und SozRef vorbereiten, mit dem die Gründung einer arbeitsfähigen QM-Struktur auf den Weg gebracht wird. Voraussetzung dafür ist, dass möglichst alle betroffenen Akteure mit ihrem Sachverstand und funktional in den Entscheidungsprozess integriert werden.

Diesen setzt nun der BA 12 mit seinem Workshop W2 in Gang.

Denn Ergebnis der bisherigen Planungsarbeit war: Die Initiative für die Gründung eines QM mitsamt eines geeigneten Management-Unternehmens muss auf die politischen Ebene getragen werden. Daher sind die an der Planung beteiligten Referate (ggf auch von Ihnen beschäftigte Beratungsunternehmen) zu beteiligen, so sie sich auf eine gemeinsame Gründung verständigen. Den politischen Startschuss will der BA 12 hiermit geben.

B. Ein langer Prozess

In den vergangenen 6 Jahren wurden für einen Stadtratsbeschluss zur Etablierung eines QM (mit integriertem „mobiMan“) bereits detaillierte, kluge und stabile Beratungsleistungen erbracht. Workshops, zahlreiche „Runden Tische“ (von *stattbau* GmbH) und die systematische Arbeit der Mobilitätskoordination Neufreimann (*experience consulting*) haben die Prozessbeteiligten im Planungsgebiet professionell eingebunden. Auf zwei Studienfahrten nach Wien und Hamburg konnten sie sich von der Relevanz eines QM überzeugen. Für das Gewerbe-Management hat *eloprop consulting*, Regensburg, eine umfangreiche Ausarbeitung eingebracht.

Alle Ergebnisse sind sorgfältig dokumentiert. Sie werden im Workshop vorliegen und verarbeitet.

Nach Überzeugung der Prozessbeteiligten ist ein Quartiersmanagement mit integriertem Mobilitätsmanagement für das Gebiet Europark/ ehem. Bayernkaserne mit dem heutigen Tag damit ausreichend beschrieben.

W2 des BA 12 will den entsprechenden Gründungsprozess endlich in Gang zu bringen. W2 soll die umfangreich erarbeiteten Ergebnisse in den politischen Raum transportieren.

C. Position des BA 12

Das Plenum des BA 12 hat im 17. Juli 2023 (auf Initiative Ekkehard Pascoe) ein „quartiersübergreifendes Mobilitätsmanagement für die ehem. Bayernkaserne“ beschlossen. Demnach sollen im Gebiet der ehem. Bayernkaserne („Neufreimann - NFM“) 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.

Bauträger, die einen reduzierten Mobilitätsfaktor umsetzen, beteiligen sich finanziell. Vorliegende Initiative will diese Position aufgreifen und vertiefen.

Für das Gewerbe-Management im Planungsgebiet sowie für soziale Nutzungen liegen konkrete Beschlüsse des BA 12 vor. Über den Workshop erwartet der BA 12 eine zusätzliche Verbindlichkeit.

D. Geltungsbereich des QM

Diese Initiative des BA schlägt vor, den anliegenden Europark in den Zuständigkeitsbereich des QM einzubeziehen und beide Gebiete gemeinsam zu entwickeln.

Begründung:

- Eine umfangreiche Überplanung des Gebiets Europark steht an bzw. hat bereits begonnen.
- Die Refinanzierungsmöglichkeiten einer ökonomischen Entität QM (GmbH etc) werden durch einen erweiterten Umgriff verbessert.
- Realisierung von betriebswirtschaftlichen Effizienzfaktoren
- Prozessbeteiligung bei der künftigen Überplanung des Europarks
- Rückgriff auf Erfahrungen beim Planungsprozess NFM

E. Anlass

Fragen des gebietsübergreifenden QM wurden vom „Runden Tisch“, organisiert, dokumentiert und moderiert von *stattbau*, angegangen und entscheidungsreif gemacht. Aufgaben, Form und formale Prioritäten eines quartiersübergreifenden Mobilitäts-Managements („mobiMan“) sind in der Dokumentation von *experience consulting* (2023) dargestellt. Absicht ist hier Sicherung der Mobilität aller Bewohner bei messbarer Entlastung von Kosten für Bauträger und Bewohner. Die Baufelder im Entwicklungsgebiet NFM weisen einen unterschiedlichen Mobilitätsfaktor (MF) aus und müssen miteinander vernetzt werden. Geeignete Maßnahmen der Bauträger sind nach Stand der Dinge im jeweiligen Baufeld auszuweisen und zu unterhalten. Eine organisierte Kooperation durch ein quartiersübergreifendes mobiMan kann, wo angebracht und möglich, einen niedrigeren MF erreichen.

F. Unternehmensform

„Quartiersmanagement (QM)“ wird in den vorliegenden Dokumentationen (*stattbau*) als gemeinsames „Dach“ für in die Bereiche Mobilitätsmanagement, Gewerbeflächen-Management und soziale Infrastruktur verstanden. QM soll als eine Art Entwicklungsagentur die Planungen begleiten (wie bisher) und nach Fertigstellung sukzessive den Betrieb, ausgestattet mit einem Mandat der Stadt, übernehmen. Für das Gebiet Europark/NFM im Rahmen wäre zu bevorzugen eine Form, in der Vertreter der Stadt, interessierte Bauträger und Investoren beteiligt sind. (Private Public Partnership - PPP) Das Unternehmen ist als operativ tätiger Dienstleister zu verstehen, der über eine europaweite Ausschreibung zu finden sein müsste. Daher der Vorschlag, (mindestens) die drei zuständigen Referate PLAN, MOR und SozRef einzubinden. Hierfür bieten sich verschiedene Modelle an. Ein Dach als PPP fanden viele Akteure des Runden Tisches spontan vielversprechend; weitere Schritte in diese Richtung gab es aktuell nicht.

Für ein Dach als PPP wäre zu klären:

- Wer baut ein solches auf?
- Wer betreibt es langfristig?
- Wie sind LHM, Genossenschaften und Gewofag/GWG eingebunden?

Ein Quartiersmanagement (QM) mit integriertem Mobilitätsmanagement (MobiMan) in der beschriebenen Aufgabenstellung soll von der auf öffentlichen Hand beauftragt, nicht betrieben werden.

In der Diskussion sind daher eine gGmbH, eine GmbH, eine AG oder, wie in Hamburg, ein e.V. genannt worden. Das Unternehmen finanziert sich über Einlagen der Gesellschafter (va Bauträger, wie Hamburg), über Kostenbeiträge der Bewohner im laufenden Betrieb für die Nutzung (bei angemessener Bepreisung der Angebote) sowie öffentliche Zuschüsse und eingeworbene Fördermittel.

Der 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 Kosten für den Erwerb eines eigenen Autos und den Stellplatz ersparen. Ein genossenschaftliches Modell ist denkbar.

Seitens der Stadt ist es sinnvoll, ihren Beitrag zu den Gründungs- und Betriebskosten aus den Einnahmen der Stellplatzablöse einzubringen. Die finanzielle Stabilität und große Reichweite eines Unternehmens wie *Stattauto* demonstriert, dass Sharing-Modelle sich wirtschaftlich rechnen, umso eher, wenn sie zB. mit dem Standortvorteil eines Hub in einer (zu planenden!) Quartiersgarage, systematisch, niederschwellig und preiswert sowie wohnungsnah angeboten werden können.

G. Operative Tätigkeit von mobiMan

mobiMan wird – unter dem „Unternehmensdach“ QM - von der Stadt und den Bauträgern beziehungsweise Wohnungsgenossenschaften beauftragt, eine Mobilitätsstrategie (Verkehrsmittel übergreifendes Verkehrskonzept) für das definierte Planungsgebiet mit den städtischen Stellen zu erarbeiten und diese umzusetzen. mobiMan übernimmt damit Aufgaben der Stadtverwaltung und entlastet diese (Dezentralisierung).

mobiMan kommuniziert mit Bewohnerschaft und Eigentümern, beauftragt in ihrer Funktion Arbeiten, holt Angebote ein, investiert in geeignete Maßnahmen, betreibt die Quartiersgarage („Hub“), und koordiniert insgesamt die Mobilität im Quartier, insoweit Leistungen von den Eigentümern in den Baufeldern nicht bereitgestellt werden (können).

Zu begründen ist die tw. Auslagerung städtischer Aufgaben in eine GmbH damit, dass mobiMan (und natürlich QM insgesamt) Verwaltung, Bauherren und Mieter im laufenden Betrieb entlastet, anfallige Beratungsdienstleistungen erbringt, eine systematische und attraktive Koordination der Mobilität in den Baufeldern gewährleistet und es schließlich denkbar erscheinen lässt, geeignet ist, städtische Mitarbeitende, die mit dem Projekt „Neufreimann“ intensiv befasst sind, temporär in operative Strukturen einzubinden. Hierfür muss sicher gestellt sein, dass sie von ihrem Dienstherrn für die Aufgaben im Unternehmen freigestellt mit der Zusicherung, nach einem bestimmten Zeitraum in ihre angestammte Dienststelle zurück zu kehren.

H. Ausschreibung des QM

Die Vorbereitung für die Ausschreibung setzt voraus, dass das QM mitsamt seinen Modulen definiert ist. Eine inhaltliche wie formale Vorarbeit hierfür soll der Workshop anbieten. Die Zuarbeit von Beratungsunternehmen wäre hier hilfreich. Derzeit laufen die Ausschreibung für die hier beschriebenen Gewerke. Ein Termin für den Workshop kann stattfinden, wenn die Zuschläge erteilt sind (Ab Mai 2024). Die aktuellen Planungsbeschlüsse für eine Quartiersgarage sollten eine Nutzung durch QM nicht ausschließen.

Die Ausschreibung des QM selber setzt den erwünschten Stadtratsbeschluss voraus. Sie kann umso zeitnäher erfolgen, je vertrauensvoller und zielorientierter alle Prozessbeteiligten kooperieren. Diese Kooperation (und Innovation) verlangt den hier beschriebenen intensiven Vorlauf.

Ekke Pascoe

Backup. Erläuterung

Einem Unternehmen wie QM/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 Raumannsprüche des MIV ist nicht mehr möglich. Die „Verkehrswende“ will sie sogar vermindern.

Folgerung:

Mobilität UND bezahlbares Wohnen müssen dem Stadtbewohner möglich gemacht werden. Dies ist nachhaltig, wenn ein funktionierendes Mobilitäts-Management

- Individuelle Mobilität ökonomisch attraktiv macht
- Klimaneutralität möglich macht (Verkehrswende)
- Eine Kostenersparnis für die Bewohner bedeutet (sozialer Aspekt)
- Nachhaltigkeit gewährleistet, mithin auch einen ökologischen Mehrwert erwirtschaftet (Klima- und Ressourcenschutz)

Kurz: Bezahlbare Mieten künftig mit Mobilitätsmanagement und einem ambitionierten Mobilitätsfaktor!