

Telefon: 233-26909
233-39711
Telefax: 233-24217

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
Verkehrsplanung

Kreisverwaltungsreferat

Sicherheit und Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität

Siedlungsschwerpunkt Freiam Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiam Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordi- nation für Freiam Nord

- **Badensee für Freiam
Antrag Nr. 14-20/A 05734
der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.07.2019**

- **Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiam!
Antrag Nr. 14-20/A 05822
von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele,
Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Jens Röver, Herr
StR Cumali Naz, Frau StRin Birgit Volk, Herr StR Haimo Liebich, Herr StR Johann
Sauerer, Herr StR Frieder Vogelsgesang, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin
Ulrike Grimm, Herr StR Sven Wackermann, Herr StR Walter Zöller, Herr StR Hans
Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike
Kainz vom 20.08.2019**

- **Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiam
BA-Antrags-Nr. 14-20/B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 –
Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 16576

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Antrag Nr. 14-20/A 05734
3. Antrag Nr. 14-20/A 05822
4. BA-Antrag Nr. 14-20/B 06933
5. Stellungnahme BA 22 mit Anlage Bürgerschreiben

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des
Kreisverwaltungs Ausschusses vom 12.02.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungsau-schuss.

0. Zielrichtung und Überblick der Beschlussvorlage

Die vorliegende Beschlussvorlage stellt konsequent das Thema zukunftsfähige Mobilität für Freiam in den Vordergrund und schlägt hierzu konkrete Maßnahmen auf unterschied-lichsten Maßstabsebenen und Zeithorizonten vor. Die Maßnahmen haben entweder räumlich-gestalterischen Charakter (z. B. (5) Stadteingang Freiam) oder strategisch-organisatorischen Charakter (z. B. (6) Parkraumbewirtschaftung) und betreffen unter-schiedlichste Themenbereiche (z.B. (1) Besucherstellplätze bis (15) Badeseen). Die Vorlage wurde referatsübergreifend und gemeinsam mit der MVG erarbeitet.

Nicht Gegenstand der Beschlussvorlage hingegen sind die für die Entwicklung von Freiam erforderlichen großen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen wie die Verlän-gerung der U 5 nach Freiam, Anbindung Aubing, Ausbau A 99 und Ausbau der S 4. Diese Maßnahmen sollen jeweils in eigenständigen Beschlussvorlagen vorgestellt und behandelt werden. Dort wird dann auch auf die vielfältigen Anregungen und Stellung-nahmen aus der Öffentlichkeit zu den verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen im 22. Stadt-bezirk eingegangen werden.

Die in dieser Beschlussvorlage vorgestellten 22 Mobilitätsmaßnahmen sollen die großen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ergänzen. Damit ein kluges zukunftsfähiges auf einander abgestimmtes Gesamtsystem entstehen kann, ist es jedoch erforderlich, bereits jetzt referatsübergreifend die nächsten Schritte für die jeweiligen Mobilitätsmaßnahmen einzuleiten.

Die einzelnen Maßnahmen sind:

Nr.	Maßnahme	FF
4.1	Räume neu aufteilen	
	(1) Geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum	PLAN
	(2) Absenkung des Kfz-Stellplatzschlüssels auf Privatgrund	PLAN
	(3) Errichtung von Quartiers- oder Sammelgaragen	PLAN
	(4) Hohe Standards für Fahrradabstellanlagen	PLAN
	(5) Attraktive und funktionale Gestaltung des Stadteingangs Freiam	PLAN
4.2	Räume effizient nutzen	
	(6) Parkraumbewirtschaftung	PLAN , KVR
	(7) Verkehrsüberwachung im Quartier	KVR

	(8) Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren	PLAN
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit erster und letzter Meile	
	(9) Gesamtkonzept für die Fein- und Ersterschließung von Freiham	PLAN, MVG
	(10) Innovatives Verkehrsmittel auf der Aubinger Allee	PLAN in enger Abstimmung mit KVR und MVG
	(11) Erprobung flexibler Bedarfsformen (On Demand Mobilität)	PLAN
	(12) Stadt-Umland-Verbindung	MVG
4.4	Nahmobilität & aktive Mobilität	
	(13) Attraktive Nutzung der Erdgeschosszone	PLAN
	(14) Sicherstellung einer guten Nahversorgung von Anfang an	KR
	(15) Grünflächen und Freizeitangebote vor Ort, Badesee	KR,BAU,PLAN
	(16) Attraktive Radverkehrsverbindung in die Innenstadt	PLAN
4.5	Multimodal vernetzen und räumlich verknüpfen	
	(17) Baufeldübergreifende private Mobilitätskonzepte, Mobilitätsfonds	PLAN
	(18) Verkehrsmittel wirksam miteinander verknüpfen	PLAN, KVR
	(19) Digitaler Service	KVR in enger Abstimmung mit RIT
	(20) Ausweitung der MVG-Rad-Stationen in Freiham Nord	MVG
	(21) Aufbau von Ladeinfrastruktur	PLAN
	(22) Aufbau einer Mobilitätszentrale	PLAN, KVR

Darüber hinaus soll der komplexe Prozess zur Verwirklichung einer zukunftsfähigen Mobilität für den neuen Stadtteil Freiham durch eine Mobilitätskoordination und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

1. Anlass und Beschlusslage

Am 13.02.2019 hat der Stadtrat den Beschluss „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 13893) beschlossen. Gem. Ziffer 4 des Antrags wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Benehmen mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten die Impulse sowie die neu gewonnenen Erkenntnisse in laufende Projekte und Planungen zu spiegeln und ggf. in Beschlussentwürfe einfließen zu lassen. Unter Ziffer 5 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u. a. beauftragt „im Rahmen separater Fachbeschlüsse konkrete Maßnahmenvorschläge im Stadtrat einzubringen“.

In Freiham Nord entsteht bis 2035 ein neuer Stadtteil für mindestens 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der neu geschaffene Wohnstandort steht vor der großen Herausforderung, eine hohe Wohndichte mit einer hohen Lebensqualität zu schaffen. Hierfür ist es erforderlich, sich den Herausforderungen des zunehmenden motorisierten Individualverkehrs, wie Lärm, Luftreinhaltung, etc. zu stellen und ein nachhaltiges Mobilitätskonzept aufzustellen.

Freiham eignet sich daher gut, den derzeitigen Arbeitsstand der Modellstadt 2030 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 13893) weiter zu konkretisieren und neue Maßnahmenvorschläge abzuleiten. Im Kern soll dabei die verkehrliche Prioritätensetzung umgekehrt werden, z. B. durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß. Ziel ist es, für die künftigen Bewohner*innen von Freiham eine Mobilität weitestgehend ohne Auto zu ermöglichen. Der vorliegende Beschluss orientiert sich dabei an den Visionen der Modellstadt 2030, wie der Aufteilung und somit Neugestaltung des öffentlichen Raums, der Optimierung des Verkehrsflusses, der Minimierung des Parkraumsuchverkehrs oder der Verbesserung der Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (im Folgenden: ÖPNV).

Zur Umsetzung der Visionen des Beschlusses „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ wurden aus diesem fünf der sechs Schlüsselwerkzeuge entnommen (siehe Kapitel 4). Diese wurden in Zusammenarbeit aller beteiligten Referate für Freiham mit konkreten Maßnahmen versehen, die in dieser Vorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Darüber hinaus soll der komplexe Prozess zur Verwirklichung einer zukunftsfähigen Mobilität für den neuen Stadtteil Freiham durch eine Mobilitätskoordination unterstützt werden. Bei dem hierfür zu vergebenden Auftrag handelt es sich um die Vergabe von Moderations- und Beratungsleistungen mit einem Auftragswert von über 100.000 €. Für diese sind gemäß § 22 Nr. 3 a der Geschäftsordnung des Stadtrats Vergabeermächtigungen durch den Stadtrat erforderlich. Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeiten von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Ausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln, so dass die Vorlagen für bereits beabsichtigte bzw. konkret geplante Vorhaben hier vorgestellt werden. In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter*innen genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und in diesem Fall gerechtfertigt, weil bei derartigen Aufträgen die Gefahr besteht, dass die Bieter*innen die Leistung in unnötiger Weise ausdehnen und Angebote eingehen, die die eingeplanten Haushaltsmittel weit überschreiten. Da der geschätzte Auftragswert veröffentlicht wird, kann die Behandlung der Auftragssumme in Öffentlicher Sitzung stattfinden.

2. Rahmenbedingungen

Der Wohnstandort Freiham Nord ist in zwei Realisierungsabschnitte (im Folgenden: RA) und einen Landschaftspark aufgeteilt. Für den 1. RA Freiham Nord wurde die Satzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068 (im Folgenden: 1. RA Freiham Nord) vom Stadtrat am 07.10.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 04016) beschlossen. Der Bebau-

ungsplan ist am 20.01.2016 in Kraft getreten. Die Landeshauptstadt München hat sich bei der Entwicklung des Stadtteils Freiam das Ziel gesetzt, die Mobilität im Stadtteil effizient zu gestalten, den motorisierten Individualverkehr (MIV) gering zu halten und einen hohen Anteil über Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr abzuwickeln.

2.1 Satzungsbeschluss vom 07.10.2015

Gemäß Satzungsbeschluss zum 1. RA Freiam Nord soll „eine umweltgerechte und energieeffiziente Mobilität basierend auf dem ÖPNV sowie den weiteren Verkehrsmitteln und multimodalen Diensten des Umweltverbands gefördert werden“. Nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und die günstige Verteilung der wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen und ein gut ausgebildetes Netz an Fuß- und Radwegen kann innerhalb des neuen Stadtteils die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel reduziert werden. Eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (zwei S-Bahnlinien im Norden und Süden, geplante U-Bahn und Buslinien) gegeben. Verschiedene Sharing-Angebote sollen die Mobilität ergänzen.

2.2 Bebauungsplan vom 20.01.2016

Der Bebauungsplan für den 1. RA Freiam Nord trägt der Zielsetzung Rechnung, die Nahmobilität im Stadtteil zu fördern und einen autoreduzierten Lebensstil zu unterstützen. So wurde Freiam von Anfang an so konzipiert, dass aufgrund von Struktur, Kompaktheit und Ausstattung an sozialer, kultureller und freizeitorientierter Infrastruktur weitestgehend auf das Auto als Verkehrsmittel verzichtet werden kann. Alle Einrichtungen, die für das tägliche Leben im neuen Stadtteil notwendig sind, sind so situiert, dass sie gut zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Aufgrund dieser Zielsetzung ist der Verkauf der städtischen Wohnbaugrundstücke in Freiam unter anderem an das Angebot von Maßnahmen zur Förderung der alternativen Mobilität gebunden. Diese werden vor der Vergabeentscheidung entsprechend bewertet (geregelt in gesonderten Ausschreibungsbeschlüssen für die einzelnen Bauabschnitte des 1. RA).

2.3 Beschluss „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“

Der Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 12213) beschließt die grundsätzlich geänderte verkehrliche Erschließung für Freiam, insbesondere die Verlängerung der U 5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiam Zentrum. Des weiteren wurden die SWM/MVG gebeten, eine Schnellbusverbindung als Vorlauf zur U-Bahnverlängerung von Freiam in Richtung Stadtzentrum aufzunehmen.

2.4 Stadtteil-Mobilitätskonzept

Am 12.02.2018 wurde die Erstellung eines Stadtteil-Mobilitätskonzepts zur Förderung alternativer Mobilität in Freiam Nord für den 1. RA in Auftrag gegeben. Der Auftragnehmer erarbeitete einen 12-Punkte-Plan für eine zukunftstaugliche Mobilität in Freiam Nord (siehe Seiten 7-8 des Konzepts). Ziel ist es, dass der Anteil des MIV in Freiam nicht über 25 % der zurückgelegten Wege liegt. Zum Vergleich beträgt der MIV-Anteil im heutigen Stadtgebiet München durchschnittlich 34 % (MiD 2017). Das Mobilitätskonzept zeigt auf, dass dieses ehrgeizige Ziel zur Reduzierung des MIV-Anteils nur erreicht werden kann, wenn neben einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV ein umfas-

sendes Mobilitätsangebot als Alternative zum eigenen Auto bereitgestellt wird.

Auf Grundlage des 12-Punkte-Plans empfehlen die Auftragnehmer für Freiham Nord 60 Einzelmaßnahmen in den Kategorien Fuß-, Rad- und Autoverkehr, ÖPNV, ruhender Verkehr, Mobilitätsdienstleistungen und -stationen, Wohnungswirtschaft, Kommunikation und Marketing, Mobilitätsmanagement, Nahversorgung, Arbeit und Freizeit. Dabei zeigt es auch die Herausforderungen auf, die das umzusetzende Konzept berücksichtigen muss. Hierzu zählt insbesondere die heutige verkehrliche Anbindung Freiham. Viele Wege zur Arbeit, Freizeit und Bildungsstandorten sind aktuell mit dem eigenen PKW schneller und bequemer zu erreichen, als mit dem ÖPNV. Zur Steuerung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird die Beauftragung einer koordinativen Stelle (Mobilitätskoordinator) vorgeschlagen. Für jede Maßnahme wurde ein Steckbrief erstellt. Das Konzept ist im Internet unter folgendem Link: <https://www.muenchen.de/rathaus/Freiham/download.html> unter dem Stichwort „Externe Fachgutachten“ zu finden. Die gutachterlichen Empfehlungen, von denen einige bereits umgesetzt werden, dienen als Grundlage für den vorliegenden Beschluss.

3. Schaffung einer gemeinsamen Vision für Freiham

Auf der Grundlage des Stadtteil-Mobilitätskonzepts und des Beschlusses „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ soll Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität werden.

3.1 Vision Lebensräume gestalten

In Freiham soll ein Stadtteil mit hoher baulicher Dichte zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum entwickelt werden, der eine hohe Lebensqualität für die Einwohner*innen bietet. Die geplante hohe bauliche Dichte bietet die Voraussetzung einen Stadtteil der kurzen Wegen zu schaffen, der es den Bewohner*innen ermöglicht, ihren Alltag ohne Auto zu bewerkstelligen. Bei der Konzeptfindung für die städtebaulichen Entwürfe für den 1. und den 2. RA von Freiham sowie in den jeweils anschließenden Rahmenplanungen und Bebauungsplanverfahren aber auch bei der späteren Umsetzung wurde und wird daher ein besonderer Schwerpunkt auf die Schaffung von attraktiven und qualitativvoll gestalteten Räumen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gelegt. Dieses qualitativ sehr hochwertige räumliche Angebot muss jedoch durch entsprechende Nutzungsangebote sowie organisatorische Maßnahmen ergänzt, unterstützt und zum Leben erweckt werden. Dazu gehören:

- Flächenmanagement des öffentlichen Raums, mit dem Ziel, den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr zu minimieren (durch Parkraumbewirtschaftung, Sharing-Angebote, Abstellflächen für Fahrräder, etc.).
- Frühzeitiges Nahversorgungsangebot in hoher Qualität.
- Wohnortnahe Arbeitsplätze, wie Co-Working-Spaces und Telearbeitsplätze.
- Umsetzung des Verkehrskonzepts für den 22. Stadtbezirk und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehr.
- Grundstücksvergaben von Wohnbaugrundstücken mit Mobilitätskomponenten.

3.2 Vision Wege zu Ende denken

Freiham ist über zwei S-Bahnlinien an die Münchner Innenstadt und das Umland angebunden. Darüber hinaus ist eine U-Bahnanbindung geplant. Die Feinerschließung wird über Busse erfolgen. Um jedoch die Verkehrsarten des Umweltverbundes möglichst attraktiv zu machen, müssen über die o. g. Angebote hinaus nahtlose intermodale Mobilitätsangebote von Tür zu Tür geschaffen werden. Zu denken ist an umfassende Sharing-Mobility-Angebote vor Ort wie Car- und Bikesharing sowie die Realisierung von attraktiven Lösungen für die „Letzte Meile“ zwischen Wohnung und den S-Bahnstationen in Freiham und Aubing, die das ÖPNV-Angebot in hoher Qualität ergänzen. Dazu gehören auch attraktive Bike & Ride- und Fahrradabstellanlagen an wichtigsten ÖPNV-Haltestellen.

3.3 Vision Stadtregion vernetzen

Freiham liegt an der Stadtgrenze Münchens und ist somit eine Schnittstelle zur Region. Insbesondere das Fünf-Seen-Land ist für die Freizeit- und Erholungsnutzung von hoher Attraktivität. Mit Einrichtungen wie dem Bildungscampus, dem Stadtteilzentrum und dem künftigen Landschaftspark bietet der neue Stadtteil Freiham seinerseits für die Bürger*innen der Nachbargemeinden und -städte neue attraktive Angebote. Wichtig ist daher die Verbindungen im öffentlichen Verkehr und Radverkehr zu verbessern, die Freiham mit dem Stadtgebiet sowie den angrenzenden Gemeinden verknüpfen. Intermodale und bezahlbare Mobilitätsangebote sollen über eine zentrale Mobilitätsplattform gebündelt sowie niederschwellig und einfach nutzbar sein. Dieses Ziel geht über den Stadtteil Freiham hinaus. Als Beitrag wurden folgende Handlungsthemen für Freiham und die Nachbargemeinden erkannt:

- Umsetzung der Vorschläge zum Radwegenetz aus dem Nahmobilitätsgutachten des Büros BSV von 2014 (siehe auch Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2068 vom 7.10.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V04016), Kapitel 4.10), insbesondere zu Radwegeverbindungen in Richtung Innenstadt/Pasing, ins Umland und tangential angelegten Radrouten zu relevanten Standorten für Arbeit und Freizeit.
- Installierung von Stadt-Umland-Buslinien, die übergeordnete Ziele in der Stadtregion mit dem Umland und übergeordnete Ziele im Umland mit der Stadtregion verknüpfen.
- Schaffung von attraktiven Freizeit- und Erholungsräumen. In diesem Zusammenhang wird auf die teilräumliche Vertiefung der Landschaftsbezogenen Wegekonzepts für den Münchner Westen verwiesen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12599, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2018). Dieses soll noch in diesem Jahr vergeben werden. Die für Ende 2020 erwarteten Ergebnisse sollen in konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur für eine landschaftsbezogene Erholung und zur Qualifizierung des Grüngürtels in diesem Bereich münden.

4. Schlüsselwerkzeuge und 22 konkrete Maßnahmen für Freiham

Der Planungs- und Umsetzungsprozess von Freiham Nord ist bereits weit vorangeschritten. Dabei wurde von Anfang an das Thema einer zukunftsfähigen Mobilität bei den Planungen besonders berücksichtigt. Während sich der 1. RA in der Umsetzung befindet,

wird gleichzeitig für den 2. RA die Rahmenplanung für die künftige Bebauung erstellt.

Beispielhaft zu nennen sind an dieser Stelle die folgenden bereits erfolgten Maßnahmen:

- Bereits im Jahr 2013, noch bevor Baurecht für Freiham Nord vorhanden war, wurde der neue S-Bahnhalte Freiham eröffnet und so eine ÖPNV-Anbindung geschaffen.
- Das geplante Nutzungsangebot Freiham ermöglicht die Verwirklichung des Prinzips der Stadt der kurzen Wege. Zu nennen sind attraktive Bildungseinrichtungen, wie verschiedenen Schulen, die Volkshochschule und Stadtteilbibliothek sowie soziale Einrichtungen, das Stadtteilzentrum und vielfältige Freizeit- und Erholungsangebote.
- Das Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan des 1. RA legte bereits einen besonderen Schwerpunkt auf die Nahmobilität. Dies spiegelt sich in der Hierarchisierung des Straßensystems der Rahmenplanung wider, die vom Baureferat nun entsprechend umgesetzt wird. Darüber hinaus werden die öffentlichen Verkehrsflächen konsequent barrierefrei nach DIN 18040-3 ausgeführt.
- Die Festsetzungen des Bebauungsplanes 2068 für den 1. RA ermöglichen bei Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzepts eine Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze im Wohnungsbau auf 25 %. Auf Grundlage des oben genannten Stadtteil-Mobilitätskonzepts (Punkt 2.3) stimmen die verschiedenen Bauherren derzeit eine baufeldübergreifende Verortung verschiedener Mobilitätsbausteine ab.

Aufbauend auf diesem Mobilitätskonzept (siehe 2.4) wurden in einem nächsten Schritt die Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich einer zukunftsfähigen Mobilität zusammengefasst. Auf dieser Grundlage und den derzeitigen Gegebenheiten in Freiham Nord wurden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Referaten Ziele und Maßnahmen abgestimmt und verfeinert, die die Lebensqualität in Freiham Nord steigern und einen autofreien Lebensstil ermöglichen. Als Ergebnis werden folgende Maßnahmen (1-22) vorgeschlagen, die anhand fünf der im Beschluss „Modellstadt München 2030“ genannten Schlüsselwerkzeuge (4.1-4.5) geordnet sind:

4.1 Räume neu aufteilen

Im neuen Stadtteil Freiham sollen konsequent dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

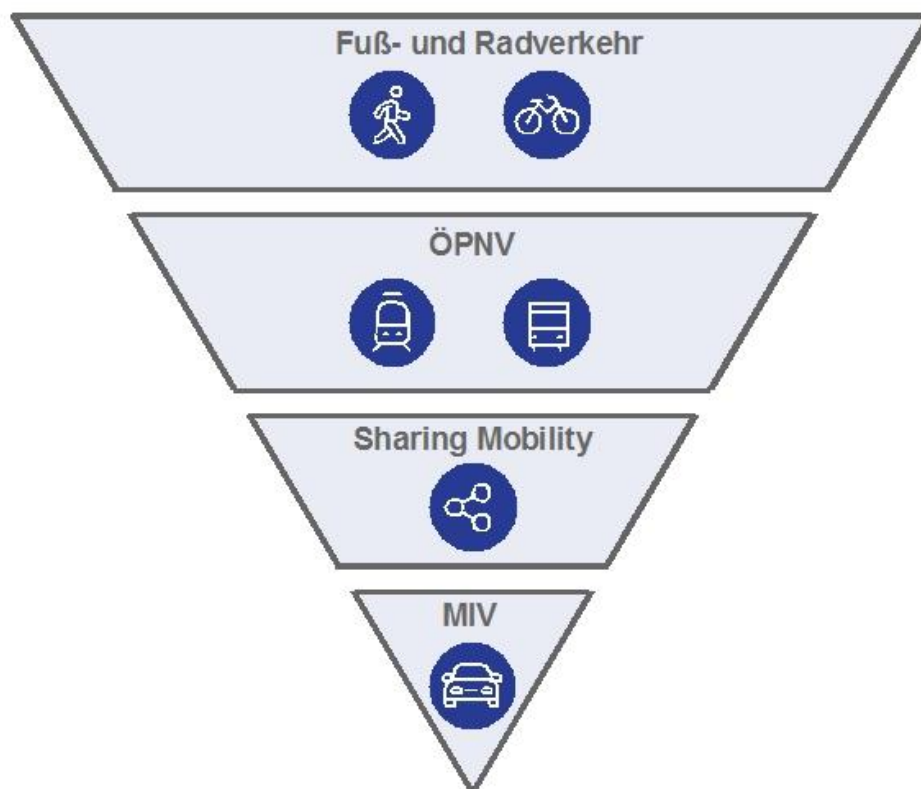


Abb. Landeshauptstadt München

Es soll ein Stadtteil entstehen, der durch viele nutzbare Freiräume, Bewegungsfreiheit beim Gehen, viel „Grün“, eine gute Infrastruktur für Radfahrer*innen, Flächen für Sharing-Angebote sowie eine unabhängige ÖPNV-Trasse auf der Aubinger Allee gekennzeichnet ist. Um hierfür den erforderlichen Platz zu schaffen, werden die Kfz-Stellplätze im Stadtteil auf ein notwendiges Minimum beschränkt. Ferner wird der Fuß- und Radverkehr attraktiver und sicherer gestaltet.

4.1.1 Notwendiges Maß an Kfz-Stellplätzen

Der Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr wirkt sich sowohl auf die städtebauliche Qualität als auch auf das Verkehrsaufkommen im Quartier aus. Durch kurze Wege im Quartier, die gute Anbindung durch den ÖPNV sowie alternative Mobilitätsformen sinkt der Bedarf an Kfz-Stellplätzen. Weniger Stellplätze bedeutet gleichzeitig mehr Platz für andere Nutzungen, wie Grünflächen, Fuß- und Radwege oder auch attraktive Erdgeschosszonen.

(1) Geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Die Stellplätze im öffentlichen Raum sollen zugunsten von Grünausstattung, Aufenthalt (z. B. Sitzmöglichkeiten), Infrastruktur für den Radverkehr (z. B. Fahrradabstellanlagen), Sharing Mobility und Elektromobilität auf ca. 1:15 begrenzt werden. Es wird somit ein sogenannter Besucherstellplatz pro 15 Wohnungen im öffentlichen Raum hergestellt. Im Vergleich dazu liegt der Besucherstellplatzschlüssel in anderen Neubaugebieten bei einem Faktor zwischen 1:6 und 1:10.

Ziel ist es, mehr Platz für andere Nutzungen und damit mehr Lebens- und Wohnqualität zu schaffen. Besucher*innen sollen Freiham vorrangig mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes besuchen. In Fällen, in denen dies nicht möglich ist, stehen Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum im oben genannten Verhältnis zur Verfügung. Diese enthalten auch Flächen für Sharing Mobility sowie Elektromobilität und können, in entsprechenden Bedarfsfällen, auch Behindertenparkplätze sowie Anfahrtzonen umfassen (z. B. um das Halten zur Abwicklung von Liefervorgängen oder Hol- und Bringverkehren zu ermöglichen). Liefer- sowie Hol- und Bringverkehre sollen jedoch grundsätzlich auf Privatgrund abgewickelt werden und können im öffentlichen Raum erst im Bestand angeordnet werden, wenn eine entsprechende Erforderlichkeit vorliegt und die notwendigen Stellen zustimmen (KVR, Polizei, Bezirksausschuss).

Antrag: Die Stellplätze im öffentlichen Raum werden in beiden Realisierungsabschnitten auf ca. 1:15 festgelegt. Dieser Umfang schließt Stellplätze für Sharing Mobility, Elektromobilität sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Anfahrtzonen ein.

(2) Absenkung des Kfz-Stellplatzschlüssels auf Privatgrund

1. Realisierungsabschnitt:

In Freiham Nord ist für den 1. RA im Bebauungsplan Nr. 2068 festgesetzt, dass die Anzahl der – nach Stellplatzsatzung der LH München – erforderlichen Stellplätze in den Allgemeinen Wohngebieten und in den Kerngebieten bei Vorlage eines Mobilitätskonzepts auf 25 % reduziert werden können. Eine mögliche Kfz-Stellplatzreduzierung mit Vorlage eines Mobilitätskonzepts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren derzeit für jedes Vorhaben individuell. Zum Teil ist eine Absenkung der Stellplatzschlüssel auf Privatgrund bereits Bedingung für die Vergabe von Wohnbaugrundstücken gewesen bzw. werden aus eigener Initiative von den Bauherren initiiert, die oft an einer möglichst geringen Anzahl an Kfz-Stellplätzen interessiert sind. Zudem erfolgt eine Bündelung und Koordinierung der angebotenen Mobilitätsformen je Projekt über eine Bauherrenwerkstatt mit dem Ziel, die Einzelprojekte auf Quartiersebene aufeinander schlüssig und bedarfsgerecht abzustimmen. Ein Bauherrenkonsortium befindet sich dazu im Aufbau.

Für die noch ausstehenden Grundstücksausschreibungen im Wohnungsbau im 1. RA sollen zudem konkrete Mobilitätsbausteine nicht mehr als Auswahlkriterien, sondern als Grundvoraussetzung aufgenommen und die Verantwortlichkeit für die Umsetzung zugewiesen werden. Dazu gehört, dass im Baugenehmigungsverfahren die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze um 1/3 beantragt wird. Die weiteren verpflichtenden Maßnahmen werden im künftigen Ausschreibungsbeschluss für die einzelnen Grundstücksflächen oder einem separaten Beschluss zum Thema Mobilität festgesetzt.

2. Realisierungsabschnitt:

Für den 2. RA sollen die bereits bestehenden Vorgaben bezüglich eines innovativen Mobilitätskonzepts für Freiham weiterentwickelt werden. Ziel ist es, verkehrsreduziertes Wohnen zu ermöglichen und je Wohneinheit höchstens 0,5 der erforderlichen Kfz-Stellplätze herzustellen. Hierfür soll ein nachvollziehbares und abgewogenes gesamtheitliches Mobilitätskonzept entwickelt werden, das mit entsprechenden Angeboten zur Förderung der Mobilität integraler Bestandteil der Planung ist. Es sollen dabei, soweit rechtlich möglich, in der Bebauungsplanung durch städtebauliche Satzung oder ggf. über örtliche Bauvorschriften sowie in städtebaulichen Verträgen und späteren Grundstücksausschrei-

bungen im Wohnungsbau der Landeshauptstadt München konkrete Vorgaben aus dem ganzheitlichen Mobilitätskonzept aufgenommen werden und die Verantwortlichkeit für die Umsetzung zugewiesen werden. Dabei wird in Bezug auf die Bauleitplanung u. a. angestrebt, dass die jeweils festgelegte reduzierte Zahl an Kfz-Stellplätzen in Quartiers- und/oder Sammelgaragen anstelle baublockbezogener Tiefgaragen nachgewiesen werden können (vgl. Maßnahme 3). Darüber hinaus sollen Regelungen in städtebaulichen Verträgen oder Grundstücksausschreibungen im Wohnungsbau geprüft werden, über die Bauherr*innen zu alternativen Mobilitätsangeboten und deren Umsetzung verpflichtet werden. Auch ein Bekenntnis der städtischen Wohnungsbaugesellschaften zur Umsetzung dieser Vorgaben bei der Entwicklung von Vorhaben im Bereich des 2. RA ist entscheidend. In diesem Sinne sind die städtischen Gesellschaften in gleicher Weise wie alle anderen Zielgruppen zu verpflichten. Ggf. könnten Verpflichtungen auch über einen Mobilitätsfonds erfüllt werden, an dem sich auch die Landeshauptstadt München beteiligen könnte (siehe Maßnahme 17).

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft die inhaltlichen und rechtlichen Möglichkeiten, um den Stellplatzschlüssel für den 1. und 2. RA soweit wie möglich abzusenken. Insbesondere wird im 2. RA bei Wohnnutzungen eine Reduzierung auf maximal 0,5 Stellplätze je Wohneinheit angestrebt. Die genauen Kriterien für die Vergabe der städtischen Wohnbaugrundstücke werden in einem separaten Beschluss festgelegt.

(3) Errichtung von Quartiers- oder Sammelgaragen

Ein weiteres Ziel ist es, im 2. RA notwendige private Kfz-Stellplätze in Quartiers- und/oder Sammelgaragen unterzubringen. Hierdurch kann der Stellplatzbedarf wesentlich platzsparender untergebracht werden und so weitgehend autofreie Bereiche im neuen Stadtteil entstehen. Unter Quartiersgaragen versteht man Hoch- und/oder Tiefgaragen, die vornehmlich den Bewohner*innen eines Quartiers zur Verfügung stehen, aber nicht auf diesen Nutzerkreis beschränkt sind. Sie können auch Besucherstellplätze beinhalten, was zu einer Reduzierung des Stellplatzangebots im Straßenraum führen kann. Im Sinne von „Mobilitätshubs“ sollten Quartiersgaragen alternative Mobilitätsangebote beinhalten. Die Verortung von weiteren quartiersbezogenen Angeboten bietet sich an und führt zu Synergieeffekten, wie Referenzprojekte z. B. aus Wien Aspern zeigen. Sammelgaragen hingegen fassen mehrere bauprojektbezogene (Tief-) Garagen zu einer größeren Gemeinschaftsanlage zusammen. Hiermit können die Anzahl der Zu- und Abfahrten sowie die Dimensionierung des Baukörpers minimiert und größere zusammenhängende Flächen von einer Unterbauung freigehalten werden. Zudem können die Stellplätze eigentümerübergreifend wesentlich flexibler und effizienter genutzt werden.

Der 2. RA befindet sich nach dem Abschluss des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs im Prozess der Rahmenplanung. Eine Einflussnahme in Bezug auf die Verortung bzw. eine ortsbezogene Definition von „Quartiers- und Sammelgaragen“ muss daher zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens erfolgen. Der derzeit vorliegende Rahmenplanvorentwurf schlägt ein integriert gedachtes Mobilitätskonzept für den 2. RA vor, das neben der Situierung von Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum und einer MIV-reduzierten Straßenhierarchisierung auch Quartiersgaragen unter öffentlichen Plätzen und Straßen vorsieht. Dies wird im weiteren Verfahren noch näher untersucht.

Die wohnortnahe Situierung der Quartiersgaragen soll zum einen den Umstieg auf neue Mobilitätskonzepte fördern. Zum anderen kommt bei der angestrebten hohen städtebaulichen Dichte im 2. RA der Abwägung der Vorgaben für die Qualität der Freiräume auf privatem Grund und einem durch einen angesetzten Stellplatzschlüssel resultierenden Versiegelungsgrad eine hohe Bedeutung zu. Dabei spielt auch die Unterbringung von punktuell konzentrierten Car-Sharing Pools in den Quartiersgaragen eine wichtige Rolle. Für den weiteren Rahmenplanungsprozess ist es daher vorgesehen, den Nutzen möglicher Quartiersgaragen im 2. RA samt Betrieb auch in Kombination mit Sammelgaragen der jeweiligen Bauherren in Freiam weiter zu untersuchen.

Die Konzentration und Zusammenfassung der Baumaßnahmen bei Quartiers- und sammelgaragen ist auch aus ökologischen und ökonomischen Gründen (z.B. Verringerung der Anzahl der Zufahrten und Rampenbauwerke) zu begrüßen. Die Kostenverteilung und Kostentragung ist selbstredend zwischen den beteiligten Bauherren rechtlich zu regeln. In den Quartiers- und/oder Sammelgaragen können auch Besucherstellplätze, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Serviceleistungen für Bewohner*innen (z. B. Ladestationen, Quartiersboxen, Fahrradreparaturwerkstatt oder Winterreifenwechselfeldienst) untergebracht werden. Hierdurch würde der öffentliche Straßenraum weiter entlastet werden. Positiver Nebeneffekt ist, dass dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV, Priorität eingeräumt wird, insbesondere wenn diese Mobilitätsformen bequemer und schneller zu erreichen sind als das eigene Kfz.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft die räumlichen und rechtlichen Möglichkeiten, um mindestens die Hälfte der nachweispflichtigen Stellplätze sowie einen Teil der Besucherstellplätze in Quartiers- und/oder Sammelgaragen unterzubringen und trifft entsprechende Regelungen im Bebauungsplan, in städtebaulichen Verträgen, örtlichen Bauvorschriften und/oder Grundstücksausschreibungen im Wohnungsbau.

4.1.2 Fuß- und Radverkehr attraktiver gestalten und Priorität einräumen

(4) Hohe Standards für Fahrradabstellanlagen

Über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung der LHM hinaus sind auf den privaten Baugrundstücken komfortable und sichere Abstellanlagen für Fahrräder (inklusive Anhänger und anderem Zubehör) in den Gebäuden sicherzustellen. Neben einer höheren Anzahl ist hierbei ein hoher Standard der Fahrradabstellanlagen wichtig, damit sie für die Nutzer*innen eine hohe Attraktivität aufweisen. Zu denken ist insbesondere an die Standsicherheit, einen Diebstahlschutz sowie die Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Sonderfahrzeuge (z. B. Lastenräder, Gespanne mit Anhänger, etc.). Dies gilt auch für die öffentlichen Abstellanlagen, insbesondere an den S- und U-Bahnhöfen sowie in unmittelbarer Nähe von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, da der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten auch eine vom Stadtrat beschlossene Forderung des „Radentscheids“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15572) darstellt.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) hinaus im Bebauungsplan für den 2. RA Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen zu definieren. Zur Erreichung einer höheren Qualität auf Privatgrund wird dieser Aspekt für die Wohnbaugrundstücke als Grundvoraussetzungen der Grundstücksvergabe aufgenommen.

(5) Attraktive und funktionale Gestaltung des Stadteingangs Freiham

Das in der Mitte von Freiham am S-Bahnhalte gelegene Stadtteilzentrum Kerngebiet MK 2 bildet zusammen mit dem Baublock SO 2 den Stadteingang von Freiham entlang der Bodenseestraße. Alle Verkehrsteilnehmer*innen müssen die Bodenseestraße kreuzen, um zum S-Bahnhalte Freiham bzw. nach Freiham Süd zu gelangen. Als „Eingangstor“ zum neuen Stadtteil wird besonderes Augenmerk auf eine attraktive und sichere Querung für den Fuß- und Radverkehr gelegt. Im weiteren Verlauf muss ein Höhenunterschied zur S-Bahnunterführung von ca. fünf Meter überwunden werden. Für Freiham als inklusiver Stadtteil gilt im besonderen Maße, dass dieser Auftakt funktional, aber auch räumlich und gestalterisch qualitativ und nach den Grundsätzen der Inklusion zu gestalten ist. Mit dem Ersatz der Tram durch Busse werden auf den angrenzenden MK 2 (6) und SO 2 die vorgesehenen Flächen für eine Tramwendeanlage nun für einen zukunftsfähigen Busbahnhof (inkl. ergänzender Mobilitätsangebote) angepasst und weiter optimiert, um den zukünftigen Bewohner*innen und Nutzer*innen Freiham einen hochwertigen ÖPNV-Knoten am S-Bahnhof anbieten zu können. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, aber auch die Chance, den Bereich Zugang zur S-Bahn Freiham und Gestaltung MK 2 (6) sowie SO 2 nach den Prämissen einer innovativen Mobilität und der Inklusion neu zu ordnen

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Kommunalreferat sowie die MVG erarbeiten gemeinsam ein Gesamtkonzept für den Bereich Bodenseestraße auf Höhe des MK 2/SO 2. Ziel ist eine attraktive und funktionale Gestaltung des MK 2 (6) und SO 2, die alle Verkehrsfunktionen gut verknüpft und für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine sichere Querung der Bodenseestraße und einen nach den Grundsätzen der Inklusion gestalteten Zugang zur S-Bahn und zum Busbahnhof ermöglicht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf dieser Grundlage eine Machbarkeitsstudie zur funktionalen und räumlichen Umsetzung zu beauftragen. Die hierfür benötigten Finanzmittel wurden im Beschluss vom 09.10.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 16090) beantragt und stehen zur Verfügung.

4.2. Räume effizient nutzen

Bei der Nutzung der Flächen in Freiham Nord steht die Schaffung von Wohnraum im Vordergrund. Die verbleibenden knappen Räume für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr sollen möglichst effizient genutzt werden. Durch eine optimierte Parkraumplanung (vgl. Maßnahme 1) und eine Parkraumbewirtschaftung kann der Parksuchverkehr minimiert, Verkehr vermieden bzw. gelenkt, der Verkehrsfluss verbessert und die Qualität des öffentlichen Raums erhöht werden.

(6) Parkraumbewirtschaftung

Zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung des Siedlungsgebiets wird eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Die Parkraumbewirtschaftung kann zeitliche Beschränkungen sowie kostenpflichtiges Parken beinhalten.

Eine solche Regelung baut auf den beiden für das Neubaugebiet Freiham Nord vorliegenden verkehrlichen Gutachten auf (Verkehrsgutachten des Büros BSV, 2015; Stadtteil-Mobilitätskonzept von Stattbau München und Team Red, 2019). Insbesondere das

Stadtteil-Mobilitätskonzept zeigt auf, dass eine Parkraumbewirtschaftung in Freiham Nord für das Erreichen der Mobilitätsziele und der Wirkungsentfaltung der weiteren Maßnahmen erforderlich ist. Der Erfolg anderer Maßnahmen hängt wesentlich von der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ab.

Die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung ergibt sich zum einen aus dem Planungsziel, für eine optimierte Nutzung des öffentlichen Raums und zur Förderung der stadtverträglichen Mobilität, das Angebot und damit den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Dies kann nur durch eine effektive Bewirtschaftung des knappen Parkraumangebots erfolgen. Sie gewährleistet, dass Parkplätze tatsächlich den vorgesehenen Zielgruppen (Besucher*innen, Lieferverkehren, Kunden*innen) zur Verfügung stehen. Das Dauerparken im öffentlichen Straßenraum durch gebietsfremde Personen und das – aufgrund der Stadtrandlage sowie der S- und U-Bahn-Erschließung des Quartiers zu erwartende – „graue“ Park and Ride können damit auf ein Minimum reduziert werden.

Zum anderen stellt die Parkraumbewirtschaftung eine wichtige komplementäre Maßnahme zu reduzierten Kfz-Stellplätzen im Wohnungsbau dar. Denn wenn der öffentliche Verkehrsgrund für Bewohner*innen zum freien Parken zur Verfügung steht, würde dies die Ziele der Mobilitätskonzepte für den Wohnungsbau unterwandern und die Umsetzung der geplanten Pkw-Besitzquoten der Wohngebäude gefährden.

In dem neuen Stadtteil soll die Mobilität effizient gestaltet und der motorisierte Individualverkehr minimiert werden. Insofern trägt die Parkraumbewirtschaftung auch zu einer effizienten Nutzung der Tiefgaragen sowie der ggf. im 2.RA entstehenden Quartiers-/Sammelgaragen durch die Anwohner*innen bei und verhindert das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum aus Gründen der Bequemlichkeit.

Nach dem vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan soll der ruhende Verkehr das Straßenbild nicht dominieren. Die Parkraumbewirtschaftung fördert die stadtverträgliche und effiziente Nutzung des öffentlichen Raums und die Minimierung des Flächenverbrauchs durch Straßenverkehrsflächen. Damit entsteht mehr Flächenpotential für eine entsprechende Begrünung der öffentlichen Räume, die neben einer Steigerung der Aufenthaltsqualität eine hohe klimaökologische Bedeutung hat.

Gemäß § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5, 2. Alt. StVO können Behörden zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung verkehrliche Anordnungen treffen. Das Ziel der Stadtplanung ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung, welche soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Die Regelung nach § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5, 2. Alt. StVO kann auch für den ruhenden Verkehr angewendet werden.

Für die Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung müssen verschiedene inhaltliche und verfahrensmäßige Anforderungen erfüllt sein. Dazu gehört, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde vorhanden ist. Dies ist mit dem vorliegendem Beschluss und den zugehörigen oben genannten verkehrlichen Gutachten erfüllt. Die verkehrsmäßigen Planungen sind für einen bestimmten räumlichen Bereich – Freiham Nord – dargestellt, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen

Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden. Eine verkehrsplanerische Abwägung ist durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt. Auswirkungen auf das Umfeld sind durch die Lage von Freiham am Stadtrand und den wenigen Interaktionspunkten zu den benachbarten Bereichen in nur sehr geringem und damit verträglichem Maß zu erwarten. Diese werden durch eine geeignete Wahl der Bewirtschaftungsform in diesen Bereichen noch weiter minimiert. Die Maßnahme wurde als unbedenklich und zu befürworten eingestuft. Mittels Beschluss dieser Vorlage stützt sich die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und das Konzept auf die Willensbildung des Stadtrates.

Die konkrete Ausgestaltung der Regelungen sowie die Definition des räumlichen Umgriffs erfolgen nach Beschluss der Parkraumbewirtschaftung. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden dem Stadtrat dazu einen gesonderten Umsetzungsbeschluss vorlegen.

Antrag: Die referatsübergreifende Projektgruppe Parkraummanagement wird beauftragt, für Freiham Nord ein Bewirtschaftungskonzept zu entwickeln und dieses schrittweise entsprechend des Straßenendausbaus umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden dem Stadtrat hierzu einen gesonderten Umsetzungsbeschluss vorlegen, der insbesondere den erforderlichen Finanz- und Personalbedarf benennt.

(7) Verkehrsüberwachung im Quartier

Der Erfolg einer Parkraumbewirtschaftung hängt maßgeblich von der Sanktionierung von Parkverstößen ab. Die Überwachung trägt erheblich dazu bei, dass der Parkraum nicht von Dauerparkern zweckentfremdet und die Umschlaghäufigkeit verbessert wird. Eine Überwachung von Geh- und Radwegen sowie Behindertenparkplätzen kommt insbesondere der Verkehrssicherheit und dem Komfort der Nahmobilität zugute.

Für die Gewährleistung einer konsequenten Überwachung des Parkraums wird die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats (kurz: KVÜ) beauftragt, mit dem Polizeipräsidium München eine neue Vereinbarung zur Aufteilung der Verkehrsüberwachung für das Gebiet Freiham Nord zu treffen. Bislang ist zwischen der Polizei und der KVÜ vereinbart, dass die KVÜ innerhalb und die Polizei in der Regel außerhalb des Mittleren Rings tätig ist. Dies hat sich langjährig bewährt, so dass die KVÜ – auch aus Konsequenzgründen – von sich aus keine einzelne Überwachungsstellen am Stadtrand anstrebt. Nach einer Beauftragung durch die Stadtpolitik kann die KVÜ mit der Polizei Gespräche über mögliche Zuständigkeitsänderungen führen und ein Konzept mit den erforderlichen Ressourcen im Außen- und Innendienst erstellen. Dieses kann dann dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Antrag: Die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats trifft mit dem Polizeipräsidium München eine Vereinbarung zur Aufteilung der Verantwortlichkeiten für die Verkehrsüberwachung. Im Anschluss wird ein Konzept mit den erforderlichen Ressourcen im Außen- und Innendienst der Kommunalen Verkehrsüberwachung erstellt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die Verkehrsüberwachung wird schrittweise entsprechend des Straßenendausbaus und der Einführung der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt.

(8) Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren

Im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Aubing – Lochhausen – Langwied werden unter anderem das derzeitige Hauptverkehrsstraßennetz des Stadtbezirkes und die zukünftigen Ergänzung des Netzes durch den neuen Stadtteil Freiham in ihrer Gesamtkonzeption überprüft. Teil dieser Prüfung ist auch die Funktion der Aubinger Allee und des Autobahnzubringers in einen größeren Kontext nochmal darzustellen und Auswirkungen von (großräumigen) Verkehrsverlagerungen zu bewerten.

Das Verkehrskonzept enthält neben der Ist-Situation inklusiv der laufenden Projekte auch die künftigen Entwicklungen und soll die verkehrlichen Auswirkungen und Zwangspunkte im 22. Stadtbezirk unter Einbeziehung aller zukünftigen Bauvorhaben aufzeigen. Mit ersten Ergebnissen ist voraussichtlich Mitte des Jahres 2020 zu rechnen, die dem Stadtrat dann in einer gesonderten Beschlussvorlage vorgestellt werden.

Detailliertere Untersuchungen zur Entwicklung von Maßnahmen, mit denen Schleichverkehre in Freiham vermieden werden können, werden im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Freiham betrachtet.

Um die verkehrlichen Ziele Freiham zu erreichen (u. a. MIV-Anteil von nur 25 %, vgl. Kapitel 2.3) und den Verkehr in Freiham auf das vorgesehene Maß zu reduzieren, können auch Maßnahmen wie die Steuerung von Verkehrsmengen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen in Betracht gezogen werden.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, für den 22. Stadtbezirk ein Verkehrskonzept zu erstellen und das Verkehrskonzept für Freiham fortzuschreiben.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit erster und letzter Meile

Ziel ist es, dass der Stadtteil Freiham Nord mit dem ÖPNV rund um die Uhr von der ersten bis zur letzten Meile verlässlich und komfortabel erreichbar ist. Dies trägt dazu bei, in Freiham immer überall ohne Auto hin zu kommen. Vor diesem Hintergrund soll der ÖPNV ausgebaut, attraktiv gestaltet und problemlos mit anderen Verkehrsmitteln kombinierbar sein. Momentan ist der Stadtteil Freiham durch zwei S-Bahnlinien und künftig voraussichtlich eine U-Bahnlinie an den schienengebundenen ÖPNV angebunden. Seit September 2017 erschließt die Stadtbuslinie 143 über die Haltestelle Ellis-Kaut-Straße unter anderem die Grundschule „Gustl-Bayrhammer-Straße“ in Freiham. Mit Eröffnung des Bildungscampus Freiham im September 2019 wurden bereits weitere Maßnahmen der Feinerschließung umgesetzt. Diese beinhalten einen abgewandelten Linienweg des Stadtbusses 143 über den Bildungscampus sowie die Verlängerung der Metrobuslinie 57 von Neuau- bing West, über die Aubinger Allee und den Bildungscampus zur S-Bahnstation Freiham. Mit sukzessiver Fertigstellung der Wohneinheiten erfolgen weitere Maßnahmen zur Feinerschließung des Quartiers.

(9) Gesamtkonzept für die Fein- und Ersterschließung von Freiham

Das Gesamtkonzept der MVG zur ÖPNV-Erschließung Freiham's basiert – nach Entscheidung des Stadtrats für eine U-Bahnverbindung nach Pasing – auf zwei Kernelementen: Zum einen ist geplant, die U-Bahnlinie U 5 von Pasing nach Freiham als zusätzliche Anbindung Richtung Innenstadt mit einem Massenverkehrsmittel zu verlängern. Zum anderen soll ein dichtes ergänzendes Busnetz die Feinerschließung des Quartiers und die Verknüpfung mit den angrenzenden Gebieten übernehmen.

Die MVG plant eine stufenweise Umsetzung des Konzepts, je nach Bezug des Quartiers. Ziel ist es, dass zum Zeitpunkt des Einzugs auf den wichtigen Verkehrsachsen ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht. Maßgeblich beeinflusst auch die Inbetriebnahme der U-Bahn den Umsetzungsstatus, da bis dahin eine Verdichtung des Busnetzes und ein Vorlaufbetrieb mit Schnellbussen als kompensatorische Maßnahmen notwendig sind.

Zur Schaffung eines hochwertigen ÖPNV-Angebots ist und bleibt die MVG im engen Kontakt mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Bei der weiteren Planung werden vor allem die folgenden Punkte berücksichtigt:

- Gewährleistung von geradlinigen und direkten Wegebeziehungen vom Busbahnhof an der Nordseite des S-Bahnhofs Freiham über das Stadtteilzentrum und auf der Aubinger Allee durch eine unabhängige Trasse für den ÖPNV (kurz: ÖV-Trasse). Anmerkung: Dies ist auch eine wichtige Grundlage für die Erprobung des unter Maßnahme 10 geschilderten innovativen Verkehrsmittels.
- Schaffung eines attraktiven und zentralen Umsteigepunkt von Hochleistungs-ÖPNV zur Feinverteilung innerhalb Freiham's im nördlichen Vorfeld des S-Bahnhofs Freiham's. Insbesondere soll zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds dort ein Busbahnhof mit Sharing-Angeboten eingerichtet werden. Die Flächenbedarfe für den Busbahnhof werden derzeit mit den betroffenen Referaten abgestimmt und in ein Gesamtkonzept integriert.
- Einrichtung einer Schnellbuslinie als Vorlaufbetrieb zur U-Bahn, die Sammelhaltestellen in Freiham bedient, um auf schnellstem Wege (z. B. A 96) zu einem U-Bahnhof der U 5 Richtung Stadtzentrum (z. B. Westendstraße) zu gelangen.

Das ÖPNV-Konzept wird sinnvoll durch Angebote der Nahmobilität (z. B. Bike & Ride, Fahrradverleihstationen) ergänzt und ein stimmiges Gesamtkonzept ergeben.

Antrag: Die MVG setzt das Gesamtkonzept in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung stufenweise in Abhängigkeit der Bezugsraten um. Die hierfür benötigte Infrastruktur innerhalb der im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen wird durch den Straßenbaulastträger zeitgerecht hergestellt.

(10) Innovatives Verkehrsmittel auf der Aubinger Allee

Die Verkehrsachse entlang der Aubinger Allee bietet das Potenzial, ein innovatives Verkehrsmittel zwischen den S-Bahnhöfen Freiham und Aubing, dem U-Bahnhalt Freiham und möglicherweise dem weiteren räumlichen Umgriff von Freiham zu erproben. Das Verkehrsmittel soll hoch automatisiert, emissionsarm und leistungsfähig mit dem „konven-

tionellen“ ÖPNV verknüpfbar sein und diesen ergänzen. Im Rahmen einer ersten Analyse sollen innovative Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit, Infrastruktur- sowie Betriebsanforderungen untersucht werden.

Für diese Machbarkeitsstudie sowie zur Identifikation von Förderprogrammen und Unterstützung der Akquise von entsprechenden Fördermitteln für eine vertiefte Untersuchung und ggfs. Pilotierung sind Finanzmittel in Höhe von 50.000 € notwendig.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat sowie der SWM/MVG beauftragt, ein Forschungsprojekt zum Einsatz eines innovativen Verkehrsmittels in Freiham zu initiieren. Im ersten Schritt werden für eine Machbarkeitsuntersuchung sowie die externe Unterstützung bei der Antragsstellung finanzielle Mittel in Höhe von 50.000 € benötigt. Der Finanzbedarf wird zum Eckdatenbeschluss 2021 angemeldet.

(11) Erprobung flexibler Bedarfsformen (On Demand Mobilität)

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sowie der Schaffung flexibler Anbindung und Mobilität in Freiham könnten On Demand Mobility Dienste (ODM) eine Lösung darstellen. Individuelle Fahrtwünsche werden durch digitale Buchungsmöglichkeiten zusammengeführt. Durch intelligentes Pooling und Routing können Fahrgäste mit ähnlichen Routen gemeinsam befördert werden. Ein solches Angebot kann linienunabhängig dem Bau- und Einwohnerfortschritt Rechnung tragen sowie in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage (z. B. nachts) das öffentliche Verkehrsangebot effektiv verdichten, ergänzen bzw. ersetzen.

Ein ODM Service sollte dabei als öffentlicher Verkehr verstanden werden und im Kontext einer gesamtstädtischen Abdeckung auch regionale Anbindungsmöglichkeiten und Integrationsmöglichkeiten aufweisen. Mit einer Novellierung des Personenbeförderungsrechts soll der Markt für neue Mobilitätsangebote liberalisiert werden. Die Zukunft von Sammelfahrdiensten und Vermittlungsapps könnte folglich von mehr Angebotsvielfalt geprägt sein.

Hinsichtlich der Bedingungen und rechtlichen Zulässigkeit bedarf es noch einer vertieften Prüfung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Eine zentrale Frage ist dabei: Wie kann der Marktzugang von neuen Diensten so geregelt werden, dass das Interesse der Allgemeinheit/Bürger*innen nach leistungsfähigen, zuverlässigen, sozial- und umweltverträglichen sowie wirtschaftlichen Mobilitätsangeboten sichergestellt wird.

Für den sukzessiven Baufortschritt und die zunehmende Bewohnerzahl in der Besiedlungsphase im 1. RA bietet die MVG, in Absprache mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Kreisverwaltungsreferat einen Ridesharing-Dienst wie IsarTiger an. Dieser flexible Mobilitätsservice lässt sich nach persönlichem Bedarf anfordern und kann mit Bezug der ersten Wohneinheiten in relativ kurzen Vorlaufzeiten zur Verfügung gestellt werden. Nötig dafür sind die Genehmigung als atypischer Linienverkehr, entsprechend ausgestaltete Haltestellen sowie noch zu definierende virtuelle Haltestellen (Drop-Off-On-Zonen).

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat

werden beauftragt, im Lichte der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sowie der kommunalen verkehrlichen Ziele ein On Demand Mobility System für Freiam zu prüfen. Die MVG bietet sukzessive zum Bau- und Einwohnerfortschritt im 1. RA in Freiam Nord einen Ridesharing-Dienst an.

(12) Stadt-Umland-Verbindung

Aufgrund der räumlichen Lage am Stadtrand von München soll Freiam auch mit dem unmittelbar angrenzenden Umland gut vernetzt werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zu Freiam entsteht Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie Pendlerverkehr zu Arbeitgeberstandorten in die Region, z. B. zwischen Freiam und Germering oder zu Badeseen im Umland als auch zu Münchner Gebieten. Folglich sollen Stadt-Umland-Buslinien installiert werden, die übergeordnete Ziele in der Stadtregion mit dem Umland und andersherum, übergeordnete Ziele im Umland mit der Stadtregion verknüpfen. Die Installation von neuen Stadt-Umland-Linien werden zwischen der MVG, den beteiligten Landkreisen und der MVV GmbH abgestimmt. Die Kosten für die Einrichtung hängen insbesondere vom konkreten Leistungsangebot der zukünftigen Buslinien ab.

Antrag: Die MVG entwickelt gemeinsam mit der MVV GmbH und den umliegenden Landkreisen neue Verbindungen mit dem ÖPNV, um Freiam besser mit der Region zu verknüpfen.

4.4 Nahmobilität & aktive Mobilität

In Freiam soll konsequent das Leitkonzept der Stadt der kurzen Wege verwirklicht werden, d. h. alltägliche Aufgaben wie der Weg zur Arbeit, Ausbildung, Schule oder dem Kindergarten sowie Versorgungswege sollen in kurzer Zeit bewältigt werden können, ohne dazu auf ein Auto angewiesen zu sein. Die wesentlichen Elemente einer Stadt der kurzen Wege sind eine kompakte Siedlungsstruktur, Nutzungsmischung, eine hohe Durchlässigkeit des Quartiers für den Fuß- und Radverkehr sowie die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, so dass diese zum Aufenthalt einladen. Die Vision der Modellstadt 2030 zeigt ein Bild, dass Mobilität für alle Nutzergruppen und jegliche Art der Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen möglich ist. Daher soll in Freiam ein Stadtteil entstehen, in dem Kinder alleine und sicher zur Schule kommen, ältere Menschen selbstständig aktiv sein können und die Mobilität vor allem für junge Leute kostengünstig ist. „Mobil in Freiam“ steht daher für einen attraktiveren und kommunikativen öffentlichen Raum, der die Nutzungsmöglichkeiten der neuen, innovativen Mobilitätsformen gewährleistet. In diesem Sinne werden das Fuß- und Radwegenetz ausgebaut und attraktiv gestaltet, Orte des Aufenthalts geschaffen sowie eine ausreichende Anzahl von verlässlichen Fahrradabstellanlagen erstellt. Dabei wird auf eine vollständige Barrierefreiheit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen geachtet.

(13) Attraktive Nutzung der Erdgeschosszone

Eine attraktiv gestaltete Erdgeschosszone mit hoher Nutzungsvielfalt ist ein wesentlicher Baustein zur Umsetzung der Stadt der kurzen Wege und trägt damit zur Verkehrsvermeidung bei. Die Realisierung von Freiam Nord wird noch ca. 15-20 Jahre in Anspruch nehmen. Erst dann ist z. B. die volle Kaufkraft im Stadtteil vorhanden und haben sich die

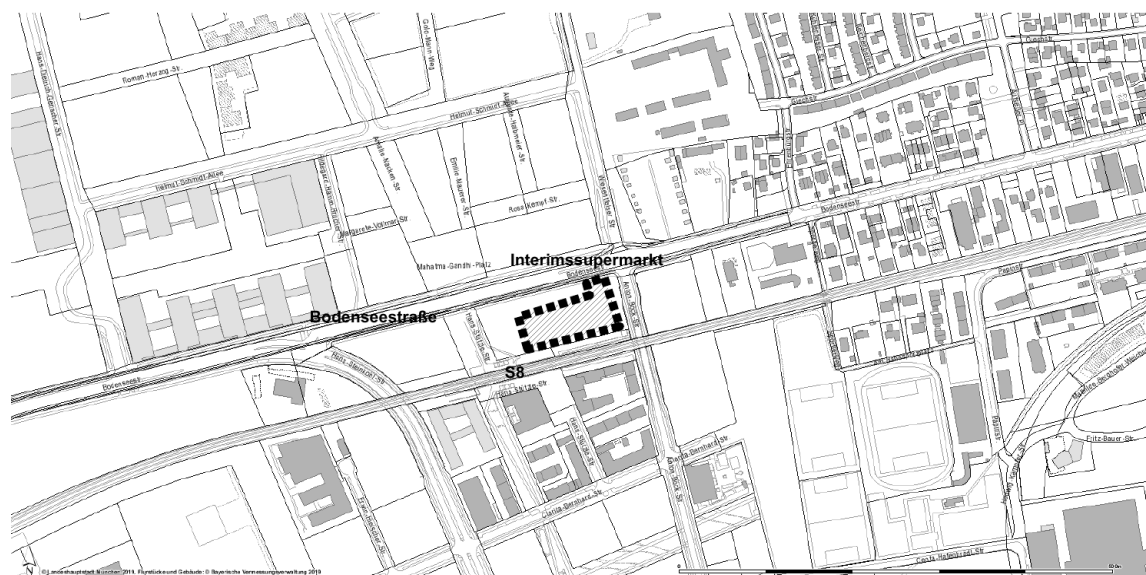
Strukturen für ein sich selbst regulierendes Marktgeschehen etabliert. Ziel ist jedoch, ein vielfältiges Angebot von Nichtwohnnutzungen bereits in der Besiedlungs- und Entstehungsphase des neuen Stadtteils Freiham umzusetzen, so dass sich Freiham von Anfang an als attraktiver eigenständiger aus sich heraus funktionierender Stadtteil entwickeln kann. In einem vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Auftrag gegebenen Gutachten wurde untersucht, welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssen, um die o. g. Zielsetzung zu realisieren. U. a. kam dieses Gutachten zu dem Ergebnis, dass es in der Entstehungsphase eines Stadtteils notwendig ist, die Etablierung von Nutzungsarten aus o. g. Gründen finanziell zu unterstützen. Ein entsprechendes Förderprogramm existiert in München bislang jedoch nicht.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ein Konzept zur Nutzung der gewerblichen Erdgeschosszonen während der Besiedlungsphase großer Entwicklungsgebiete und legt es dem Stadtrat vor.

(14) Sicherstellung einer guten Nahversorgung von Anfang an

Entsprechend den Zielen des Zentrenkonzepts wurde in die Planung Freiham ein enges Netz zentraler Standorte eingespeist, bestehend aus einem Stadtteilzentrum und Nahbereichszentrum im 1. RA sowie einem Ergänzungsstandort im 2. RA. Diese Standorte stellen eine fußläufige Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher. Darüber hinaus bietet das Stadtteilzentrum ein differenziertes und spezialisiertes Einzelhandelsangebot des mittel- und langfristigen Bedarfs. Dabei wird darauf geachtet, dass viele Wege innerhalb des Stadtteils Freihams zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können. Neben dem genannten Konzept zu einer attraktiven Nutzung der Erdgeschosszonen wird bis zur Fertigstellung der Nahversorgung im Stadtteilzentrum ein Interims-Supermarkt ermöglicht. Das Kommunalreferat wurde hierzu bereits per Beschluss (VV 23.11.2017 14-20/V 10253) beauftragt, auf einer geeigneten städtischen Fläche, den Bau und Betrieb eines Interimssupermarktes gesondert auszuschreiben. Die Ausschreibung wurde Mitte September veröffentlicht und endete Mitte November (2. Stufe). Zwischenzeitlich konnte der Zuschlag an einen Betreiber erteilt werden und man befindet sich in den Vertragsverhandlungen. Die Eröffnung des Interimssupermarktes ist für Dezember 2020 vorgesehen. Der Interimssupermarkt soll bis Ende 2022 betrieben werden mit der Option der Verlängerung für den Fall, dass das Stadtteilzentrum bis dahin nicht fertiggestellt sein sollte. Damit der Supermarkt gut angenommen wird und motorisierter Individualverkehr gering gehalten wird, muss dieser gut mit dem ÖPNV erreichbar sein und sollte in das Sharing-Konzept des Stadtteils integriert sein. Eine entsprechende Flächenverfügbarkeit in unmittelbarer Nähe des Supermarkts ist für beide Maßnahmen für die Machbarkeit der Ausführung entscheidend. Die notwendigen Flächen sind freizuhalten, bzw. mit der MVG abzustimmen.

Antrag: Die MVG wird beauftragt, eine gute ÖPNV-Anbindung für den Interims-Supermarkt einzurichten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat bzw. die referatsübergreifende AG Sharing Mobility integrieren den Standort des Interims-Supermarkts als Schwerpunkt für Sharing-Angebote. Die ggfs. erforderlichen Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums werden vom Kommunalreferat zur Verfügung gestellt.



Lage Interimssupermarkt

©LHM

(15) Grünflächen und Freizeitangebote vor Ort, Badesee

Im Siedlungsgebiet Freiam Nord und im Landschaftspark Freiam entsteht ein großes Angebot an vielfältig nutzbaren Grün- und Freiflächen. Wie von unterschiedlichen Stellen immer wieder angesprochen, fehlt jedoch im direkten Umfeld eine Bademöglichkeit. Zwar sind im Einzugsgebiet der Langwieder See und der Lußsee im Norden sowie die Böhmerweiher, die vom Erholungsflächenverein betreut und noch ausgebaut werden, gut mit dem Fahrrad erreichbar. Allerdings soll zur Reduzierung eines entsprechenden „Freizeitverkehrs“ in die umliegenden Seen geprüft werden, inwieweit im direkten Einzugsbereich von Freiam eine Bademöglichkeit für die künftigen Bürger*innen geschaffen werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Zusammenhang mit der Rahmenplanung und in den folgenden Planungen auch planerische Überlegungen zur Umsetzbarkeit eines öffentlichen Schwimmbades mit einbeziehen. Das Ergebnis wird mit der Vorstellung der Rahmenplanung dargestellt.

Hinsichtlich der Realisierung eines Badesees in Freiam wurde bereits vor Auslobung des Wettbewerbs für den Landschaftspark durch das Baureferat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die sich mit der Umsetzbarkeit eines Badesees im künftigen Landschaftspark befasste. Die intensive Prüfung der Thematik ergab, dass ein Badesee im Landschaftspark nicht für sinnvoll erachtet wurde. Durch den großen Flächenbedarf wären andere Nutzungen nur eingeschränkt möglich gewesen (siehe auch Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 12.12.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 13262). Inzwischen besteht jedoch ein Prüfauftrag des Oberbürgermeisters an den Zweckverband Freiam, ob auf Grundstücksflächen des Zweckverbandes die Realisierung eines Badesees möglich wäre. Aufgrund der Größe der Siedlungsmaßnahme Freiam und des zugehörigen Einzugsbereichs ist hier

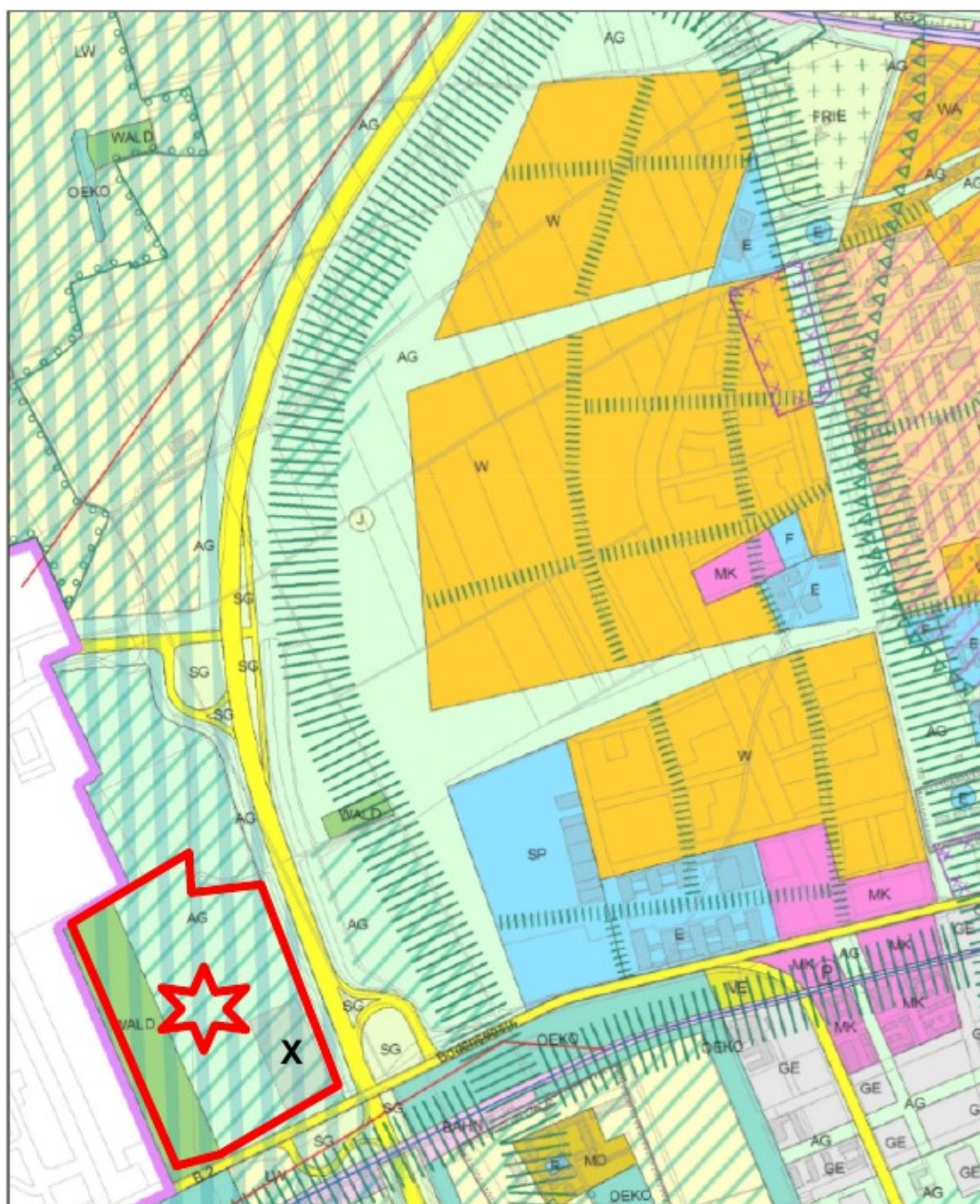
von einer ähnlichen Größenordnung für einen Badesee auszugehen wie in der Messestadt Riem, deren See mit den zugehörigen Liegewiesen und Infrastruktureinrichtungen eine Fläche von ca. 18 Hektar einnimmt. Der Flächennutzungsplan stellt für den westlich der BAB 99 gelegenen Standort „Allgemeine Grünfläche“ bzw. „Regionalen Grünzug“ dar. Im Regionalplan ist die Fläche als Trenngrün zwischen dem Stadtgebiet München und Germering dargestellt.

Als nächster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Umsetzbarkeit eines Badesees in dem Bereich der beiden genannten Flurstücke erforderlich. Diese muss insbesondere auf Grundlage eines hydrologischen und hydrogeologischen Gutachtens nachweisen, dass ein Badesee an dieser Stelle sinnvoll umsetzbar ist und welche Kosten hierdurch entstehen. Das Kommunalreferat hat mitgeteilt, zur Reduzierung der Kosten soll im weiteren Verfahren insofern geprüft werden, ob eine Ausschreibung zur Auskiesung in Verbindung mit der Herstellung eines Badesees möglich ist. Da der Grundwasserflurabstand erheblich ist (mittlerer Grundwasserstand 7-9 m unter der Geländeoberkante), ergeben sich für die Gestaltung und Nutzbarkeit eines Badegewässers ungünstige Bedingungen und ein hoher Platzbedarf. Alternativ wäre insofern mittels der vorgesehenen Machbarkeitsstudie zu prüfen, ob die Wasserfläche ähnlich wie beim Riemer Badesee durch technische Maßnahmen (u. a. Dichtwände) künstlich angehoben werden könnte.

In der Machbarkeitsstudie ist auch die Lage des Grundstücks zu beachten. So sind die im Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan dargestellte Waldflächen als Abgrenzung und zum Schutz der Stadt Germering herzustellen. Zudem existiert aufgrund der Nähe zur Bodenseestrasse und der Autobahn eine erhebliche Lärmkulisse für ein künftiges Erholungsgebiet. Hier sind eventuell zum Schutz der Erholungssuchenden planerische Maßnahmen erforderlich. Darüber hinaus ist derzeit noch unklar, ob der laut Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau der BAB 99 nicht im Bereich des derzeitigen Standorts des Betonmischwerks zusätzliche Flächen erfordert. Die Machbarkeitsstudie soll daher auch eine Aussage dazu treffen, ob und wie ein verträgliches Nebeneinander von Erholungsnutzung und A 99 bzw. Bodenseestrasse gewährleistet werden kann. Für eine gelingende Inklusion kann ein Badesee in verkehrsgünstiger Anbindung, vor allem auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, einen weiteren Baustein darstellen. Dabei ist der barrierefreie Ausbau des Erholungsgeländes und vor allem der barrierefreie Zugang zur Wasserfläche bereits in der Machbarkeitsstudie zu unterstellen.

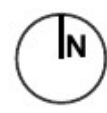
Auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wird dem Stadtrat anschließend ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet. Das Kommunalreferat wird in Abstimmung mit dem Zweckverband Freiham prüfen, ob eine Ausschreibung zur Auskiesung in Verbindung mit der Herstellung eines Badesees möglich ist und die Anforderungen hierfür mit den beteiligten Referaten abstimmen.

In einer Ersteinschätzung hat die Regierung von Oberbayern/Regionalplanung mitgeteilt, dass ein Badesee, vorbehaltlich entsprechender Genehmigungsverfahren (wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren, u. U. Raumordnungsverfahren) im Regionalen Grünzug denkbar wäre. Die Stadt Germering steht einer Verwendung der Flächen als Badesee grundsätzlich sehr positiv gegenüber.



Standort Badeseesee

— Umgriff Planungsgebiet
X temporäres Kieswerk
 M1:10.000



© Landeshauptstadt München 2019, Flurstück- und Cobisdate: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2019

Antrag: Das Kommunalreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Baureferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt, eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines Badesees nach oben beschriebenen Maßgaben in Auftrag zu geben. Dem Stadtrat wird nach Vorliegen und auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

(16) Attraktive Radverkehrsverbindung in die Innenstadt

Ein wesentlicher Baustein zur Vermeidung von Kfz-Verkehr ist die Förderung des Radverkehrs. Das bereits beauftragte Verkehrsgutachten für Freiham beinhaltet die Ausarbeitung eines funktionierenden Fuß- und Radwegenetzes in Freiham, welches an das umliegende Netz anknüpft. Zusätzlich trägt eine attraktive und sichere Radwegeverbindung in Richtung Innenstadt zur Vermeidung von Kfz-Verkehren in die Innenstadt bei. Außerdem hat der Stadtrat die Forderungen des „Radentscheids“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 15572) übernommen, so dass bzgl. der Radverkehrsstandards und des -ausbaus von Freiham in Richtung Innenstadt die Forderungen des Bürgerbegehrens in den relevanten Punkten berücksichtigt und mit allen Akteuren gemäß des Umsetzungsbeschlusses zum Radentscheid abgestimmt werden müssen.

Zusätzlich zu den stadtweit umzusetzenden Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ wird derzeit die Machbarkeit von Radschnellverbindungen untersucht. Bis Sommer 2020 soll die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung in Ost-West-Richtung zwischen der Innenstadt und Fürstenfeldbruck über Pasing fertiggestellt werden. Abhängig von der konkreten Lage der Radschnellverbindung wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat gebeten, eine attraktive und sichere Radwegführung von Freiham nach Pasing zu untersuchen bzw. untersuchen zu lassen. Ziel ist es, im Falle einer Realisierung der Radschnellverbindung Freiham über komfortable Radvorrangrouten an diese anzubinden.

Für die Realisierung einer Radvorrangroute soll auch eine Neuaufteilung des Straßenraums in Betracht gezogen werden, die sowohl für Rad- als auch Fußverkehr ein attraktives Angebot bietet und diesen Priorität einräumt. Dies erscheint vor dem Hintergrund, der eingeschränkten Möglichkeiten für eine verbesserte Anbindung der Aubinger Straße. Die Altenburgstraße als Teil der direkten Verbindung Wiesentfeller Straße – Radolfzeller Straße hat eine Breite von 15 m mit beidseitigen Parkern. Einer Verbesserung für den Radverkehr wird hier nur mit Verzicht auf Parkstände möglich. Die Wiesentfeller Straße ist 18 m breit mit Tempo 30 im Mischverkehr und soll auch auf eine Verbesserung für den Radverkehr untersucht werden. Dabei ist auf ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger zu achten.

Der Finanzmittelbedarf für eine solche vertiefte Untersuchung inkl. einer Entwurfsplanung im Maßstab 1:500 wird auf 50.000 EUR geschätzt. Die Finanzmittel werden zum Eckdatenbeschluss 2021 angemeldet.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gibt eine Studie in Auftrag, in der

in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat eine attraktive und sichere Radwegführung von Freiham nach Pasing ausgearbeitet wird. Dabei soll dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖV oberste Priorität vor dem MIV eingeräumt werden.

4.5 Multimodal vernetzen und räumlich verknüpfen

In Freiham Nord ist zur Unterstützung einer attraktiven Multimodalität eine Vielzahl verschiedener, wohnortnaher Mobilitätsangebote geplant. Ziel ist es, den Bewohner*innen bedarfsgerechte Verkehrsmittel möglichst rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Insbesondere sollen öffentliche, private und gewerbliche Angebote räumlich eng aufeinander abgestimmt sein und ineinander greifen. Der Umstieg von einem auf das andere Verkehrsmittel soll einfach und attraktiv organisiert sein, so dass intermodale Wegeketten komfortabel zurückgelegt werden können. Zudem sollen alle für die Nutzenden nötigen Informationen zentral, niederschwellig und stets aktuell verfügbar sein, so dass sich die Angebote zuverlässig planen und nutzen lassen.

(17) Baufeldübergreifende private Mobilitätskonzepte, Mobilitätsfonds

Um die Kfz-Stellplätze signifikant zu reduzieren (siehe 4.1.1), sind entsprechende Mobilitätsangebote erforderlich. Sie können in Mobilitätskonzepten verankert werden. Um hier zu Synergien zu gelangen und einen möglichst hohen Wirkungsgrad für das Gesamtquartier zu erreichen, ist es zielführend, wenn die Mobilitätskonzepte in ein schlüssiges Gesamtkonzept münden, in dem private und öffentliche Mobilitätsmaßnahmen aufeinander abgestimmt sind und nicht singulär auf die einzelnen Bauvorhaben bezogen entwickelt werden.

1. Realisierungsabschnitt

Für den 1. RA haben bereits verschiedene Abstimmungsrunden mit Privaten stattgefunden, um zu einem Gesamtkonzept zu gelangen. Trotz allen guten Willens auf Bauherren- und Verwaltungsseite gestaltet sich diese Abstimmung schwierig, da es viele Unbekannte, Unwägbarkeiten und zeitliche Versätze zwischen den unterschiedlichen Projekten gibt. Im Rahmen der Bauanträge, in denen die einzelnen Konzepte verankert sind, müssen konkret auf das Grundstück festgeschriebene Maßnahmen definiert werden. Eine baufeldübergreifende Verortung der Mobilitätsbausteine erfordert üblicherweise die Einräumung von Dienstbarkeiten.

2. Realisierungsabschnitt

Für den 2. RA soll das Thema Mobilität integraler Bestandteil der Planung sein und, soweit rechtlich möglich, über Bebauungsplan, örtliche Bauvorschriften, städtebauliche Verträge und/oder Grundstücksverträge verankert werden.

Allerdings bleibt auch hier folgendes Grundproblem bestehen: Die Besiedelungsphase von Freiham wird 10-15 Jahre in Anspruch nehmen. Die Nachfrage der Mobilitätsangebote wird sich im Zuge der fortschreitenden Entwicklung von Freiham verändern. Darüber hinaus unterliegt das Mobilitätsverhalten allgemein einem starken gesellschaftlichen Wandel. Das Angebot muss somit zumindest in Teilen anpassbar und flexibel bleiben. Eine starre, den momentan abgeschätzten Bedarf abbildende Festschreibung der Mobili-

tätsbausteine – im Rahmen der Grundstücksausschreibungen bzw. der Baugenehmigung – wird als nicht zukunftsfähig und ausreichend robust gesehen.

Um die Investitionen zur Realisierung der quartiersübergreifenden Maßnahmen wie der Mobilitätszentrale, der Instandhaltung der Mobilitätsangebote oder zur Kofinanzierung des Mobilitätskoordinators vor Ort zu finanzieren, könnte ein quartiersübergreifender Mobilitätsfonds eingerichtet werden. Dieser könnte die notwendige Anpassbarkeit und Flexibilität bei der Umsetzung der einzelnen Mobilitätsangebote und eine gerechte anteilmäßige Beitragsleistung aller Bauträger gewährleisten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird prüfen, unter welchen Bedingungen eine Beteiligung an einem Fonds tatsächlich und rechtlich möglich ist.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermutigt im 1. RA soweit wie möglich eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf Privatgrund durch innovative Mobilitätskonzepte im Genehmigungsverfahren umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im 2. RA Mobilitätskonzepte als integralen Bestandteil der Planung im Bebauungsplan, städtebaulichen Verträgen und/oder den Grundstücksvergaben für Wohnbaugrundstücke mit aufnehmen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft in diesem Zusammenhang, unter welchen Rahmenbedingungen ein Mobilitätsfonds tatsächlich und rechtlich eingerichtet und umgesetzt werden kann.

(18) Verkehrsmittel wirksam miteinander verknüpfen

Eine multimodale Mobilität setzt eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Mobilitätsangebote voraus. Intermodale Wegeketten sollen möglichst einfach und benutzerfreundlich zu bewältigen sein. Die von den Bauherren erbrachten Mobilitätsangebote, die z. B. in Tiefgaragen oder am Wohngebäude platziert werden, sollen durch Angebote im öffentlichen Raum ergänzt werden. Dazu gehören zum Beispiel ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten und Bike & Ride-Anlagen sowie Angebote der Sharing Mobility. Es soll eine flächendeckende Infrastruktur in Freiham Nord bereitgestellt werden, die von Bewohner*innen, Besucher*innen und Pendler*innen gleichermaßen nutzbar ist. Die Kombination aus privaten und öffentlichen Angeboten soll den Menschen in Freiham Sicherheit geben, auch ohne eigenen Pkw alle Mobilitätsbedürfnisse bewältigen zu können.

In Freiham Nord sollen Sharing-Angebote an geeigneten Stellen zur Verfügung gestellt bzw. priorisierte Flächen dafür angeordnet werden. Zur Sharing-Mobility zählen derzeit Carsharing bzw. E-Carsharing (stationär, teilflexibel und flexibel), Bikesharing bzw. E-Bikesharing (stationär und flexibel) und Rollersharing bzw. E-Rollersharing (flexibel) sowie E-Tretrollersharing (flexibel). Aufgrund des dynamischen Sharing-Markts können im Laufe der Entwicklung des Siedlungsgebietes weitere Sharing-Verkehrsmittel hinzukommen. Aktuell beschränken sich die Geschäftsgebiete der Sharing-Mobility Anbieter vorrangig auf innere Stadtbezirke und Spezialgebiete. Es bedarf einer stärkeren Ausweitung von Sharing-Mobility auf die Stadtrandbereiche. Für die Angebotsausweitung im gesamten Stadtgebiet ist das Ziel, die gewünschte Angebotsqualität sowie Kriterien zur räumlichen Verortung von Angeboten zu definieren (vgl. Sharing-Mobility Grundsatzbeschluss, V 15209, 18.07.2019). Darauf basierend wird die „AG Sharing“ der Landeshauptstadt München ein vielfältiges, multimodales Sharing-Angebot für Freiham Nord entwickeln. Die

Wirksamkeit wird durch einen dauerhaften Austausch der AG mit den in München operierenden Mobilitätsdienstleistern gewährleistet.

Ziel ist es, dass die Sharing-Angebote fußläufig erreichbar sind und mit diesen Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z. B. Einzelhandel, Freizeit-, Nachbarschafts- und Kulturziele, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen) gut und nachhaltig erreicht werden können. Es wird ein durchschnittlicher Erreichbarkeitsradius von etwa 250 Metern angestrebt. Zusätzlich sollen an zentralen Orten des öffentlichen Nahverkehrs sowie im Umfeld von zentralen Plätzen des Stadtviertels (z. B. Stadtteilzentrum, Quartierszentrum), bei denen eine hohe Besucherfrequenz erwartet wird, Angebote zentral, gebündelt und gut sichtbar verortet werden.

Ferner soll die Möglichkeit geprüft werden, ob in Freiham Nord erstmals in München ein öffentliches, größer angelegtes Sharing-System für Lastenräder sowie Elektrotransporträder pilotiert werden kann. Verschiedene Fahrradmodelle sollen den Transport von hohen Güterlasten sowie den Transport von Kindern ermöglichen und flexibel zur Verfügung stehen.

Antrag: Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „AG Sharing“ der Landeshauptstadt München erarbeitet für Freiham ein Sharing-Konzept mit Verortungsplan, entwickelt ein Konzept zur Bereitstellung von Angeboten und prüft Möglichkeiten zur Pilotierung eines öffentlichen Lastenfahrrad-Sharingsystems.

(19) Digitaler Service

Die Bewohner*innen von Freiham sollen Informationen sowie Zugang zu Angeboten in Freiham aus einer Hand erhalten. Mit einem digitalen Service soll über Entwicklungen im Quartier informiert und Zugang zu Angeboten auf Privatgrund aus den Bereichen Mobilität (z. B. Carsharing, Bikesharing) und Nachbarschaft (z. B. Gemeinschaftsräume, Gästepartments, Veranstaltungen) ermöglicht werden. Der Service soll Auskunft über die räumliche Verortung der Angebote geben sowie darstellen, welche Angebote für welchen Personenkreis nutzbar sind. Die Angebote sollen mit dem Service individuell gebucht, ausgeliehen bzw. zurückgegeben und abgerechnet werden können. Die verschiedenen Systeme sollen hierfür digital wie auch z. T. physisch ineinander greifen. Die möglichen Funktionsumfänge und Ausbaustufen des Services müssen daher hinsichtlich ihrer technischen Realisierbarkeit geprüft werden, dabei soll nach Möglichkeit auf bestehende Lösungen zurückgegriffen werden.

Der digitale Service soll langfristig in eine übergeordnete, themenübergreifende Anwendung integriert werden, so dass die Bewohner*innen Freiham nur einen Zugang benötigen, um Informationen sowie Angebote ihres Quartiers umfassend abrufen zu können. Im Bereich Mobilität soll eine solche Anwendung die öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral und, mittels Einbindung der o. g. Anwendung, gemeinsam mit den Angeboten auf Privatgrund anzeigen. Hierfür ist zu prüfen, welche bestehenden bzw. zukünftigen Systeme als übergreifende Anwendung in Frage kommen und welche Kompatibilitätsanforderungen für den digitalen Service bestehen.

Der digitale Service bzw. die übergeordnete Anwendung sollen in die Öffentlichkeitsarbeit und Beratungsservices Freihams eingebettet sein. Damit werden auch Personengruppen, die nicht über die notwendigen Anwenderkenntnisse oder über geeignete Geräte verfügen, in die Nutzung eingeschlossen.

Die externe Mobilitätskoordination (siehe Kapitel 5.1.1) soll im Rahmen der Abstimmung mit der Bauherrenschaft erarbeiten, welche Angebote die Bauherrenschaft welchem Nutzerkreis zur Verfügung stellen wird und mit welcher Abwicklungstechnologie dies vorgesehen ist – mit dem Ziel einer bestmöglichen Integration innerhalb eines digitalen Services. Die externe Mobilitätskoordination soll die technischen sowie finanziellen Anforderungen ableiten sowie Empfehlungen zur technischen Entwicklung, der dauerhaften Verwaltung des Services und Schnittstellenanforderungen geben. Darüber hinaus soll die externe Mobilitätskoordination zusätzliche Finanzierungsmodelle skizzieren, vor allem vor dem Hintergrund eines möglichen Mobilitätsfonds für den 2. RA (siehe Maßnahme 17).

Basierend auf den Ergebnissen der Zusammenarbeit mit der externen Mobilitätskoordination bzw. der Bauherrenschaft wird das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen der Fachbeschlüsse zur Öffentlichkeitsarbeit, zum Mobilitätsmanagement und zur Mobilitätszentrale das weitere Vorgehen für den digitalen Service aufzeigen. Im Rahmen eines Fachbeschlusses wird das KVR das Konzept, den Leistungs- und Ressourcenbedarf für die Entwicklung und den Betrieb des digitalen Services sowie die Integrationsmöglichkeiten in eine übergeordnete Anwendung darlegen. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft/der MVG sowie der AG Sharing Mobility, dem Bauherrenkonsortium, Mobilitätsakteuren und Nachbarschaftseinrichtungen in Freiham. Es wird sichergestellt, dass der digitale Service auch in den Kontext einer möglichen stadtweiten Datenplattform gesetzt wird, welche im Grundsatzbeschluss Sharing Mobility (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 15209) angestrebt wird.

Antrag: Die externe Mobilitätskoordination wird mit den prüfenden Vorarbeiten zur Entwicklung eines digitalen Services beauftragt. Darauf basierend wird das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen des Mobilitätsmanagements beauftragt, ein detailliertes Konzept sowie den Ressourcenbedarf für die Entwicklung und den Betrieb des digitalen Services sowie Integrationsmöglichkeiten in eine übergeordnete Anwendung auszuarbeiten. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem für die IT der LHM zuständigen IT-Referat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft/der MVG, der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „AG Sharing Mobility“, dem Bauherrenkonsortium, Mobilitätsdienstleistern und Nachbarschaftseinrichtungen. Das Konzept ist dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.

(20) Ausweitung der MVG-Rad-Stationen in Freiham Nord

Die MVG bietet mit dem MVG-Mietradsystem (MVG-Rad) im Stadtgebiet ein übergreifendes Mietradsystem an, das auch im benachbarten Smarter Together-Gebiet in Freiham vertreten ist. Daher wird die MVG beauftragt, im Zuge des Erweiterungskonzeptes MVG-Rad an den öffentlichen Mobilitätsstationen das MVG-Rad in Freiham Nord auszuweiten. Unter anderem kann damit auch die Vernetzung mit dem Umland verbessert werden, da das MVG-Mietradsystem im Umland stark angenommen und ausgebaut wird.

Antrag: Die MVG wird gebeten, die MVG-Radstationen auf Freiham Nord im Zuge des vom Stadtrat beschlossenen Erweiterungskonzeptes MVG Rad, unter Berücksichtigung der Betrauung von Investitionskosten, auszuweiten.

(21) Aufbau von Ladeinfrastruktur

Die Infrastruktur zum Aufladen der Akkus der im Rahmen der Mobilitätskonzepte privat angebotenen Elektrofahrzeuge wird grundsätzlich im privaten Bereich (Privatgaragen, Quartiersgarage, Garagen von Arbeitgebern, etc.) bereitgestellt. Hierfür werden feste Vorgaben bzgl. der Grundvorrüstung (Leerrohre, Anschlussleistung) sowie ggf. Erstausrüstung mit Ladepunkten gemacht. Des Weiteren wird in Bezug auf eine flächendeckende Ladeinfrastruktur (langsames Laden) eine Quote von mindestens 50 % – zumindest als Nachrüstooption – festgelegt. Dies erfolgt als Grundvoraussetzung künftiger Wohnbaugrundstücksausschreibungen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird darüber hinaus für die Planungen im 2. RA die rechtlichen Möglichkeiten prüfen, Festsetzungen oder Regelungen im städtebaulichen Vertrag diesbezüglich zu treffen.

Es wird angestrebt in Freiham öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in ausreichendem Maß – v. a. für Besucherverkehre, Lieferverkehre und elektrisch angetriebene Sharing-Angebote – bereitzustellen. Ein Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur zum Laden von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie zur Förderung von elektrischem Carsharing im öffentlichen Raum ist dabei abhängig von den Anforderungen des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) sowie den zukünftigen Bedingungen für die Errichtung und den Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Zum aktuellen Zeitpunkt ist noch ungeklärt in welchem Maße die öffentliche Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren ausgebaut werden soll. Bei einer Fortführung des gesamtstädtischen Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur in München werden die Anforderungen des Siedlungsgebiets Freiham berücksichtigt.

Antrag: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Forderung zur Bereitstellung von Elektro-Ladeinfrastruktur auf Privatgrund bei der Grundstücksvergabe von Wohnbaugrundstücken als eine der Grundvoraussetzung aufzunehmen. Bei einer Fortführung des gesamtstädtischen Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur in München wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und in Abstimmung mit den in der „AG Laden und Parken“ beteiligten Referaten beauftragt, ein Verortungskonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in Freiham zu entwickeln. Öffentlich zugängliche Ladestationen auf Privatgrund werden konzeptionell berücksichtigt.

(22) Aufbau einer Mobilitätszentrale

Im Stadtteil Freiham plant die Landeshauptstadt München erstmals eine Mobilitätszentrale mit Quartiersbezug zu pilotieren. Diese soll im 1. RA eingerichtet werden. Hauptzielgruppe sind die Bewohner*innen Freiham. Doch auch in Freiham arbeitende Personen sowie Pendler*innen, die Freiham für die Weiterfahrt in andere Stadtgebiete nutzen, sollen die Angebote der Mobilitätszentrale wahrnehmen können.

Die Mobilitätszentrale soll Informations- und Beratungsstelle, „Showroom“ für Mobilitätsan-

gebote sowie Feedbackmöglichkeit zugleich sein. Sie widmet sich allen Verkehrsarten. Alle Informationen zur Mobilität in Freiam liegen in der Zentrale bereit. Geschultes Personal mit Lokalwissen sowie Mobilitätsexpertise steht den Besucher*innen während der Öffnungszeiten zur Seite. In der Mobilitätszentrale und in ihrem Umfeld befinden sich Verkehrsmittel der Sharing-Mobility, welche zur Veranschaulichung sowie aktiven Nutzung dienen. Es können Termine für eine ausführliche Beratung zur individuellen Mobilität vereinbart werden. Besondere Informations- und Kennenlernformate wie Schnupperkurse, Aktionstage, Kreativitätsworkshops oder Führungen für Privatpersonen sowie Fachpublikum werden im Rahmen der Mobilitätszentrale abgehalten. Die Mobilitätszentrale nimmt Feedback aus der Bevölkerung auf und gibt dieses an die Referate der Landeshauptstadt München weiter.

Wenn möglich, steht in der Mobilitätszentrale ein Bereich zur privaten Fahrradreparatur zur Verfügung. Es wird außerdem geprüft, welche Rolle die Mobilitätszentrale in der Quartierslogistik spielen kann, um zur Reduzierung von Lieferverkehren im Stadtteil beizutragen.

1. Realisierungsabschnitt:

Im 1. RA soll die Mobilitätszentrale in der Mitte des Quartiers . möglichst zentral und mit Anschluss an die U-Bahnhaltestelle, dauerhaft verortet werden. Die räumlichen Gegebenheiten entstehen in diesem Bereich jedoch erst sukzessive, z.B. wird das Gebäude des MK1 nach Rahmenterminplan voraussichtlich 2025 realisiert sein, so dass zunächst für eine Pionier- und Erprobungsphase ein Raumangebot gefunden werden muss. (siehe Kapitel 5.2.3).

Die konzeptionelle und finanzielle Verantwortung für die Mobilitätszentrale im 1. RA liegt insgesamt bei der Landeshauptstadt München, da die Größenordnung des Gebietes ein baufeldübergreifendes Konzept erfordert und für die Bauherrenschaft beim 1. RA keine Verpflichtung zur Mitwirkung oder Mitfinanzierung besteht. Die Mobilitätszentrale wird kurz- und mittelfristig vom Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam konzipiert und umgesetzt, und langfristig vom Kreisverwaltungsreferat übernommen (siehe Kapitel 5.3.3). Bei der Entwicklung des Konzepts und der Umsetzungsmodelle werden die Bauherrenschaft und örtlichen Nachbarschaftseinrichtungen und -organisationen einbezogen.

Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden zunächst einen gemeinsamen Fachbeschluss für die Erprobungsphase der Mobilitätszentrale (Angebots- und Umsetzungskonzept inklusive Finanzbedarf) entwickeln und dem Stadtrat vorlegen. Nach einer ersten Erprobung wird das Kreisverwaltungsreferat dem Stadtrat einen weiteren Fachbeschluss mit Angebots- und Umsetzungskonzept inklusive Finanzbedarf, nun für den dauerhaften Betrieb der Mobilitätszentrale, vorlegen.

2. Realisierungsabschnitt:

Die Ermittlung eines potenziellen Standortes für eine mögliche zweite Mobilitätszentrale wird im Zuge der Rahmenplanung mit integriertem Mobilitätskonzept für den 2. RA erfolgen. Während der Entwicklung und Umsetzung der ersten Mobilitätszentrale wird außerdem die fachliche Erforderlichkeit einer zweiten Mobilitätszentrale geprüft. Des Weiteren werden alternative Finanzierungsmodelle geprüft, die eine stärkere Beteiligung

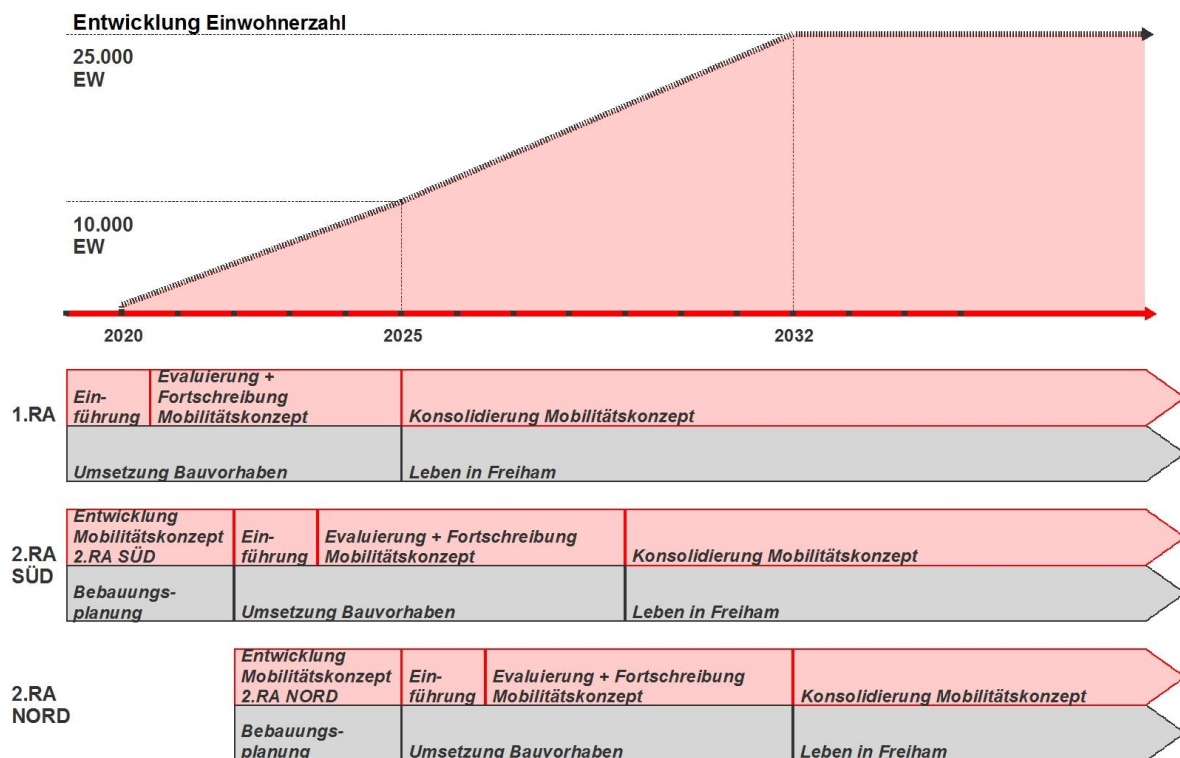
der Bauherrenschaft ermöglichen (z. B. im Rahmen von Wohnbaugrundstücksausschreibungen).

Antrag: Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren, ein detailliertes Angebots- sowie Umsetzungskonzept inklusive Finanzbedarf für die Erprobungsphase der Mobilitätszentrale zu erarbeiten und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, das Konzept anschließend weiterzuentwickeln und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss für den dauerhaften Betrieb vorzulegen.

5. Visionen Realität werden lassen

Die Umsetzung der 22 genannten Maßnahmen ist – nicht zuletzt durch die Vielzahl der beteiligten Akteure – sehr komplex. Sie stellen ein Gesamtpaket dar, dessen Wirkung sich am Besten im Zusammenspiel aller Maßnahmen entfaltet. Viele Vorschläge sind voneinander abhängig, weshalb eine Streichung oder Kürzung einzelner Maßnahmen die Wirkung insgesamt verringern bzw. das erwünschte Ziel einer deutlichen Verkehrsverminderung/-entlastung im neuen Stadtteil Freiam gefährden würde.

Bei der Entwicklung dieses zukunftsfähigen Stadtteils handelt es sich um einen mehrjährigen kontinuierlichen Prozess, der von der Festlegung der strukturellen Eckdaten bis hin zum alltäglichen Verkehrsverhalten der zukünftigen Bewohner*innen von Freiam reicht. Er muss auf den verschiedenen Handlungsebenen aktiv und kontinuierlich durch die jeweils zuständigen Fachdienststellen der Stadtverwaltung begleitet werden. Nur auf diese Weise kann das Ziel eines verkehrsreduzierten neuen Stadtteils nachhaltig realisiert werden. Um dieser Komplexität Rechnung zu tragen, sind zusätzliche fachliche und moderierende Unterstützung sowie verschiedene Bausteine im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität in Freiam erforderlich.



Entwicklungsphasen Freiham, Abb.: LHM

5.1 Einführung, Umsetzung, Evaluation Fortschreibung Mobilitätskonzept

Die entsprechend der unterschiedlichen Entwicklungsphasen verschiedenen sich durch die Aufteilung in zwei Realisierungsabschnitte teilweise überlappenden Aufgabenbereiche sind sehr komplex (siehe Abbildung). Diese besonderen Voraussetzungen bieten aber auch die Chance, Freiham als lernendes System zu begreifen: Erfahrungen aus dem 1. RA können im 2. RA weiterentwickelt werden. Dies sollte auch für den Wissenstransfer auf andere Projekte genutzt werden. Hierfür bedarf es für die Thematik der Mobilität einer konsequenten und kontinuierlichen fachlichen Begleitung durch alle Bearbeitungsphasen. Dafür ist folgende personelle Unterstützung erforderlich.

5.1.1 Externe*r Mobilitätskoordinator*in

Konzeptionierung, Umsetzung und strategische Weiterentwicklung der quartiersübergreifenden Mobilitätsbausteine müssen Hand in Hand gehen. Für die praktische Umsetzung wird eine*n externe*n Mobilitätskoordinator*in vorgeschlagen. Aufgaben der Mobilitätskoordination sind in der Planungs- und Bauphase die Begleitung der Umsetzung der Mobilitätsbausteine sowie nach Bezug der Wohnungen die Beratung hinsichtlich der Organisation bzw. möglicherweise Anpassung an den sich ändernden Bedarf bzw. den technischen Fortschritt. Zudem soll die Verwaltung bei der Erhebung der Daten für die Evaluation der Wirksamkeit der Mobilitätsangebote unterstützt werden. Die Aufgaben unterscheiden sich je nach Realisierungsabschnitt:

1. Realisierungsabschnitt:

Im 1. RA verpflichteten sich die Bauherren teilweise in den Wohnbaugrundstücksau-scheidungen, alternative Mobilitätsangebote bereitzustellen und zu betreiben (siehe auch Maßnahme 17). Die privaten Mobilitätskonzepte werden auf Ebene der Baugenehmigung festgelegt und ggf. mit Dienstbarkeiten gesichert. Obwohl ein Bauherrenkonsortium gebildet wurde, besteht das Risiko, dass der quartiersübergreifende Blick über eine sinnvolle Verteilung und Anordnung der Angebote verloren geht. Die*der Mobilitätskoordinator*in berät, vermittelt und führt die unterschiedlichen Konzepte zusammen. Ferner begleitet sie*er die Umsetzungsphase, in dem sie*er für Fragen zur Verfügung steht, Mittler zur Verwaltung ist und den Erfolg der Maßnahmen evaluiert.

2. Realisierungsabschnitt:

Im 2. RA kann die*der Mobilitätskoordinator*in schon frühzeitig an den alternativen Mobilitätsangeboten mitwirken. Gemeinsam mit ihr*ihm entwickelt die Verwaltung das Mobilitätskonzept inhaltlich weiter und klärt das strategische Vorgehen im Rahmen der Bebauungsplanung, der Wohnbaugrundstücksvergabe sowie der zeitlichen Taktung der Maßnahmen im Rahmen der Gesamtprojektsteuerung. Ferner wirkt sie*er bei der Entwicklung von alternativen Betreibermodellen für das Mobilitätsangebot sowie beim Aufbau der Technologie und den technischen und finanziellen Anforderungen eines digitalen Services mit (vgl. Maßnahme 19). Dabei ist sie*er Kontaktperson zu Mobilitätsanbietern und wirkt auf deren Beteiligung als weiteren Mobilitätsbaustein hin. Schließlich koordiniert sie*er bereits frühzeitig die verschiedenen Angebote und verwaltet ggf. einen gegründeten Mobilitätsfonds (vgl. Maßnahme 17). Für diesen sind die rechtlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten zu prüfen und ggf. ein inhaltliches und strategisches Konzept zu entwickeln.

Für die Beauftragung einer externen koordinativen Dienstleistung wurden im Eckdatenbeschluss 2020 bereits Mittel benannt und im Beschluss vom 09.10.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 16090) beantragt und stehen zur Verfügung. Für die entsprechende Vergabe der Leistung im Einzelnen siehe Punkt 6. Es ist beabsichtigt, die*den externe*n Mobilitätskoordinator*in im Laufe des Jahres 2020 für zwei bis drei Jahre zu beauftragen.

5.1.2 Freiham-Mobilitätsbeauftragter in der Landeshauptstadt München

In der besonderen Konstellation Freiham als „lernendes System“ auf Grundlage der unterschiedlichen Realisierungsabschnitte ist es sinnvoll, die gemachten Erfahrungen und das Wissen innerhalb der Verwaltung für weitere Entwicklungen weiterzutragen und für die Landeshauptstadt München nutzbar zu machen. Der*die Mobilitätsbeauftragte ist zunächst das Pendant zum externen Mobilitätskoordinator und übernimmt dessen Aufgaben nach Auftragsablauf ca. 2022. Er/sie ist für die Evaluation der Wirksamkeit der Mobilitätsbausteine zuständig.

Er/Sie übernimmt die übergeordnete und enge Begleitung und Koordination der Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen auf öffentlichen und privaten Grund. Dabei klärt er/sie auch, in wieweit die Auswirkungen der Mobilitätsangebote in den Verkehrsgutachten im

Rahmen der Bebauungsplanung positiv berücksichtigt werden können. Damit wirkt er/sie aktiv bei der Baurechtschaffung mit. Außerdem ist er/sie generell für die Evaluation der Wirksamkeit der Bestandteile des Mobilitätskonzept sowie möglicher Änderungen/Nachsteuerungen zuständig. Dadurch sichert er/sie den Wissenstransfer in andere Neubaugebiete, insbesondere kann er/sie später auch für eine Entwicklung im Münchner Nordosten tätig werden. Er/sie ist Mitglied der referatsübergreifenden AG Sharing Mobility, die im Grundsatzbeschluss zur Sharing Mobility (Sitzungsvorlagen- Nr. 14-20/V 15209) am 24.07.2019 vom Stadtrat beschlossen wurde, um die öffentlichen Mobilitätsangebote sinnvoll mit den Privaten zu koordinieren.

Da die Fortentwicklung von Mobilitätskonzepten für die LHM sich verstetigen sollte, ist die Stelle unbefristet einzurichten.

Wir schlagen daher eine/n Freiham-Mobilitätsbeauftragte/n in der Landeshauptstadt München vor. Die Genehmigung des Stadtrats im Personal- und Finanzierungsbeschluss/Eckdatenbeschluss 2021 vorausgesetzt könnte diese Stelle ab 2021 besetzt werden.

Antrag: Um das Stakeholdermanagement für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen sowie die Rückkoppelung in die Bebauungsplanung und den Wissenstransfer in weitere Planungsgebiete der LHM sicherzustellen, ist eine personelle Verstärkung in der Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung erforderlich. Da viele Maßnahmen nicht von Beginn an, sondern im Zuge der Gesamtentwicklung des Stadtteils eingeführt und ausgeweitet werden, ist eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen über viele Jahre hinweg erforderlich, weshalb die Stelle unbefristet einzurichten ist. Die Stelle wird im Eckdatenbeschluss 2021 beantragt werden.

5.2 Information, Ansprache, Unterstützung der Bewohner*innen zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten

Der Erfolg aller geplanten Maßnahmen und Strategien misst sich letztendlich daran, ob diese auch von den Bewohner*innen angenommen werden. Neben der Bereitstellung eines entsprechenden Angebots ist daher die gezielte Ansprache und Unterstützung der Bewohner*innen hin zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten von hoher Bedeutung.

5.2.1 Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität in Freiham

Mit einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit sollen alle, die in Freiham wohnen, für das Mobilitätskonzept des Stadtteils sensibilisiert und aktiviert werden. Möglichst frühzeitig muss transparent vermittelt werden, dass in Freiham der Besitz und die Nutzung eines privaten Pkws im Hintergrund und die Verkehrsmittel des Umweltverbands im Vordergrund stehen.

Mit einer Öffentlichkeitskampagne soll eine kontinuierliche Informationsbereitstellung gewährleistet werden, da viele Maßnahmen nicht von Beginn an, sondern im Zuge der Gesamtentwicklung des Stadtteils eingeführt und ausgeweitet werden. Hier ist über viele Jahre hinweg mit Veränderungen zu rechnen. Die Kampagne wird unter dem Dach der multimodalen Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt München kommuniziert (Hinweis: Die Dachmarke wird dem Kreisverwaltungsausschuss am 26.11.2019 als Beschluss vorgelegt).

Die Kampagne dient als Instrument, um

- alle, die zukünftig in Freiam wohnen, über die Ziele des Stadtteil-Mobilitätskonzept zu informieren und sie dafür zu gewinnen.
- über bereits umgesetzte sowie zukünftige verkehrliche Maßnahmen aufzuklären, insbesondere solche, die die künftige Bewohnerschaft direkt betreffen.
- frühzeitig, möglichst schon vor Einzug, über die eingeschränkten Möglichkeiten des eigenen Pkw-Besitzes zu informieren.
- über die vielfältigen Mobilitätsangebote und -aktivitäten am Wohnstandort und dessen Umgebung zu informieren sowie aufzuzeigen, in welcher Form autoreduzierte und autofreie Lebensstile in Freiam realisierbar sind.
- mittels Bewerben und Testen von Mobilitätsangeboten die Menschen vor Ort langfristig dazu zu bewegen, ihr Mobilitätsverhalten hin zum Umweltverbund zu verändern und nicht mehr auf die Nutzung und den Besitz eines privaten Pkws angewiesen zu sein.
- die Bevölkerung der umliegenden Nachbarschaften anzusprechen und zu aktivieren.

Für die Informationsvermittlung werden Printmaterialien (z. B. Broschüren, Karten), Online-Inhalte (z. B. Webseiten, Social Media, Newsletter, Smartphone-App) sowie Veranstaltungsformate entwickelt.

Antrag: Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für Freiam ein detailliertes Konzept für eine Öffentlichkeitskampagne mit dem Schwerpunkt Mobilität, inklusive Ressourcenbedarf, zu erarbeiten und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.

5.2.2 Zielgruppenspezifische Mobilitätsansprache

Die Landeshauptstadt München setzt bereits seit dem Jahr 2006 ein umfassendes Mobilitätsmanagement-Programm um (siehe Grundsatzbeschluss vom 13.12.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 09116). Mobilitätsmanagement beeinflusst die Verkehrsnachfrage mit Hilfe von Information, Beratung und Motivation. Es geht auf die Tatsache ein, dass jede*r Kunde*in individuelle Mobilitätsbedürfnisse hat, aber die dafür geeigneten Angebote nicht ausreichend kennt. Besonders effektiv ist das Mobilitätsmanagement dann, wenn neben der Information und Beratung auch ein Handlungsanreiz angeboten wird. Zudem gilt es, den geeigneten Zeitpunkt für die Ansprache zu finden. Hier bieten sich Lebensumbruchsituationen wie der Umzug in ein neues Quartier an.

Die Landeshauptstadt München hat im Laufe der letzten zehn Jahre eine Vielzahl an zielgruppenspezifischen Kampagnen entwickelt. Diese sollen in Freiam möglichst flächendeckend umgesetzt werden. Alle Haushalte, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Unternehmen sollen die Möglichkeit haben, sich mit umweltfreundlicher Mobilität auseinanderzusetzen sowie individuelle Beratungsangebote wahrzunehmen, mit dem Ziel, sie für die Nutzung des Umweltverbunds zu gewinnen.

Dazu gehören beispielsweise folgende Kampagnen:

- Direkt- und Dialogmarketing für alle Wohnhaushalte mit Information, multimodalem

Testpaket und individueller Mobilitätsberatung. Auf der Basis einer Zielgruppengröße von 10.000 Haushalten ergeben sich Kosten in Höhe von etwa 200.000 €.

- Projekte und Aktionen für Schulen und Kindertageseinrichtungen im Sinne der Mobilitätsförderung und -bildung und zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehren mit dem Privat-Pkw. Bekannte und in München aktuell durchgeführte Maßnahmen sind:
 - das Projekt „BAMBINI – Bewegt in die Zukunft“ in Kindertagesstätten, mit dem in erster Linie der Spaß an der Bewegung gefördert und der routinierte Umgang mit Rollern trainiert wird;
 - die organisierte Schulwegbegleitung „Bus mit Füßen“, ergänzt durch den Wettbewerb „Schulweghelden“;
 - das Geh- und Laufspiel „kreuz & quer“ in Grundschulen und weiterführenden Schulen;
 - das Fahrradprojekt „Auf die Räder – fertig – los!“ in Grundschulen
 - die Aufführung des Theaterstücks „Let's Go“ in weiterführenden Schulen.

Pro Schule ist jährlich in etwa mit Kosten von 5.000 € zu rechnen, pro Kindertagesstätte mit Kosten von etwa 2.000 €.

Zudem wäre eine Teilnahme der Unternehmen in Freiam Süd an dem Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ des Referats für Arbeit und Wirtschaft zur Optimierung des durch die Firmen ausgelösten Verkehrs empfehlenswert.

Antrag: Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, ein detailliertes Konzept für zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement in Freiam inklusive der dafür erforderlichen Ressourcen zu entwickeln und das Referat für Arbeit und Wirtschaft für das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ einzubinden. Das Konzept ist dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.

5.2.3 Anlaufstelle vor Ort – gut informiert, gut beraten von Anfang an

Alle Menschen, die in Freiam unterwegs sind, sollen eine Anlaufstelle im Stadtviertel für Informationen, Beratung und Dialog rund um das Thema Mobilität erhalten. Diese Funktion soll die Mobilitätszentrale (vgl. Maßnahme 22) erfüllen. Hierbei sind die unterschiedlichen Entwicklungsphasen des Gebiets sowie der sich entwickelnde und über die Zeit verändernde Informations- und Beratungsbedarf zu berücksichtigen. Um bereits für die ersten Bewohner*innen entsprechende Angebote unterbreiten zu können, ist ein schrittweises Vorgehen angezeigt:

Pionierphase bis 2022: Info-Pavillon in MK 2 (6)

In dieser ersten Phase sollen die Informationsangebote zur Mobilität vom für Freiam installierten Stadtteilmanagement übernommen werden. Die Themen Mobilität und Nachbarschaft können so unmittelbar miteinander verknüpft werden. Beauftragt für das Stadtteilmanagement ist die MGS (siehe Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 12641). Das Stadtteilmanagement soll ab dem 2. Quartal 2020 im MK 2 (6) im Info-Pavillon vor Ort sein. Das Personal des Info-Pavillons wird Auskunft zu den verkehrlichen Maßnahmen in Freiam, deren Umsetzungsfortschritt sowie deren Bedeutung für die Menschen in

Freiham und Umgebung geben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kreisverwaltungsreferat werden der MGS die dafür notwendigen Informationen bereitstellen und bei der Beantwortung von komplexen Fragen Hilfestellung geben.

Erprobungsphase ab 2022-2025: Räumlichkeit in Gebäude WA 10

Für eine Erprobungsphase ist anvisiert, die Mobilitätszentrale zentral im 1. RA zu verorten (Gebäude des WA 10). Hier beabsichtigt die Wohnbaugenossenschaft wagnis eG Genossenschaft Wagnis bis zum Jahr 2022 eine Bebauung zu realisieren und hat angeboten, einen Teil des Erdgeschosses für eine derartige Vorläufer-Mobilitätszentrale zur Verfügung zu stellen.

Dauerhafter Betrieb ab 2025: Räumlichkeit im MK 1

Ab ungefähr dem Jahr 2025 soll die Mobilitätszentrale dauerhaft im 1. RA verortet und vom Kreisverwaltungsreferat betreut werden. Als günstiger Standort böte sich hierfür der Bereich des MK1 an. Damit könnte die Mobilitätszentrale von ihrem provisorischen Standort im WA 10 zum direkt angrenzenden MK 1 umziehen und somit weiterhin an zentraler Stelle des 1. RA gelegen sein. Schon während der Pionierphase ab dem Jahr 2020 beginnt die Entwicklung eines mittel- und langfristigen Konzepts für die darauf folgenden Phasen der Mobilitätszentrale. Dazu gehört die Konzeption der Leistungsbau- steine und des Fachprogramms ebenso wie personelle und betriebliche Fragestellungen. Die langfristige Betreuung der Mobilitätszentrale ist beim Kreisverwaltungsreferat verortet, um bestmögliche Synergien zwischen der Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 5.2.1), dem Mobilitätsmanagement und dessen Beratungselementen (Kapitel 5.2.2) sowie der Mobilitätszentrale zu erzielen. Die Entwicklung der Mobilitätszentrale zu Beginn erfolgt jedoch zusammen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das aufgrund seiner federführenden Planungsrolle insbesondere in der Pionier- und Erprobungsphase auch koordinative und konzeptionelle Aufgaben für die Mobilitätszentrale übernehmen wird. Der lokale Betrieb der Mobilitätszentrale wird voraussichtlich als externe Dienstleistung vergeben.

Um die Mobilitäts- und Informationsbedarfe möglichst konkret zu bedienen und die Mobilitätszentrale mit anderen lokalen Aktivitäten zu verschneiden, werden in die Entwicklung außerdem Vertreter der Bauherrenschaft sowie Nachbarschaftseinrichtungen und -organisationen einbezogen. Erfahrungen aus der Pionier- und Erprobungsphase werden in das Feinkonzept für den dauerhaften Betrieb einfließen.

Für die Erprobungsphase werden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat, ggf. gemeinsam mit dem Kommunalreferat, die Bedingungen für die Anmietung einer Räumlichkeit in WA 10 prüfen sowie die Miet-, Sach- und Personalkosten ermitteln. Diese werden in einem Angebots- und Umsetzungskonzept für die Erprobungsphase festgehalten sein, welches das Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem gemeinsamen Fachbeschluss bis Ende 2021, abhängig vom Entwicklungs- und Baufortschritt, vorlegen werden (siehe Antrag der Maßnahme 22).

Während der Erprobungsphase wird das Konzept der Mobilitätszentrale für den dauerhaften Betrieb weiterentwickelt. Das Angebots- und Umsetzungskonzept sowie die Mittelbedarfe werden dem Stadtrat dann in einem Fachbeschluss des Kreisverwaltungsreferats, voraussichtlich bis Ende 2024, vorgelegt (siehe Antrag der Maßnahme 22). Aus den

Erfahrungen der Mobilitätszentrale im 1. RA wird abgeleitet, ob eine weitere Mobilitätszentrale im 2. RA erforderlich ist.

6. Vergabe der „externen Mobilitätskoordination“

Der Stadtrat ist zur Entscheidung für Vergaben von Moderationen, Beratungen (Consulting) und Gutachten zuständig, wenn der geschätzte Auftragswert von 100.000 € überschritten wird. Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2013 (Vorlage Nr. 08-14/V 10025) soll der Stadtrat zu Beginn des Beschaffungsprozesses über die Vergabe, für die er aufgrund der Regelungen in der Geschäftsordnung zuständig ist, entscheiden.

Für die Vergabe wurde ein Auftragswert geschätzt, von dem die Bedarfsstelle ausgeht, die Leistungen auf dem Markt zu erhalten. Im konkreten Vergabeverfahren wird dann das wirtschaftlichste Angebot ermittelt. Der geschätzte Vergabewert ist ein Bruttobetrag.

Die Finanzierung ist gesichert mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 9. Oktober 2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 16090).

Folgende Leistung ist zu vergeben: Vergabe „Mobilitätskoordination für den 1. und 2. RA Freiham Nord“

Zur Begleitung der Konzeptumsetzung soll unter Einbeziehung der vorliegenden Untersuchungsergebnisse eine Mobilitätskoordination implementiert werden.

Der Vergabewert der auszuschreibenden Leistung für die „Mobilitätskoordination für den 1. und 2. RA Freiham Nord“ wird insgesamt auf bis zu 300.000 € (inkl. MwSt.) geschätzt.

Der geschätzte Auftragswert liegt damit oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet. Die Leistung wird daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der eVergabeplattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der eVergabeplattform eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen und elektronisch ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen und Bieter erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die Bieterinnen und Bieter müssen ihre Eignung anhand einer Eigenerklärung zur Eignung und zur Leistungsfähigkeit nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieterinnen und Bieter mit dem Angebot ein aussagekräftiges Konzept und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktsystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis 30%
- Grobkonzept für die Zusammenarbeit mit den Bauherren 30%
- Auftragsstrukturierung inkl. Zeitplan 20%
- Grobkonzept für digitalen Service 20%

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat vorgenommen.

7. Räumlicher Ausblick

Das methodische Vorgehen für diese Beschlussvorlage beruht auf einem integrierten Planungsverständnis.

Ausgangspunkt der zugrunde liegenden Untersuchungen sind die Planungen für Freiam.

Im Bezug auf den räumlichen Ausblick sind die für die benachbarten Gebiete derzeit laufenden Untersuchungen und Projekte zu nennen, denen ebenfalls ein integrierter Planungsansatz zugrunde liegt. Hierbei ist einerseits, das integrierte Strukturkonzept Lochhausen/Langwied und andererseits die Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes Aubing-Neuaubing-Westkreuz sowie das Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk zu nennen. Auch in diesen finden sich unterschiedlichste Maßnahmenvorschläge auf unterschiedlichsten Maßstabsebenen. Die Themen Verkehr und Mobilität sind in den beiden Konzepten inkludiert und werden in diesem Rahmen weiterverfolgt.

Im Folgenden findet sich ein kurzer Sachstandsbericht über die Untersuchungen und Planungen in den benachbarten Gebieten.

7.1 Integriertes Strukturkonzept Lochhausen/Langwied

7.1.1 Auftragslage

Im Zusammenhang mit der Durchführung verschiedener Bebauungsplanverfahren, z. B. im Bereich der Osterangerstraße (Bebauungsplan Nr. 2107) oder Henschelstraße (Bebauungsplan Nr. 2084) wurde in den öffentlichen Sitzungen des Bezirksausschusses im 22. Stadtbezirk wiederholt gefordert die Bebauungspläne in einem größeren Zusammenhang im Stadtbezirk zu sehen, z. B. hinsichtlich der Infrastrukturausstattung, der ausstehenden verkehrlichen Studie und der Nahversorgung. Dabei wurden in einer öffentlichen Sitzung des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirks am 18.01.2017 erste Überlegungen für ein Strukturkonzept für den Bereich nördlich der Lochhausener Straße und südlich der Langwieder Hauptstraße vorgestellt. Die im Nachhinein erstellte Stellungnahme des Bezirksausschusses formuliert hierzu Anregungen, die in die weitere Bearbeitung eines Strukturkonzepts aufgenommen werden sollten.

Der Stadtratsantrag „Ordnung der Entwicklung des Stadtbezirksteils Lochhausen – Sicherung der Bürgerbeteiligung“ vom 09.03.2017 greift diese Befassung auf und beantragt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in diesem Rahmen eine Zusammenschau aller Bau- und Planungsvorhaben mit den sich daraus ergebenden schulischen und verkehrlichen Infrastrukturen vorstellen soll. Es soll auf die durch die Entwicklung des Stadtteils Lochhausen steigenden Anforderungen an die Infrastruktur eingegangen werden und den Bürger*innen die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben werden.

Der Stadtratsantrag „Wachstum vernünftig begleiten – Lochhausen/Langwied für die Zukunft rüsten“ vom 26.03.2018 knüpft ebenfalls an die Bauentwicklungen im Stadtteil und die damit verbundenen Infrastrukturbedarfe an und fordert die Erstellung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes für den Stadtteil Lochhausen/Langwied bezüglich sozialer, schulischer und sportlicher Infrastruktur. Aufgrund des stetigen Bevölkerungswachstums im Stadtteil sollen konkret folgende Einzelmaßnahmen berücksichtigt werden: Bolzplatz für Kinder und Jugendliche, eine neue Grundschule, ein Versammlungsraum für Gruppierungen und Vereine, eine Mehrzweckhalle, Kindertagesstätten und eine Einrichtung für ältere Menschen.

Beide Anträge wurden im Stadtratsbeschluss „Perspektive München – Langfristige Siedlungsentwicklung: Zweiter Statusbericht“ Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V12595 vom 10.10.2018 inhaltlich aufgegriffen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu beauftragt für den Bereich Lochhausen/Langwied ein integriertes städtebauliches und landschaftsplanerisches Strukturkonzept zu entwickeln.

Parallel zu den vorliegenden Beschlusslagen wurde darüber hinaus eine weitere Beschlussvorlage erarbeitet, die die Aufgabenstellung des Strukturkonzeptes Lochhausen/Langwied präzisiert und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, einen Öffentlichkeitsdialog durchzuführen

7.1.2 Anlass

Der Teilbereich Lochhausen/Langwied unterliegt einem starken Veränderungsdruck mit mehreren laufenden Bebauungsplanverfahren. Gleichzeitig ist erkennbar, dass Bedarfe an sozialer und bildungsrelevanter Infrastruktur sowie an sonstigen Versorgungseinrichtungen mit einer Vielzahl an Planungen in Einklang zu bringen sind. Um den vorhandenen und ausgelösten zusätzlichen Bedarfen Rechnung zu tragen, soll daher ein integriertes Strukturkonzept erstellt werden, das die Themen Verkehr, Landschaftsplanung, soziale Infrastruktur, Versorgung und Siedlungsentwicklung in Zusammenhang stellt und eine Perspektive für die zukünftige teilräumliche Entwicklung aufzeigt.

7.1.3 Derzeitiges und geplantes Vorgehen

Das durch den Stadtratsbeschluss „Perspektive München – Langfristige Siedlungsentwicklung: Zweiter Statusbericht“ Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V12595 vom 10.10.2018 beauftragte Strukturkonzept befindet sich in einer frühen Phase der fachübergreifenden Bearbeitung.

Aktuell werden in der Grundlagenermittlung die aktuellen Bau- und Planungsvorhaben zusammengestellt und die sozialen, bildungsrelevanten, sportlichen und kulturellen Bedarfe für die jetzige und zukünftige Bevölkerungsstruktur (unter Berücksichtigung der bereits bekannten Planungsvorhaben) ermittelt. Ziel ist eine Gesamtbetrachtung der einzelnen Bauvorhaben, damit abgestimmt und ganzheitlich auf die ausgelösten Infrastrukturbedarfe reagiert werden kann, die dann im Rahmen dieser Bauvorhaben bzw. im Umfeld berücksichtigt und gedeckt werden sollen. Im darauf folgenden Schritt werden weitere Entwicklungsmöglichkeiten abgebildet. Dabei sollen Freiräume sowie Siedlungsräume mit allen Funktionen/Nutzungen dargestellt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes ist es vorgesehen die Bürgerschaft in

Form eines Bürgerdialoges zu informieren und zu beteiligen. Das Beteiligungsformat wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Vorfeld mit dem Bezirksausschuss abstimmen. Wie im Stadtratsbeschluss „Perspektive München – Langfristige Siedlungsentwicklung: Zweiter Statusbericht“ Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V12595 vom 10.10.2018 angekündigt, sollen dann im Anschluss erste Ergebnisse des Strukturkonzeptes im Jahr 2021 dem Stadtrat vorgelegt werden.

7.2 Sanierungsgebiet Aubing-Neuaubing-Westkreuz

7.2.1 Teilmaßnahme Sanierungsgebiet Neuaubing-Westkreuz

Das Sanierungsgebiet Neuaubing-Westkreuz liegt im Westen von München und erstreckt sich über große Bereiche des Stadtbezirks 22 Aubing-Lochhausen. Es umfasst etwa 350 Hektar mit 23.000 Einwohner*innen. Hier werden seit 2012 Städtebauförderungsmittel von Bund, Freistaat und Stadt München eingesetzt. Im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes sind insbesondere folgende Handlungsschwerpunkte festgesetzt worden:

- Stärkung und Vernetzung der Nahversorgungszentren und Geschäftsstraßen
- Ausbau und Aufwertung öffentlicher Grünflächen und Plätze
- Erhalt und Entwicklung identitätsstiftender historischer Ensembles
- Stärkung der sozialen und kulturellen Infrastruktur
- Förderung einer nachhaltigen und energetischen Stadtteilentwicklung

7.2.2 Teilmaßnahme Sanierungsgebiet Ortskern Aubing

Das Sanierungsgebiet „Ortskern Aubing“ liegt im Nordwesten Münchens. Es wurde 2018 förmlich festgelegt und mit dem Sanierungsgebiet „Neuaubing-Westkreuz“ zum Sanierungsgebiet „Aubing-Neuaubing-Westkreuz“ zusammengefasst. Die Teilmaßnahme „Ortskern Aubing“ umfasst 23 Hektar und entspricht im Wesentlichen dem ensemblesgeschützten ehemaligen Ortskern von Aubing. Die Teilmaßnahme Aubing fokussiert auf folgende Handlungsschwerpunkte:

- Stärkung der Lebendigkeit, um den Ortskern für Anwohner und Berufstätige nachhaltig lebenswert zu machen
- Wahrung der geschichtlichen Identität des Ensembles zur Stärkung der Identifikation mit dem Wohn- und Arbeitsort
- Entwicklung und Aufwertung von öffentlichen Freiflächen
- Verbesserung der Gestaltqualität im öffentlichen Raum durch abwechslungsreiche, identitätsstiftende Räume

7.2.3 Nächste Schritte

Mit dem Beschluss „Sanierungsgebiet Aubing-Neuaubing-Westkreuz, Maßnahmen und Finanzierung 2020-2022“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 15138) wurden für den Zeitraum 2020-2022 unterschiedlichste Maßnahmen in verschiedenen Handlungsebenen festgelegt, wie die Durchführung verschiedener Wettbewerbe (u. a. Wettbewerb Ubostraße einschließlich Dorfplatz), die Aufwertung von öffentlichen Grünflächen (z. B. zentraler Bereich des Grünzug L), Maßnahmen für den öffentlichen Raum (insbesondere Gößweinsteinplatz und Aufseßer Platz). Darüber hinaus beinhaltet der Beschluss auch den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2148

Bodenseestraße.

7.3 Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk

Hinsichtlich der verkehrlichen Situation hat der Stadtrat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusätzlich beauftragt ein Verkehrskonzept für den gesamten 22. Stadtbezirk in Auftrag zu geben und zu erstellen (siehe 4.2. Antragspunkt 8), unter anderem wird im genannten Beschluss neben der Darstellung einer verkehrlichen Stärken- und Schwächenanalyse für den 22. Stadtbezirk auch beauftragt, die Handlungsnotwendigkeiten aufzuzeigen und entsprechende Handlungsziele auszuarbeiten. Weiter wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, die die Vor- und Nachteile einer Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße untersucht. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 2020 vorliegen. Die Ergebnisse des sich derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzeptes werden in das integrierte städtebauliche und landschaftsplanerische Strukturkonzept integriert.

7.4 Fazit

Für die Realisierung eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes und einer Veränderung im Mobilitätsverhalten bedarf es eines Bündels an unterschiedlichen Maßnahmen. Darüber hinaus dürfen innovative Konzepte und Maßnahmen selbstredend nicht an der Neubaugrenze enden, sondern ebenso wichtig ist es, die angrenzenden Bestandsgebiete weiterzuentwickeln und zu ertüchtigen.

8. Stadtratsanträge und Bezirksausschussantrag

a) Antrag Nr. 14-20/A 05734

„Badesee für Freiham“

Mit dem Antrag Nr. 14-20/A 05734 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.07.2019 (Anlage 2) wird beantragt, dass in unmittelbarer Nähe zum neu entstehenden Stadtteil Freiham und dem angrenzenden neuen Landschaftspark ein Badesee angelegt wird.

Betreffend der Umsetzbarkeit eines Badesees ist eine Machbarkeitsstudie erforderlich (siehe oben Punkt (15)). Das Kommunalreferat wird mit diesem Beschluss gebeten, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben (Antrag der Referentin, Ziffer 16). Auf Grundlage der Ergebnisse wird dem Stadtrat anschließend ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Der Antrag Nr. 14-20/A 05734 ist damit aufgegriffen. Das Kommunalreferat wird gebeten, den Antrag abschließend mit der oben genannten Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und dem weiteren Vorgehen zu behandeln.

Der Stadtrat wird aus den genannten Gründen gebeten, eine Fristverlängerung bis Ende des 4. Quartals 2021 zu gewähren (vgl. § 60 Abs. 2 Satz 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München).

b) Antrag Nr. 14-20/A 05822 und BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06933

„Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham“

Mit dem Antrag Nr. 14-20/A 05822 von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl,

Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Jens Röver, Herr StR Cumali Naz, Frau StRin Birgit Volk, Herr StR Haimo Liebich, Herr StR Johann Sauerer, Herr StR Frieder Vogelsgesang, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Ulrike Grimm, Herr StR Sven Wackermann, Herr StR Walter Zöller, Herr StR Hans Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019 (Anlage 3) und mit dem gleichlautenden BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 (Anlage 4) wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, neben den planerischen Voraussetzungen für einen Badesees Vorschläge zu machen, wie der in Freiham geplante Park um ein Erholungsgebiet westlich der Autobahn erweitert werden kann.

Zu Antragsnummer 1, 2 und 6:

Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit eines Badesees ist eine Machbarkeitsstudie erforderlich, in die unter anderem sowohl die im Regionalplan als Trenngrün dargestellte Fläche und die im Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan dargestellten Waldflächen als Abgrenzung zur Stadt Germering als auch eventuelle planerische Maßnahmen zum Schutz für Erholungssuchende vor der Lärmkulisse u. a. der Autobahn einfließen (siehe oben Punkt (15)). Das Kommunalreferat wird mit diesem Beschluss gebeten, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben (Antrag der Referentin, Ziffer 16). Auf Grundlage der Ergebnisse wird dem Stadtrat anschließend ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Zu Antragsnummer 4:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bezieht im Zusammenhang mit der Rahmenplanung und in den folgenden Planungen auch Überlegungen zur Umsetzbarkeit eines öffentlichen Schwimmbades mit ein (siehe oben Punkt (15)). Das Ergebnis wird mit der Vorstellung der Rahmenplanung dargestellt (Antrag der Referentin, Ziffer 32).

Zu Antragsnummer 3 und 5:

Aufgrund der räumlichen Lage am Stadtrand von München soll Freiham auch mit dem unmittelbar angrenzenden Umland z. B. zwischen Freiham (u. a. U-Bahn) und Germering in geeigneter Weise vernetzt werden. Dazu sollen Stadt-Umland-Buslinien installiert werden, die übergeordnete Ziele in der Stadtregion mit dem Umland und andersherum übergeordnete Ziele im Umland mit der Stadtregion verknüpfen (siehe oben Punkt (12)). Die MVG wird mit diesem Beschluss gebeten, gemeinsam mit der MVV GmbH und den umliegenden Landkreisen neue Verbindungen mit dem ÖPNV zu entwickeln, um Freiham besser mit der Region zu verknüpfen (Antrag der Referentin, Ziffer 13).

Hinsichtlich eines ausreichenden Park+Ride Angebotes im Bereich der U-Bahn wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 12213) ausgeführt, dass mit dem U-Bahnhof Freiham in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bundesautobahn A 99 mit der Anschlussstelle 6 Germering-Nord die Möglichkeit bestünde, das Park+Ride-Angebot im Münchner Westen zur Deckung der überörtlichen Nachfrage zum Umstieg auf den ÖPNV für Einpendler, Tagestouristen und Eventbesucher deutlich zu verbessern.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde daher bereits mit oben genanntem Beschluss beauftragt, die bestehende Park+Ride und Bike+Ride-Planung für den Stadtteil

Freiham an die geänderte Erschließung durch den ÖPNV gemeinsam mit der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie der P+R Park & Ride GmbH München zu überarbeiten und einen entsprechenden Planungsvorschlag zu unterbreiten.

Der Antrag Nr. 14-20/A 05822 und der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06933 sind damit mit den Punkten 1, 2, 4 und 6 aufgegriffen. Den Punkten 3 und 5 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Kommunalreferat wird gebeten, die Punkte 1, 2 und 6 der Anträge abschließend mit der oben genannten Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und dem weiteren Vorgehen zu behandeln. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Punkt 4 mit der Vorstellung der Rahmenplanung abschließend behandeln. Der Stadtrat wird aus den genannten Gründen gebeten, eine Fristverlängerung bis Ende des 4. Quartals 2021 zu gewähren (vgl. § 60 Abs. 2 Satz 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München).

c) Schreiben des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München

Zu beiden Anträgen (Nr. 14-20/A 05734 und 14-20/A 05822) hat sich der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München in seinem Schreiben vom 23.08.2019 geäußert. Er begrüßt ausdrücklich die Idee, in bzw. bei Freiham einen Badesee anzulegen, der für die Bewohnerinnen und Bewohner gut zu erreichen sei. Dies trage sicherlich zu einer erhöhten Lebensqualität in Freiham und der Umsetzung von Inklusion bei. Treffpunkte und Begegnungsflächen seien für eine gelingende Inklusion sehr wichtig.

Bei der Ausgestaltung des Badesees sei auf einen barrierefreien Zugang zu achten. Dies beinhalte, dass es sowohl einen barrierefreien Zugang in den See mittels Rampe brauche als auch eine gute Anbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Außerdem seien unter anderem Behindertenparkplätze mit kurzer Anbindung an den Seezugang mit der Rampe, ein behindertengerechtes WC bzw. eine „Toilette für Alle“, barrierefrei zugängliche Umkleiden und barrierefrei zugängliche Liegeflächen zu berücksichtigen. Als Vorbild für eine Ausgestaltung der Rampe könne die Rampenanlage am Feringasee dienen.

Beteiligung der Freiham Kommission und weiterer Referate

Der Freiham Kommission wurde das Gesamtkonzept zur ÖPNV-Erschließung am 30.01.2019 und das Mobilitätskonzept in der Sitzung am 03.07.2019 vorgestellt. Die Freiham Kommission hat diese zur Kenntnis genommen.

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

Das Kommunalreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik und das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt, und der SWM/MVG abgestimmt.

Die Stadtkämmerei und das Personal- und Organisationsreferat haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied hat sich in der Sitzung vom 22.01.2020 mit dem Mobilitätskonzept befasst, und eine Stellungnahme mit anliegendem Bürgerschreiben (siehe Anlage 5) abgegeben, die wie folgt in Abstimmung mit den beteiligten Dienststellen gewürdigt wird:

Im Januar 2019 hat sich der Münchner Stadtrat im Rahmen der Modellstadt 2030 zu dem Ziel bekannt, eine Verkehrswende umzusetzen, verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zu setzen und den öffentlichen Raum zugunsten von Fußgängern, Radfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen. Diese Ziele gelten vom Grundsatz her für Quartiere in zentraler Lage und Stadtrandlage gleichermaßen.

In Freiham entsteht bis 2035 ein neuer Stadtteil in der Größenordnung von Mittelstädten wie Weilheim oder Starnberg. Damit bietet dieses Projekt die erforderliche Größenordnung, um ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept auch in Stadtrandlage trag- und funktionsfähig zu machen. Freiham ist daher geradezu dafür prädestiniert, den derzeitigen Arbeitsstand der Modellstadt 2030 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V13893) weiter zu konkretisieren und neue Maßnahmenvorschläge abzuleiten. Das Mobilitätskonzept leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele Münchens.

Bezogen auf Freiham ist das Ziel, die Weichen für einen zukunftsfähigen Stadtteil zu stellen. Im verkehrlichen Gutachten zum 1. Realisierungsabschnitt hat die Landeshauptstadt München 2014 ein Nahmobilitätsszenario mit einem Zielwert für den Umweltverbund von 75% benannt. Dies bedeutet im Umkehrschluss einen MIV-Anteil von 25%. Wir halten an diesem Zielwert weiterhin fest und sehen auch weiterhin die Notwendigkeit eines ambitionierten Mobilitätskonzeptes, um einen zukunftsfähigen sowie stadt- und umweltverträglichen Stadtteil zu schaffen. Die in diesem Beschluss enthaltenden Maßnahmen stellen wesentliche Bausteine dar, um im Zusammenspiel mit dem ÖPNV ein entsprechendes Mobilitätsverhalten zu bewirken und die angestrebten Zielwerte zu erreichen.

Die in dieser Beschlussvorlage vorgestellten 22 Mobilitätsmaßnahmen können die erforderlichen großen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht ersetzen, wohl aber klug ergänzen. Auch diese weicheren Maßnahmen brauchen unterschiedlichste Verfahrensschritte und Abstimmungen bis zur Umsetzung. Damit ein kluges zukunftsfähiges auf einander abgestimmtes Gesamtsystem entstehen kann, ist es daher unbedingt erforderlich, jetzt referatsübergreifend die nächsten Schritte für die jeweiligen Mobilitätsmaßnahmen einzuleiten.

Vor diesem Hintergrund wird zu den einzelnen vom Bezirksausschuss BA 22 aufgeworfenen Themenfeldern wie folgt Stellung genommen.

Verkehrskonzept für den Münchner Westen / Ausbau ÖPNV

Wie in Maßnahme (8) beschrieben, ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk zu erstellen. Dieses befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

Die für die Entwicklung von Freiham erforderlichen großen verkehrlichen Infrastruktur-

maßnahmen wie die Verlängerung der U 5 nach Freiham, Anbindung Aubing, Ausbau A 99 und Ausbau der S 4 sind nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Da Fragen hierzu jedoch ein drängendes Anliegen der Bevölkerung vor Ort ist, soll an dieser Stelle kurz der Sachstand skizziert werden:

U-Bahn:

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V12213) wurde die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiham-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen.

Das Baureferat wurde beauftragt, die Vorplanung für eine Verlängerung der U5-West zu einem möglichen Streckenende an einem zukünftigen U-Bahnhof Freiham-Zentrum inklusive einer Wende- und Abstellanlage zu erstellen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten. Eine denkbare Verlängerung der U5-West in Richtung Germering ist offen zu halten.

Darüber hinaus wurden „das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, in Abstimmung mit den SWM/MVG Lösungsvorschläge für mögliche Vorhaltemaßnahmen am Bahnhof Freiham inklusive größerer Abstell- und Wendeanlagen zu erarbeiten und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten.“

In diesem Vollversammlungsbeschluss wurde zum Realisierungszeitraum der U5 nach Freiham Folgendes ausgeführt:

„Mit einer Inbetriebnahme wäre zwischen 2035 und 2040 zu rechnen. Ein unmittelbarer Weiterbau bis Freiham nach Fertigstellung der Strecke bis Pasing wäre aus Sicht des Baureferats zu begrüßen und sollte daher parallel zum Bau der Verlängerung nach Pasing voran getrieben werden.“

Mit den entsprechenden Planungen der Verlängerung der U5 von Pasing bis Freiham wurde bereits Anfang 2019 begonnen. Der aktuelle Stand der Planung, die Überlegungen zu möglichen Vorhaltemaßnahmen in Freiham sowie der weitere Projektlauf werden dem Stadtrat voraussichtlich im Bauausschuss am 04.02.2020 dargestellt. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage wird auch der angesprochene Antrag des Bezirksausschusses 22 (Nr. 14-20 / B 07123) mit behandelt.

Ausbau S-Bahn

Hinsichtlich des Ausbaus und der Taktungen der S-Bahn-Linien (S4, S8) liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Schreiben des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 25.11.2019 vor, in dem folgende Aussagen gemacht wurden.

Die Basis für die zukunftsweisende Entwicklung der Schieneninfrastruktur in der stark wachsenden Metropolregion München bildet das Programm „Bahnausbau Region München“. Zentrales Element dieses Programms ist die 2. Stammstrecke.

In dem mit der Deutschen Bahn (DB) abgestimmten Ausbauprogramm hat der Freistaat alle Maßnahmen gebündelt, die vor, mit und nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke realisiert werden sollen. Derzeit umfasst das Programm 28 Maßnahmen, die sich bei der

DB in der konkreten Planung bzw. in der Umsetzung befinden. Der Ausbau der S4 West ist Bestandteil dieser 28 Maßnahmen.

Die Planungen der DB für den dreigleisigen Ausbau der S4 West sind weit fortgeschritten. In Abhängigkeit der Baurechtserlangung könnte nach Einschätzung der DB eine Inbetriebnahme der Strecke im Jahr 2030 möglich sein. Die vorgesehene dreigleisige Infrastruktur ermöglicht weitere S-Bahnangebotsverbesserungen, die über die bereits mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke vorgesehenen Angebotsverbesserungen bei der S4 hinausgehen. Der dreigleisige Ausbau wird so ausgeführt werden, dass der geplante Zugverkehr auch bei Abweichungen vom Regelfahrplan durchgeführt werden kann. Dazu tragen zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Eichenau und Pasing – sogenannte Überleitstellen – bei, die im Bedarfsfall einen Wechsel der Züge auf ein freies Gleis ermöglichen, damit diese ihre Fahrt fortsetzen können.

Neben den 28 Maßnahmen, die bereits fest im Programm „Bahnausbau Region München“ verankert sind, gibt es derzeit 38 weitere Maßnahmen, die zunächst auf ihre verkehrliche Wirkung und bautechnische Machbarkeit zu prüfen sind, bevor entschieden werden kann, ob sie konkreter Bestandteil des Programms werden können. Die dafür erforderlichen, sehr umfangreichen Machbarkeitsstudien laufen. Im Rahmen dieser Machbarkeitsprüfungen werden u. a. der Bau eines Nordrings, eines Südrings sowie eines kompletten Bahnaußenrings München untersucht. Für das Vorliegen von Ergebnissen hierzu kann derzeit jedoch noch kein belastbarer Zeitraum benannt werden.

Die 2. Stammstrecke ist zwingende Voraussetzung für die leistungsfähige Ausgestaltung des S-Bahnsystems. Ihre Inbetriebnahme ermöglicht eine Angebotsoffensive bei der S-Bahn München. So ist mit dem Startkonzept eine Erhöhung des Bestellvolumens bei der S-Bahn von heute 21 Millionen Zugkilometer auf dann 30 Millionen Zugkilometer pro Jahr vorgesehen. Das entspricht einer Steigerung des Bestellvolumens von rund 40 Prozent.

Hiervon wird auch die Linie S4 profitieren. Statt des bisherigen 20-Minuten-Taktes wird dann ganztägig ein 15-Minuten-Grundtakt gefahren. Ergänzt wird dieses Angebot um eine im 30-Minuten-Takt fahrende zusätzliche Regional-S-Bahn. Die Regional-S-Bahn wird in Buchloe starten und die Fahrgäste von den weiter entfernten bzw. am stärksten frequentierten Stationen entlang der Linie S4 aufnehmen. Hierdurch werden die Grundtakt-S-Bahnen entlastet, was gerade auch für die in Aubing zusteigenden Fahrgäste mehr Platz bedeutet.

Außerdem wird das neue städtische Entwicklungsgebiet Freiam neben der Linie S4 auch von der Linie S8 erschlossen. An der S-Bahnstation Freiam stehen den Fahrgästen heute drei S-Bahnfahrten pro Stunde und Richtung zur Verfügung, die zu den Hauptverkehrszeiten auf sechs Fahrten pro Stunde und Richtung verdichtet werden. Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird es auf der Linie S8 ebenfalls ganztägig einen 15-Minuten-Grundtakt geben, der durch eine Express-S-Bahn im 30-Minuten-Takt ergänzt wird. Die von Herrsching kommende Express-S-Bahn wird die Fahrgäste von den weiter entfernten bzw. am stärksten frequentierten Stationen entlang der Linie S8 aufnehmen und dadurch die Grundtakt-S-Bahnen entlasten. Somit wird auch den in Freiam zusteigenden Fahrgästen mehr Platz zur Verfügung stehen. In Summe wird es an den Stationen Aubing und Freiam also ganztägig acht S-Bahnfahrmöglichkeiten pro Stunde und Rich-

tung geben, in denen auch mehr Platz zur Verfügung stehen wird.

Anbindung Aubing

Die Planung und Machbarkeitsstudie der nördlichen Anbindung von Aubing nach Freiam ist von Beginn an mit einer Beteiligung der Bürger*innen vor Ort durchgeführt worden. Der erste Workshop fand am 06.04.2016 statt und diente dazu, die Wünsche und Anregungen der Aubinger Bürger*innen bezüglich der verkehrlichen und räumlichen Fragestellungen aufzunehmen. In einer zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung am 30.11.2017 wurden die untersuchten verkehrlichen Varianten 1 bis 7 den Bürger*innen vor Ort vorgestellt und in einer Workshoprunde intensiv diskutiert und bewertet. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde im Januar 2019 dem Stadtrat der „Variantenbeschluss“ vorgelegt und vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 16.01.2019 einstimmig beschlossen (www.ris-muenchen.de, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 11927). Die Verwaltung wurde damit beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen. Es handelt sich um eine Machbarkeitsstudie, die zunächst die Machbarkeit untersucht und alle Faktoren, wie z. B. Grundstücksverfügbarkeit, Eingriff in Grünflächen, verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen beinhaltet. Das bedeutet selbstverständlich auch die Verträglichkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz zu unterstellen. Auch soll im Zuge dessen die Georg-Böhmer-Straße mit ihrer Bedeutung als Bahnhofstraße, zusammen mit dem Wettbewerb für die barrierefreie Erschließung des östlichen Bahnübergangs aufgewertet werden. Während der weiteren Bearbeitung des extern beauftragten Büros wurden die verkehrlichen Rahmenparameter durch den Stadtrat geändert, wie die Umsetzung einer U-Bahnverlängerung nach Freiam. Die Anpassung des stadtweiten Verkehrsmodells auf die U-Bahn nach Freiam und die Fortschreibung des Prognosehorizonts hat einige Zeit im ersten Halbjahr 2019 in Anspruch genommen. Auf dieser Grundlage können derzeit die Verkehrsgutachter*innen für Freiam und den 22. Stadtbezirk arbeiten und die Ergebnisse in die Variantenuntersuchung und die Machbarkeitsstudie für die nördliche Anbindung von Aubing an Freiam einfließen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden die Bürger*innen vor Ort erneut damit befasst werden. Die Ergebnisdokumentationen der bisherigen beiden Workshops können unter www.muenchen.de/rathaus/Freiam/download abgerufen werden.

Radverkehr

Hinsichtlich des Radverkehrs wird in Maßnahme 16 auf die aktuell in Durchführung befindlichen Untersuchungen hingewiesen. Darüber hinaus sollen im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts für den Münchner Westen (Maßnahme 8) das Radwegenetz überprüft und Verbesserungsvorschläge entwickelt werden.

KFZ-Stellplätze auf Privatgrund

Zunächst sei angemerkt, dass eine Steigerung der Anzahl der Wohneinheiten bzw. Einwohner*innen nicht zu relativ weniger Parkplätzen führt. Der Schlüssel in Bezug auf die Wohneinheit bleibt gleich.

Grundsätzlich sind die auf Privatgrund unterzubringenden Kfz-Stellplätze in einem solchen Umfang herzustellen, dass sie den von den Bewohnerinnen und Bewohnern ausgelösten Bedarf decken. Die beschriebene Stellplatzreduzierung im 2. Realisierungsabschnitt auf den Wert 0,5 soll und kann nicht mit dieser Vorlage beschlossen werden. Vielmehr soll

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt werden, die inhaltlichen und rechtlichen Möglichkeiten einer Stellplatzreduzierung bereits auf Bebauungsplanebene zu prüfen, wobei eine Reduzierung auf 0,5 Stellplätze je Wohneinheit angestrebt wird. Grundvoraussetzung für eine derartige Reduzierung ist ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept für Freiham. Den Bewohnerinnen und Bewohnern müssen bei einer Stellplatzreduzierung vielseitige alternative Mobilitätsangebote bereitgestellt werden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der Stellplatzschlüssel dem tatsächlichen Kfz-Besitz entsprechen wird. Hierzu sollen die verschiedenen Maßnahmen in dieser Beschlussvorlage beitragen. Z.B. wird die Landeshauptstadt München, wie in Maßnahme 18 dargestellt, ein Sharing-Konzept entwickeln, um die Angebote auf Privatgrund mit Angeboten im öffentlichen Straßenraum zu ergänzen.

Die privaten Mobilitätskonzepte der Bauherrenschaften, die sich im 1. Realisierungsabschnitt bereits in der Umsetzung befinden, sollen in regelmäßigen Abständen von der Landeshauptstadt München überprüft werden und der PKW-Besitz evaluiert werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren für den 2. RA soll dann sowohl auf Grundlage der inhaltlichen und rechtlichen Prüfungen als auch der Evaluierung des 1. RA entschieden werden, ob eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,5 Stellplätze je Wohneinheit möglich ist.

KFZ- Stellplätze im öffentlichen Raum

Der Umfang an Stellplätzen im Straßenraum spielt für die optimierte Nutzung des öffentlichen Raumes und zur Unterstützung einer verträglichen Mobilität eine zentrale Rolle. Wir gehen davon aus, dass der Schlüssel an Stellplätzen im öffentlichen Raum für die erwartete Nachfrage ausreichend ist. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird gewährleisten, dass der verfügbare Parkraum effektiv genutzt und den vorgesehenen Zielgruppen zur Verfügung stehen wird. Dabei werden insbesondere auch Erfahrungswerte aus der Messestadt Riem berücksichtigt, in der eine ähnliche Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebots flächendeckend gilt. Aufgrund der Größenordnung von Freiham erscheint es unwahrscheinlich, dass in die benachbarten Stadtgebiete ausgewichen werden wird. Die möglichen Auswirkungen auf das Umfeld müssen jedoch bei der Ausgestaltung und Umsetzung des Bewirtschaftungskonzepts selbstverständlich untersucht und berücksichtigt werden.

Schnellbusse

Die MVG plant bis zur Inbetriebnahme einer U-Bahn nach Freiham auch deutliche Leistungsausweitungen in Form eines dichten Busverkehrs mit MetroBussen, StadtBussen, einem Schnellbus sowie Stadt-Umland-Verbindungen. Diese werden bedarfsgerecht eingeführt und verdichtet, um Freiham attraktiv anzubinden.

Die Verbindung über die Autobahn stellt grundsätzlich den schnellsten Weg ins Münchner Zentrum und zum nächsten U-Bahn-Anschluss dar. Die MVG arbeitet gemeinsam mit weiteren Partnern daher an Pilotlösungen, um Buslinien des ÖPNV auf Autobahnen möglichst störungsfrei auch zu den Hauptverkehrszeiten abwickeln zu können.

Alleebäume

Mit dem angestrebten Schlüssel für die öffentlichen Stellplätze in Verbindung mit einer Parkraumbewirtschaftung kann die Fläche für den ruhenden Verkehr so gering wie

möglich gehalten werden. Damit vergrößert sich das Flächenpotential für andere Nutzungen wie zum Beispiel die Begrünung und damit Schaffung der Allee). Insbesondere die Aubinger Allee ist mit 4 Lindenalleen in jeweils eigenen Baumgräben geplant und wird einen wertvollen Beitrag zum Mikroklima leisten.

Den Anregungen des BA 22 kann nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen werden bzw. wird bereits entsprochen.

Bürgerschreiben (Anlage 5)

Der Bereich Germeringer Weg / Georg Böhmer Straße ist bereits Gegenstand einer vertieften Untersuchung im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie Anbindung Aubing (siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V11927 vom 16.01.2019).

Zur Zeit werden zwei ausgewählte Varianten vertieft untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung soll voraussichtlich im Herbst 2020 in dem dritten, der die Untersuchung flankierenden Bürgerworkshops vorgestellt und diskutiert werden, um dann zusammen mit den Empfehlungen aus der Bürgerschaft dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt zu werden. In diesem Zusammenhang werden auch die anstehenden Fragen zum geeigneten Verfahren und Vorgehen gemeinsam mit den beteiligten Akteuren entwickelt.

Welche qualitätssichernden Instrumente für diese spezielle Aufgabe das am besten geeignete Mittel ist, kann daher aus Sicht der Verwaltung nur im Zusammenhang des gesamten Prozessdesigns entschieden werden. Dieser Entscheidung sollte aus Sicht der Verwaltung an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden, sondern im Rahmen der o.g. laufenden Untersuchung und der Abstimmung der unterschiedlichen Akteure erarbeitet werden.

Für den weiter östlich gelegenen Bereich des Bahnhofsvorplatz inklusive Unterführung des S-Bahnhofs Aubing wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss „Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West Pasing“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 13679) vom 24.07.2019 (VV) wie folgt beauftragt: „Für die barrierefreie Erschließung der Unterführung von Norden, den gesamten Bahnhofsvorplatz und die anschließenden städtischen Flächen wird ein städtebaulicher Wettbewerb mit breiter Bürgerbeteiligung ausgeschrieben. Hierfür sollen Gespräche mit der Bahn aufgenommen und der Einsatz von Städtebaufördermitteln geprüft werden. Der Durchgang von Nord nach Süd soll gewidmet werden. Bestehende Wegeverbindungen und Grünzüge sollen berücksichtigt werden. Ziel des Wettbewerbs soll eine barrierefreie Ortsverbindung mit Adressbildung zwischen Altaubing, dem Neubaugebiet an der Colmdorfstrasse und Freiham sein.“ Damit kann dem Anliegen des Bürgers nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden bzw. wird bereits entsprochen.

Der Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung I, Herrn Paul Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung II, Frau Stadträtin Messinger, und der Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates Frau Stadträtin Dr. Menges und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt das Mobilitätskonzept für Freiham Nord zur Kenntnis, dass zum Ziel hat eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in dem neuen Stadtteil Freiham zu ermöglichen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Stellplätze im öffentlichen Raum in beiden Realisierungsabschnitten auf ca. 1:15 festzulegen. Dieser Umfang schließt Stellplätze für Sharing Mobility, Elektromobilität sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Anfahrtzonen ein.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die inhaltlichen und rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, um den Stellplatzschlüssel für den 1. und 2. RA soweit wie möglich abzusenken. Insbesondere wird im 2. RA bei Wohnnutzungen eine Reduzierung auf maximal 0,5 Stellplätze je Wohneinheit angestrebt. Die genauen Kriterien für die Vergabe der städtischen Wohnbaugrundstücke werden in einem separaten Beschluss festgelegt.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die räumlichen und rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, um mindestens die Hälfte der nachweispflichtigen Stellplätze sowie einen Teil der Besucherstellplätze in Quartiers- und/oder Sammelgaragen unterzubringen und trifft entsprechende Regelungen im Bebauungsplan, in städtebaulichen Verträgen, örtlichen Bauvorschriften und/oder Wohnbaugrundstücksausschreibungen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) hinaus im Bebauungsplan für den 2. RA Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen festzusetzen. Zur Erreichung einer höheren Qualität auf Privatgrund wird dieser Aspekt in die Grundvoraussetzungen der Wohnbaugrundstücksvergabe aufgenommen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Kommunalreferat und die MVG werden gebeten gemeinsam ein Gesamtkonzept für den Bereich Bodenseestraße auf Höhe des MK 2/SO 2 zu erarbeiten. Ziel ist eine attraktive und funktionale Gestaltung des MK 2 (6) und SO 2, die alle Verkehrsfunktionen gut verknüpft und für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine sichere Querung der Bodenseestraße und einen nach den Grundsätzen der Inklusion gestalteten Zugang zur S-Bahn und zum Busbahnhof ermöglicht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf dieser Grundlage eine Machbarkeitsstudie zur funktionalen und räumlichen Umsetzung zu beauftragen.
7. Die referatsübergreifende Projektgruppe Parkraummanagement wird beauftragt, für Freiham Nord ein Bewirtschaftungskonzept zu entwickeln und dieses schrittweise, entsprechend des Straßenausbaus umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden dem Stadtrat hierzu einen gesonderten Umsetzungsbeschluss vorlegen, der insbesondere den erforderlichen Finanz- und Personalbedarf benennt.

8. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, mit dem Polizeipräsidium München eine Vereinbarung zur Aufteilung der Verantwortlichkeiten für die Verkehrsüberwachung zu treffen. Im Anschluss wird ein Konzept mit den erforderlichen Ressourcen im Außen- und Innendienst der Kommunalen Verkehrsüberwachung erstellt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die Verkehrsüberwachung wird schrittweise entsprechend des Straßenendausbaus und der Einführung der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, für den 22. Stadtbezirk ein Verkehrskonzept zu erstellen und das Verkehrskonzept für Freiam fortzuschreiben.
10. Die SWM/MVG wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Gesamtkonzept für die Fein- und Ersterschließung von Freiam Nord stufenweise in Abhängigkeit der Bezugsraten umzusetzen. Die hierfür benötigte Infrastruktur innerhalb der im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen wird durch den Straßenbaulastträger zeitgerecht hergestellt.
11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat sowie der SWM/MVG beauftragt, ein Forschungsprojekt zum Einsatz eines innovativen Verkehrsmittels in Freiam zu initiieren. Im ersten Schritt werden für eine Machbarkeitsuntersuchung sowie die externe Unterstützung bei der Antragsstellung finanzielle Mittel in Höhe von 50.000 € benötigt. Die Finanzmittel werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2021 beantragt.
12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, im Lichte der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sowie der kommunalen verkehrlichen Ziele ein On Demand Mobility System für Freiam zu prüfen. Die MVG bietet sukzessive zum Bau- und Einwohnerfortschritt im 1. RA in Freiam Nord einen Ridesharing-Dienst an.
13. Die MVG wird gebeten, gemeinsam mit der MVV GmbH und den umliegenden Landkreisen neue Verbindungen mit dem ÖPNV zu entwickeln, um Freiam besser mit der Region zu verknüpfen.
14. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ein Konzept zur Nutzung der gewerblichen Erdgeschosszonen während der Besiedelungsphase großer Entwicklungsgebiete zu erarbeiten und es dem Stadtrat vorzulegen.
15. Die MVG wird gebeten, eine gute ÖPNV-Anbindung für den Interims-Supermarkt einzurichten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat bzw. die referatsübergreifende AG Sharing Mobility integrieren den Standort des Interims-Supermarkts als Schwerpunkt für Sharing-Angebote. Die ggfs. erforderlichen Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums werden vom Kommunalreferat zur Verfügung gestellt.
16. Das Kommunalreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Baureferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt, eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines Badesees einschließlich barrierefreiem

Zugang und barrierefreier Infrastruktur nach oben beschriebenen Maßgaben in Auftrag zu geben. Dem Stadtrat wird nach Vorliegen und auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bezieht im Zusammenhang mit der Rahmenplanung und in den folgenden Planungen auch Überlegungen zur Umsetzbarkeit eines öffentlichen Schwimmbades mit ein. Das Ergebnis wird mit der Vorstellung der Rahmenplanung dargestellt.

17. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Studie in Auftrag zu geben, in der in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat eine attraktive und sichere Radwegführung von Freiham nach Pasing ausgearbeitet wird. Dabei soll dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖV oberste Priorität vor dem MIV eingeräumt werden.
18. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermutigt, im 1. RA soweit wie möglich eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf Privatgrund durch innovative Mobilitätskonzepte im Genehmigungsverfahren umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im 2. RA Mobilitätskonzepte als integralen Bestandteil der Planung im Bebauungsplan, städtebaulichen Verträgen und/oder den Grundstücksvergaben mit aufnehmen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft in diesem Zusammenhang, unter welchen Rahmenbedingungen ein Mobilitätsfonds tatsächlich und rechtlich eingerichtet und umgesetzt werden kann.
19. Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „AG Sharing“ der Landeshauptstadt München erarbeitet für Freiham ein Sharing-Konzept mit Verortungsplan, entwickelt ein Konzept zur Bereitstellung von Angeboten und prüft Möglichkeiten zur Pilotierung eines öffentlichen Lastenfahrrad-Sharingsystems.
20. Die externe Mobilitätskoordination wird mit den prüfenden Vorarbeiten zur Entwicklung eines digitalen Services beauftragt. Darauf basierend wird das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen des Mobilitätsmanagements beauftragt, ein detailliertes Konzept sowie den Ressourcenbedarf für die Entwicklung und den Betrieb des digitalen Services sowie Integrationsmöglichkeiten in eine übergeordnete Anwendung auszuarbeiten. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem für die IT der LHM zuständigen IT-Referat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft/der MVG, der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „AG Sharing Mobility“, dem Bauherrenkonsortium, Mobilitätsdienstleistern und Nachbarschaftseinrichtungen. Das Konzept ist dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.
21. Die SWM/MVG wird gebeten, das MVG-Mietradssystem auf Freiham Nord, im Zuge des vom Stadtrat beschlossenen Erweiterungskonzeptes MVG Rad, unter Berücksichtigung der Betrauung von Investitionskosten, auszuweiten.
22. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Forderung zur Bereitstellung von Elektro-Ladeinfrastruktur auf Privatgrund bei der Wohnbaugrundstücksvergabe als eine der Grundvoraussetzung aufzunehmen. Bei einer Fortführung des gesamtstädtischen Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur in München wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und in Abstimmung mit den in der „AG Laden und Parken“ beteiligten Referaten beauftragt, ein Verortungskonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in Freiham zu entwickeln. Öffentlich zugängliche

Ladestationen auf Privatgrund werden konzeptionell berücksichtigt.

23. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren, ein detailliertes Angebots- sowie Umsetzungskonzept inklusive Finanzbedarf für die Erprobungsphase der Mobilitätszentrale zu erarbeiten und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt das Konzept anschließend weiterzuentwickeln und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss für den dauerhaften Betrieb vorzulegen.
24. Um das Stakeholdermanagement für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen sowie die Rückkoppelung in die Bebauungsplanung und den Wissenstransfer in weitere Planungsgebiete der LHM sicherzustellen, ist eine personelle Verstärkung in der Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung erforderlich. Da viele Maßnahmen nicht von Beginn an, sondern im Zuge der Gesamtentwicklung des Stadtteils eingeführt und ausgeweitet werden, ist eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen über viele Jahre hinweg erforderlich, weshalb die Stelle ab 2021 unbefristet einzurichten ist. Die Stelle wird im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2021 beantragt.
25. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für Freiham ein detailliertes Konzept für eine Öffentlichkeitskampagne mit dem Schwerpunkt Mobilität, inklusive Ressourcenbedarf, zu erarbeiten und dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.
26. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, ein detailliertes Konzept für zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement in Freiham inklusive der dafür erforderlichen Ressourcen zu entwickeln und das Referat für Arbeit und Wirtschaft für das Betriebliche Mobilitätsmanagement einzubinden. Das Konzept ist dem Stadtrat in einem Fachbeschluss vorzulegen.
27. Der Stadtrat stimmt zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Auftrag für eine externe Mobilitätskoordination für den 1. und 2. RA Freiham Nord in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an eine*n externe*n Auftragnehmer*in vergibt. Der Vergabewert wird auf insgesamt bis zu 300.000 € (incl. MwSt.) geschätzt.
28. Die Vergabestelle 1 wird gebeten, das Vergabeverfahren zu den genannten Bedingungen durchzuführen und den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.
29. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05734 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.07.2019 ist damit aufgegriffen.
Das Kommunalreferat wird gebeten, den Antrag abschließend mit der genannten Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und dem weiteren Vorgehen zu behandeln.
Die Bearbeitungsfrist wird bis Ende des 4. Quartals 2021 verlängert.
30. Der Antrag Nr. 14-20/A 05822 von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Jens Röver, Herr StR Cumali Naz, Frau StRin Birgit Volk, Herr StR Haimo

Liebich, Herr StR Johann Sauerer, Herr StR Frieder Vogelsgesang, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Ulrike Grimm, Herr StR Sven Wackermann, Herr StR Walter Zöllner, Herr StR Hans Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019 ist damit mit den Punkten 1, 2, 4 und 6 aufgegriffen.

Das Kommunalreferat wird gebeten, die Punkte 1, 2 und 6 des Antrages abschließend mit der genannten Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und dem weiteren Vorgehen zu behandeln.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Punkt 4 mit der Vorstellung der Rahmenplanung abschließend behandeln.

Die Bearbeitungsfrist wird bis Ende des 4. Quartals 2021 verlängert.

31. Der Antrag Nr. 14-20/A 05822 von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Jens Röver, Herr StR Cumali Naz, Frau StRin Birgit Volk, Herr StR Haimo Liebich, Herr StR Johann Sauerer, Herr StR Frieder Vogelsgesang, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Ulrike Grimm, Herr StR Sven Wackermann, Herr StR Walter Zöllner, Herr StR Hans Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019 ist mit den Punkten 3 und 5 geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 ist damit mit den Punkten 1, 2, 4 und 6 aufgegriffen.
Das Kommunalreferat wird gebeten, die Punkte 1, 2 und 6 des Antrages abschließend mit der genannten Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und dem weiteren Vorgehen zu behandeln.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Punkt 4 mit der Vorstellung der Rahmenplanung abschließend behandeln.
Die Bearbeitungsfrist wird bis Ende des 4. Quartals 2021 verlängert.
33. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 ist damit mit den Punkten 3 und 5 gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
34. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA 22(1x)
3. An den Bezirksausschuss 22
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Baureferat
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH/MVG
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I-3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II-01
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/45V

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3