

Telefon: 0 233-22821
22445
24569
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-45P
PLAN-HAII-52
PLAN-HAII-45V

Siedlungsschwerpunkt Freiham Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt

A) Ergebnisse der Rahmenplanung

B) Durchführung von Realisierungswettbewerben und Fortführung des Beratungsgremiums für Umsetzungsprojekte des 2. Realisierungsabschnitts (2. RA) Freiham Nord

C) Auftrag des Stadtrats zur P+R-Anlage für die U-Bahn-Station Freiham Zentrum (U5)

D) Weiteres Vorgehen

E) Anträge und Empfehlungen

- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages 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 Wacker-
mann, Herr StR Walter Zöller, Herr StR Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges,
Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019
- Ausreichend Fahrradabstellflächen im Neubaugebiet Freiham
Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaß-
mann vom 05.05.2022
- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes
22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019
- Fassadenbegrünung für Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021
- Überdurchschnittliches Angebot an Fahrradabstellflächen im 2. RA Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022
- Stellungnahmen der Wohnungsbauträger im 1. Realisierungsabschnitt Freiham bzgl.
der praktischen Umsetzung der Rahmenplanentwürfe
Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022

- Freizeiteinrichtungen Freiam
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021
- Freizeiteinrichtungen wie Kino und Schwimmbad in Freiam
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Mehr soziale Infrastruktur für Freiam
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Weiterbau Freiam erst wenn U5 in Betrieb ist
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023

Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Darstellung der Ergebnisse der Rahmenplanung und Beschlussfassung über den Entwurf der Rahmenplanung, die Rahmenterminplanung und das weitere Vorgehen für den 2. Realisierungsabschnitt Freiam Nord.
Inhalt	Darstellung der Ergebnisse und des Entwurfs der Rahmenplanung und der Rahmenterminplanung für den 2. Realisierungsabschnitt Freiam Nord, weiteres Vorgehen zur P+R-Anlage für die U-Bahn-Station Freiam Zentrum (U5), Einrichtung eines Beratergremiums, Durchführung von Wettbewerben, weiteres Vorgehen, Behandlung der Anträge und Empfehlungen
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Bereits im Rahmenplan wurden der Klimafahrplan und die Umweltbelange berücksichtigt (siehe Vortrag der Referentin I. A) 2. e)). Ebenso in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren (u. a. 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiam Nord, BPlan Nr. 2154) werden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.

Entscheidungs- vorschlag	<ul style="list-style-type: none"> • Zustimmung zur Rahmenplanung einschließlich deren Inhalten und Fachkonzepten • Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemäß den vorgebrachten Ausführungen zum Schulcampus beauftragt unter Einbindung der beteiligten Referate - Mobilitätsreferat, Referat für Bildung und Sport und Baureferat - eine alternative Unterbringung der Kfz-Stellplätze für den Schulcampus in einer in der Nähe liegenden Garage anstelle einer Kfz-Tiefgarage im Schulgebäude in das Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung Nr. 2154 aufzunehmen. • Zustimmung zu den Zeitzielen der Rahmenterminplanung • Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die übrigen bei der Planung Freiham beteiligten Referate der Stadtverwaltung werden gebeten, die Rahmenplanung ihren jeweils eigenen Vorhaben und Aufgaben im Bereich Freiham 2. RA Wohnen zu Grunde zu legen und diese im Rahmen ihrer Planungen (u. a. Bebauungsplanung, Objektplanung) weiter zu qualifizieren und bei Bedarf anzupassen. • Zustimmung zum Konzept der Qualitätssicherung der Umsetzung des 2. RA sowie der Einrichtung und Durchführung eines Beratungsgremiums für Freiham 2. Realisierungsabschnitt. Anmeldung der erforderlichen Haushaltsmittel für das Beratungsgremium im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2025 für den Haushalt 2026 ff. • Beauftragung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, ein Beratungsgremium für Freiham 2. Realisierungsabschnitt einzurichten und die Geschäftsführung zu übernehmen. • Zustimmung zu den Ausführungen zur P + R-Anlage und Beauftragung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, zur Anbindung der geplanten U-Bahnhaltestelle Freiham bei weiteren Planungen eine Park + Ride-Anlage im Umgriff des Bebauungsplangebietes des 1. Bauabschnitts im 2. Realisierungsabschnitt vorzusehen. • Beauftragung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, mit der Vorbereitung der Vergabe der ersten Schul- und Wohnbaugrundstücke auf Grundlage der Rahmenplanung zu beginnen. • Die an der Umsetzung der Planung Freiham beteiligten städtischen Referate werden gebeten, auf Grundlage der Rahmenplanung bzw. der nachfolgenden Bebauungsplanung die Planung und Vorhaben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vorzubereiten bzw. durchzuführen. Das Baureferat wird gebeten, auf der Basis der Rahmenplanung und der konzeptionellen freiraumplanerischen Vorgaben die Planungen für die öffentlichen Platz- und Grünflächen aufzunehmen. • Die Stadtwerke München GmbH / MVG und die P+R Park & Ride GmbH / MRG GmbH werden für den Bereich der ÖPNV-Umsteigebereiche (u. a. U-Bahn, Bushaltestellen und ggf. Trambahn, P+R-Anlage, B+R-Anlage, Mobilitätsangebote) und Quartiersgaragen sowie jeweils deren Anschlüsse an die öffentlichen Verkehrsflächen und den S-Bahnhalten Freiham und Aubing gebeten, sich mit den betroffenen städtischen Referaten abzustimmen.
-----------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none">• Geschäftsmäßige Behandlung von Anträgen und Empfehlungen
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Freiham, Rahmenplanung, 2. Realisierungsabschnitt
Ortsangabe	Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Telefon: 0 233-22821
22445
24569
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-45P
PLAN-HAII-52
PLAN-HAII-45V

Siedlungsschwerpunkt Freiham Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt

A) Ergebnisse der Rahmenplanung

B) Durchführung von Realisierungswettbewerben und Fortführung des Beratungsgremiums für Umsetzungsprojekte des 2. Realisierungsabschnitts (2. RA) Freiham Nord

C) Auftrag des Stadtrats zur P+R-Anlage für die U-Bahn-Station Freiham Zentrum (U5)

D) Weiteres Vorgehen

E) Anträge und Empfehlungen

- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages 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 Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019
- Ausreichend Fahrradabstellflächen im Neubaugebiet Freiham
Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022
- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019
- Fassadenbegrünung für Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021
- Überdurchschnittliches Angebot an Fahrradabstellflächen im 2. RA Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022
- Stellungnahmen der Wohnungsbau-träger im 1. Realisierungsabschnitt Freiham bzgl. der praktischen Umsetzung der Rahmenplanentwürfe
Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022

- Freizeiteinrichtungen Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021
- Freizeiteinrichtungen wie Kino und Schwimmbad in Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Mehr soziale Infrastruktur für Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Weiterbau Freiham erst wenn U5 in Betrieb ist
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023

Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
10.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	3
A) Ergebnisse der Rahmenplanung	3
B) Durchführung von Realisierungswettbewerben und Fortführung des Beratungsgremiums für Umsetzungsprojekte des 2. RA Freiham Nord	36
C) Auftrag des Stadtrats zur Park + Ride-Anlage für die U-Bahn- Station Freiham Zentrum (U5)	39
D) Weiteres Vorgehen	41
E) Anträge und Empfehlungen	43
F) Beteiligung des Bezirksausschusses 22	69
II. Antrag der Referentin	93
III. Beschluss	95

Telefon: 0 233-22821
22445
24569
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/45P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/45V

Siedlungsschwerpunkt Freiham Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt

A) Ergebnisse der Rahmenplanung

B) Durchführung von Realisierungswettbewerben und Fortführung des Beratungsgremiums für Umsetzungsprojekte des 2. Realisierungsabschnitts (2. RA) Freiham Nord

C) Auftrag des Stadtrats zur P+R-Anlage für die U-Bahn-Station Freiham Zentrum (U5)

D) Weiteres Vorgehen

E) Anträge und Empfehlungen

- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages 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 Wacker-
mann, Herr StR Walter Zöller, Herr StR Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019
- Ausreichend Fahrradabstellflächen im Neubaugebiet Freiham
Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaß-
mann vom 05.05.2022
- Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes
22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019
- Fassadenbegrünung für Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021
- Überdurchschnittliches Angebot an Fahrradabstellflächen im 2. RA Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022
- Stellungnahmen der Wohnungsbau-träger im 1. Realisierungsabschnitt Freiham bzgl.
der praktischen Umsetzung der Rahmenplanentwürfe
Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-
Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022
- Freizeiteinrichtungen Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021

- Freizeiteinrichtungen wie Kino und Schwimmbad in Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Mehr soziale Infrastruktur für Freiham
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022
- Weiterbau Freiham erst wenn U5 in Betrieb ist
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 -
Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023

Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582

Anlagen:

1. Übersichtsplan (ohne Maßstab)
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Luftbild Überblick Freiham
4. Rahmenplanung Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt
 - a) Rahmenplan Entwurf
 - b) Rahmenplanung Fachkonzepte Entwurf
 - c) Studie Quartiersgaragen
5. Übersicht Rahmenterminplanung Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt
6. Übersicht Baufelder/-grundstücke mit Durchführung Wettbewerbe / Begleitung durch
Beratungsgruppe
7. Übersichtsplan Realisierungs-/Bauabschnitte Freiham Nord (ohne Maßstab)
8. Umgriff Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 vom 12.02.2020
(M 1:15.000)
9. Antrag Nr. 14-20 / A 05822
10. Antrag Nr. 20-26 / A 02692
11. Antrag Nr. 14-20 / B 06933
12. Antrag Nr. 20-26 / B 01950
13. Antrag Nr. 20-26 / B 04042
14. Antrag Nr. 20-26 / B 04385
15. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033
16. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588
17. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597
18. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273
19. Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 19.10.2023
20. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 21.03.2024

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu treffenden Maßnahmen die wirtschaftliche, finanzielle, städtebauliche und kulturelle Entwicklung der Stadt entscheidend berühren.

A) Ergebnisse der Rahmenplanung

1. Überblick und Stand der Planungen in Freiam Nord (siehe Anlagen 1, 2 und 3)

Das Stadterweiterungsgebiet Freiam im Münchner Westen mit rund 350 Hektar zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München.

Die Lage im Stadtgebiet sowie die Übersicht über die einzelnen Planungen ist den Anlagen 1, 2 und 3 zu entnehmen.

Freiam Süd wurde bereits zu einem Gewerbestandort mit Arbeitsplätzen für insgesamt ca. 7.500 Menschen ausgebaut. Freiam Nord soll auf einer Fläche von rund 200 Hektar bis ca. 2040 als kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort für ca. 25.000 - 30.000 Einwohner*innen mit den notwendigen Infrastruktureinrichtungen entstehen. Dabei gliedert sich Freiam Nord in den 1. Realisierungsabschnitt im östlichen und südlichen Bereich, den mittig liegenden 2. Realisierungsabschnitt und den Landschaftspark Freiam im Westen und Norden. Der Entwicklung von Wohnungsbauflächen kommt gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 07705) „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm 'Wohnen in München VII' 2023-2028“ (WIM VII) eine besonders hohe Priorität zu. Aktuell ist Freiam Nord als eine der größten stadteigenen Maßnahmen von besonderer Bedeutung für die notwendige Baurechtsschaffung von Wohnungen und von Infrastruktur insbesondere für den Münchner Westen.

Die Planung und Umsetzung des Wohnstandortes Freiam Nord erfolgt aufgrund der Größe des Entwicklungsgebietes in mehreren Realisierungsabschnitten und wird von Verkehrsplanungen sowie Planungen zum Badensee begleitet:

- 1. Realisierungsabschnitt (1. RA) Freiam Nord:
Der 1. RA Freiam Nord befindet sich in der Umsetzung. Hier sollen bis ungefähr ins Jahr 2028 ca. 4.400 Wohneinheiten (WE) realisiert werden. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den 1. RA ist am 20.01.2016 in Kraft getreten (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04016 für den Satzungsbeschluss). Ein ergänzender Beschluss wurde von der

Vollversammlung des Stadtrats zum „1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord - Dringender Bedarf an bezahlbarem Wohnraum in München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06617) am 20.07.2016 gefasst. Er beinhaltet die Möglichkeit zur Realisierung von zusätzlicher Geschossfläche für Wohnbaugrundstücke.

- **Autobahnanbindung Freiham:**
Für die vorläufige verkehrliche Anbindung von Freiham Nord an die Autobahnanschlussstelle Germering-Nord wurde ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 2092 (Anbindung an BAB A 99) wurde am 20.11.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01508) gefasst.
 - Der Stadtrat hat den Bebauungsplan Nr. 2092 für die vorläufige Autobahnanbindung am 25.10.2017 als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870). Dieser Bebauungsplan ist am 09.03.2018 in Kraft getreten.
 - Für die endgültige Autobahnanbindung (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2092) wird aktuell das Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte im April / Mai 2016.

- **Landschaftspark Freiham:**
Für den künftigen Landschaftspark Freiham wurde vom Baureferat ein zweistufiger Wettbewerb mit prozessbegleitender Bürgerbeteiligung mit dem ursprünglichen Ziel durchgeführt, die südliche Teilfläche des Landschaftsparks zeitnah mit dem Wohnungsbau des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord herzustellen. Der Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2083 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12880) ist am 25.09.2013 erfolgt. Der Bebauungsplan zum 1. Bauabschnitt Landschaftspark (südlicher Teilbereich) befindet sich im laufenden Verfahren. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte im April / Mai 2018. Zu den Planungs- und Flächenabhängigkeiten sowie den zeitlichen und verfahrenstechnischen Zusammenhängen des Landschaftsparks Freiham Nord, den Ausbauabsichten (6-streifig) der Bundesautobahn BAB 99 durch die Autobahn GmbH und einer Bereitstellung zunächst eines Teils der Landschaftsparkflächen für die angrenzenden Bewohner*innen wurde am 06.10.2021 ein weiterer Beschluss „Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB 99“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495) durch den Stadtrat gefasst. Es wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Planungen gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat sowie der Autobahn GmbH in engem Austausch aufeinander abzustimmen.
Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu

ohne Flächenverlust - die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt - realisiert werden kann. Gemäß dem mit allen Beteiligten abgestimmten Rahmenterminplan sollen erste Abschnitte des Landschaftsparks ab 2027 realisiert werden, die den Bürger*innen ab Ende 2028 zur Verfügung stehen.

Aufgrund der oben genannten gemeinsamen Abhängigkeiten zum Ausbau der BAB 99 und der Bebauungspläne für den endgültigen Autobahnzubringer und den Landschaftspark werden die Verfahren zu einem Bebauungsplan zusammengefasst. Nächster Verfahrensschritt wird die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Anhörung des Bezirksausschusses sein.

- **Anbindung Freiham an Aubing:**
Bei Realisierung der Gesamtmaßnahme von Freiham (1. und 2. RA) ist eine Anbindung von der Aubinger Allee nach Norden zu realisieren, dabei soll die verträglichste Verkehrsanbindung nach Norden gewährleistet werden und gleichzeitig der Aubinger Ortskern von Durchgangsverkehren freigehalten werden. Zur Klärung der städtebaulichen und verkehrlichen Maßgaben dieser Anbindung wurde 2017 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Dazu wurden verschiedene Varianten untersucht und mit den Bürger*innen vor Ort diskutiert. Am 16.01.2019 hat der Stadtrat mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11927 den Beschluss „Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham – Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“ gefasst.
Zuletzt wurde durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 26.01.2022 eine Öffentlichkeitsveranstaltung zur Anbindung Aubing u. a. mit Beteiligung des Bezirksausschusses, der Bürgerinitiative Aubing und des Mobilitätsreferates durchgeführt.
Zeitnah zum Beschluss des Rahmenplans für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord soll dem Stadtrat eine weitere Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie „Anbindung Aubing an Freiham“ und der Einleitung der Bauleitplanverfahren für die Potentialfläche Aubing bzw. Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße, Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653) vorgelegt werden.
- **U-Bahnplanung in Freiham:**
Mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahnplanung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wurde die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiham-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (LHM) aufgenommen.
Das Baureferat wurde beauftragt, die Vorplanung für eine Verlängerung der U5-West zu einem möglichen Streckenende an einem zukünftigen U-Bahnhof Freiham-Zentrum (Bereich 2. RA Freiham Nord) inklusive einer Wende- und Abstellanlage (Bereich Landschaftspark Freiham) aufzunehmen. Eine denkbare Verlängerung der U5-West in Richtung Germering ist

dabei 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.

Mit den entsprechenden Planungen der Verlängerung der U5 von Pasing bis Freiham wurde bereits Anfang 2019 begonnen. Die U-Bahnlinie im Bereich Freiham Nord soll auf Höhe des Autobahnzubringers in Ost-West-Richtung verlaufen. Da erst die Bauarbeiten der Strecke vom Laimer Platz bis zum Pasinger Bahnhof fertiggestellt werden müssen, ist mit einer Inbetriebnahme der U-Bahnlinie 5 nach Freiham zwischen 2035 und 2040 zu rechnen.

Die Entscheidung für eine U-Bahnanbindung hat ebenfalls Auswirkungen auf die Planung und Umsetzung des 2. RA. Räumlich ist vor allem die Integration des Stationsbauwerks mit den entsprechenden Aufgängen, Oberlichtern und aufgehenden Schächten in den städtebaulichen Entwurf von Bedeutung. Auch organisatorisch ist das U-Bahnbauwerk hinsichtlich der unterschiedlichen Zeithorizonte bei der Aufsiedlungsstrategie zu berücksichtigen.

- Planungen zur Tram:
Gemäß Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848; Beschluss der Vollversammlung am 27.01.2021) der Landeshauptstadt München soll die Verlängerung der Trambahnlinie 17 von der Amalienburgstraße bis nach Freiham im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Die Machbarkeitsstudie der Tramtrasse wird aufgrund der Priorisierung anderweitiger Trambahnprojekte frühestens in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre erstellt werden.
- Planungen zum Badesee Freiham:
Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2023 (Machbarkeitsstudie für die Anlage eines Badesees in Freiham; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794) wurde der Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Badesees Freiham zugestimmt. Die Variante 3 (Entwurf für optimierten Schallschutz für eine optimierte Erholungsnutzung ohne Verbleib des Transportbetonwerkes) wird weiterverfolgt.
Im Folgenden sind durch die beteiligten Referate (Baureferat, Kommunalreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) geeignete Verfahren für die Sicherung des Badesees und die Herstellung seiner Grünanlagen und Freiflächen zu prüfen und einzuleiten.

2. Anlass und Stand der Planungen des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord sowie aktuelle Beschlusslage

a) Anlass und Wettbewerb

Der 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord mit rund 55 Hektar stellt nun eine der letzten zu entwickelnden Flächen mit Wohnraumpotential in Freiham dar. Der erste Schritt zur Planung wurde bereits mit dem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss durchgeführt, der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 22.03.2017 gefasst wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723). Mit ihm wurden die Eckdaten und Zielsetzungen für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für den 2. Realisierungsabschnitt festgelegt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Wettbewerb in einem offenen, zweistufigen Verfahren unter Einbindung der Öffentlichkeit auszuloben und durchzuführen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren, gemäß den Empfehlungen des Preisgerichts die Rahmenplanung an die Wettbewerbsgewinner*innen im Vergabeverfahren nach Vergabeverordnung (VgV) zu vergeben. Außerdem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes und der Vergabeentscheidung für die Rahmenplanung zu berichten.

b) Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses

Als Grundlage für die Rahmenplanung dienten die Ergebnisse des im Jahr 2017 / 2018 durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs, bei dem die Büros Hild und K Architekten BDA, München mit Sergison Bates architects LLP, London mit von Ballmoos Krucker Architekten AG, Zürich mit Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich den 1. Preis erhielten. Die Wettbewerbssieger*innen konnten auch für die Erarbeitung der Rahmenplanung gewonnen werden. Der Zuschlag wurde im Januar 2019 nach der Durchführung des Verhandlungsverfahrens auf das Angebot der folgenden Bietergemeinschaft erteilt:

Hild und K Architecture GmbH, München mit
Sergison Bates architects LLP, London (UK) mit
Büro Krucker AG, Zürich (CH) mit
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich (CH).

Mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14917) wurde daher der Stadtrat über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord und die Vergabeentscheidung zur Rahmenplanung des 2. Realisierungsabschnitts informiert sowie die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 für den 1. Bauabschnitt im Süden des 2. Realisierungsabschnittes beschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde u. a. beauftragt, die Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord zu erstellen, über die Ergebnisse der Rahmenplanung im Stadtrat zu berichten, das im Rahmen

des 1. Realisierungsabschnitts entwickelte Konzept zur Zwischennutzung für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiam Nord fortzuführen sowie ein Beratungsgremium für die Beurteilung / Beratung von Wohnungsbauvorhaben und deren Freiflächen einzurichten.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses ist zu ergänzen, dass der Rahmenplanungsprozess von zusätzlichen Rahmenbedingungen und neuen Vorgaben begleitet wurde und dahingehend in der Planung darauf reagiert werden musste bzw. die Neuerungen Eingang in den Rahmenplan gefunden haben. So sind hierbei u. a. folgende wesentliche Aspekte und Themen während des Rahmenplanungsprozesses eingeflossen:

- die Verlängerung der U-Bahn mit dem vorgesehenen U-Bahn-Halt in Freiam Zentrum mit den räumlichen, städtebaulichen und erschließungstechnischen Auswirkungen
- der Grundstückstausch für den Grund- und Mittelschulstandort im Süden des 2. RA (aufgrund der gegebenen Eigentumssituation und der Flächenverfügbarkeit) mit Zusammenfassung zu einem Schulcampus auf einem Grundstück zur Ermöglichung diesen Schulstandort als Vorabmaßnahme vorzusehen
- die Entscheidung der Integration von Quartiersgaragen anstelle von Tiefgaragen im Zusammenhang mit der Mobilitätswende und der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts
- die Vorgaben und Ziele der Landeshauptstadt München hinsichtlich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie der Förderung von Wohnungsbau in Holzbauweise, die bereits auf der Maßstabsebene des Rahmenplanes relevant sind

c) Entwurf Rahmenplan für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord (Anlage 4a)



Abbildung 1: Rahmenplan 2. RA Freiham Nord (Stand 04.04.2023)
 Quelle: Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

Der Entwurf des Rahmenplans für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord umfasst ca. 55 ha, wovon sich derzeit etwa 57 % im Eigentum des Zweckverbandes Freiham, etwa 18 % im Eigentum der Landeshauptstadt München und etwa 25 % in Privateigentum befinden. Er schließt an die bestehenden bzw. derzeit in der Umsetzung befindlichen Siedlungsbereiche des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord im 22. Stadtbezirk an. Im Westen berücksichtigt die Rahmenplanung die zukünftige freiräumliche Entwicklung mit dem geplanten Landschaftspark Freiham. Zudem wird ein Autobahnzubringer Freiham an die Bundesautobahn BAB A 99 anbinden. Für beide Maßnahmen laufen die Bebauungsplanverfahren parallel.

Der Entwurf der Rahmenplanung sieht eine bauliche Entwicklung von rund 6.200 Wohneinheiten für ca. 16.000 Einwohner*innen vor, ergänzt durch weitere Nutzungen wie Bildungs- und Kindertageseinrichtungen, einen integrierten Nahversorger sowie weitere kleinere soziale, kulturelle und gewerbliche Einheiten. Insgesamt sollen ca. 34,4 ha Bauland mit etwas über 570.000 m² Geschossfläche Wohnen (bzw. rund 800.000 m² Gesamtgeschossfläche inkl. Schulen und Quartiersgaragen) sowie rund 6,6 ha öffentliche Grün- und Freiflächen im Umgriff des 2. Realisierungsabschnittes entstehen.

Die Rahmenplanung für den 2. Realisierungsabschnitt mit ihren Inhalten und Fachkonzepten (Anlage 4) gibt einen großmaßstäblichen Rahmen vor, der sowohl in der Bebauungsplanung als auch auf Ebene der Objektplanung durch die zuständigen Fachreferate geprüft und bei Bedarf qualifiziert und angepasst werden muss. Sie gibt den Rahmen für die Entwicklung der Baugrundstücke wie auch der öffentlichen Flächen vor.

Im Einzelnen sind folgende Teilbereiche bzw. Elemente geplant:

Wohnbauquartiere

Sämtliche der rund 6.200 Wohnungen im 2. Realisierungsabschnitt sollen in 18 Wohnbauquartieren entstehen. In diesen sind außerdem, gemäß dem vorläufigen Planungsstand, insgesamt vierzehn Quartiers(hoch)garagen, davon vier Mobilitätshäuser und zehn automatisierte Parkgaragen, sowie elf integrierte Häuser für Kinder geplant. Die genaue Anzahl und Größe der Häuser für Kinder kann erst nach Vorliegen der konkreten Rahmenbedingungen (Anzahl Wohneinheiten gesamt, Bauraten, Fördermix) in den nachfolgenden Verfahren bestimmt werden. Die Erdgeschosszonen werden teilweise als Hochparterre zum Wohnen genutzt, an Orten mit infrastruktureller Bedeutung jedoch werden diese ebenerdig ausgebildet und bieten Raum für soziale und öffentliche Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Jugend-, Familien- und Nachbarschaftstreffs oder kulturelle Einrichtungen. Aber auch infrastrukturelle Angebote wie ein Nahversorger, kleinere Läden, Büros und Gewerbe, örtliche Dienstleistungen, Gastronomie oder Mobilitätszentrale und -kioske sind im Rahmenplan vorgesehen. Alle Wohnquartiere sind als Blockrandstruktur gefasst, die in Teilen als offene Bauweise und in Bereichen mit einer städtebaulichen Setzung und / oder erhöhter Lärmexposition als geschlossene Bebauungsstruktur geplant sind, die als mehrgeschossiger Wohnungsbau analog dem 1. RA vorgesehen werden soll. Die Geschossigkeit wurde, auch aufgrund der höheren Dichte gegenüber dem 1. RA, schwerpunktmäßig mit vier bis

acht Geschossen geplant. Durch Höhendifferenzierungen an markanten Stellen und Einbeziehung von Einzelgebäuden kann die vorgesehene Struktur vervollständigt werden.

Die Rahmenplanung sieht u. a. im Sinne des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit für die Wohngebäude des 2. RA Freiham Nord neben der Dachbegrünung und den Dachflächen für Photovoltaik, nun auch verstärkt Fassadenbegrünungsbereiche vor und ermöglicht an vielen Stellen Holzbauweise.

Schulcampus (im Süden)

Eine wesentliche Änderung des nun vorliegenden Rahmenplans gegenüber dem Wettbewerbsentwurf stellt der Tausch der Baufelder für die Schulen im Südosten des 2. Realisierungsabschnitts dar. Waren im Wettbewerbsergebnis das Grundstück für die Mittelschule noch nördlich und das der Grundschule noch südlich des Autobahnzubringers als jeweils autarke Schulgelände geplant, so sind diese nun als gemeinsamer Schulcampus südlich des Autobahnzubringers und nördlich des südlichen Grünfingers zusammengefasst.

Auf dem Schulcampus werden eine 5-zügige Grundschule, eine 5-zügige Mittelschule (3 Züge Mittelschule und 2 Züge Sonderpädagogisches Förderzentrum) sowie ein Haus für Kinder (HfK 3-3-0) mit drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen errichtet. Ergänzt wird das bauliche Ensemble um mehrere Sporthallen und Freisportanlagen sowie eine gemeinsam genutzte Mensa, wobei die Sportflächen neben der schulischen auch für außerschulische Nutzungen (u. a. Vereinssport) zur Verfügung stehen. Insgesamt werden rund 1.200 Schüler*innen und rund 110 Kinder der Kindertageseinrichtung diesen Campus besuchen.

Grundlage für die Fortschreibung des Rahmenplans bildet das Ergebnis intensiver Abstimmungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Referat für Bildung und Sport und dem Kommunalreferat, resultierend aus der Notwendigkeit der frühzeitigen Erstellung der Schulen in Verbindung mit der Grundstücksverfügbarkeit durch die Landeshauptstadt München.

Im Herbst 2021 wurde vom Baureferat ein VgV-Verfahren für die Baumaßnahme durchgeführt, wobei die städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Ziele, die Planungsvorgaben und die schulbetrieblichen Anforderungen referatsübergreifend abgestimmt wurden und in die Aufgabenbeschreibung eingeflossen sind. Im Januar 2022 ist das Büro Fritsch & Tschaidse Architekten GmbH aus München im Rahmen der Schulbauoffensive mit der Objektplanung beauftragt worden. Die Mittelschule u. a. mit Mensa, einer 3-fach-Sporthalle und damals noch mit Planung einer Kfz-Tiefgarage (s. u. weitere Erläuterungen), soll im Zuge eines ersten Bauabschnitts des Schulcampus bis Sommer 2027 fertiggestellt werden, die Grundschule mit 1-fach Sporthalle, das Haus für Kinder und die zugehörigen Sport- und Freiflächen in einem zweiten Bauabschnitt bis Sommer 2028.

Auf einer Schulcampusfläche von rund 3,7 ha sieht der Entwurf der Planer*innen des VgV-Verfahrens zwei L-förmige Schulgebäudekomplexe vor, die nach Norden und Osten eine klare Raumkante zum öffentlichen Straßen- und Platzraum bilden, wobei die Mittelschule im Norden und die Grundschule mit Kindertageseinrichtung auf der Südhälfte situiert ist. Die Baumassen im Osten wurden mit vier Geschossen vorgesehen, während sich die Gebäude nach Westen öffnen und die Geschossigkeit abgestaffelt wird. Die Sport- und Freiflächen orientieren sich dabei ebenfalls nach Westen zum Landschaftspark sowie zum südlichen

Grünfinger hin und befinden sich durch die Positionierung der Gebäude sowie einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Norden des Grundstücks in einem abgeschirmten Bereich abseits von der Schallemission des Autobahnzubringers und den weiteren Verkehrsflächen. Die Erschließung der Gebäude erfolgt über den Quartiersboulevard und den südlichen Quartiersplatz. Die Durchwegung der Schule ist während des Schulbetriebes nicht möglich. Das Schulgelände kann aber im Rahmen des Beschlusses zur Öffnung von Schulhöfen und Schulsportplätzen vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04987) der Bevölkerung außerhalb der Betriebszeiten zur geregelten Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

Die Ergebnisse des VgV-Verfahrens werden zusammen mit den anschließenden weiterführenden Planungen des Referates für Bildung und Sport und des Baureferates in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung entsprechend auch in der nachfolgenden Bauleitplanung Berücksichtigung finden. Der Schulcampus soll als vorgezogene Maßnahme auf Basis einer Genehmigung nach § 35 BauGB realisiert werden. Der erste Teil des Bauantrags für die Mittelschule mit Sporthalle und Mensa wurde bereits im 2. Quartal 2023 eingereicht. Der zweite und abschließende Teil des Bauantrags zur Grundschule mit Sporthalle und Haus für Kinder steht noch aus und wird im Jahr 2024 erwartet.

Hinsichtlich der angedachten Tiefgaragenplanung im Schulcampus gemäß Rahmenplanung und dem bereits durchgeführten VgV-Verfahren sind allerdings nachfolgend noch weitere Aspekte zu beachten.

Das in der fortfolgenden Rahmenplanung beschriebene Konzept für das Neubauviertel Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt sieht eine Vielzahl an Quartiersgaragen vor, die von jedem Standort in zumutbaren, fußläufigen Abständen zu erreichen sind, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Teilen oder sogar ganz auszuschließen. Außerdem wird das für den 2. RA Freiham Nord vorgesehene Nahmobilitätskonzept durch einen zukünftigen U-Bahn-Anschluss in Schulcampusnähe, Bus- und ggf. Straßenbahnverbindungen sowie bereits vorhandene S-Bahn-Linien ergänzt (Verkehr bis 2035 klimaneutral).

Es wird daher in den nachfolgenden Planungen bzw. im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154) vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Einbindung der beteiligten Referate (Mobilitätsreferat, Referat für Bildung und Sport und Baureferat) eine Unterbringung der erforderlichen Stellplätze in einer in der Nähe liegenden Garagen in die Planung aufgenommen.

Grundschule im Norden

Zusätzlich zum Schulcampus im Südwesten sieht die Rahmenplanung im 2. RA Freiham Nord eine weitere Grundschule mit Sporthalle und Freisportflächen im Nordwesten des 2. Bauabschnitts vor. Insgesamt sind im 2. Realisierungsabschnitt somit zwei Standorte für Grundschulen vorgesehen.

Optionale weiterführende Schule im Norden

Optional kann das Angebot an weiterführenden Schulen in Freiham im

2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts ergänzt werden. Hierfür sind im Nordosten Flächen für weiterführende Schulen vorgesehen. Gleichzeitig wird hiermit im Rahmenplan ein Schulschwimmbad vorgesehen.

Öffentliche Grünflächen

Das Konzept für den geplanten Wohnstandort Freiham geht von der Idee des Weiterbaus der Stadt in Form einer kompakten von Freiräumen umschlossenen Siedlung aus. Im Westen soll ein großzügiger Landschaftspark den neuen Stadtrand prägen. Die Flächen im 2. Realisierungsabschnitt des Landschaftsparks befinden sich überwiegend noch nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Im 1. Realisierungsabschnitt sind bereits das Nord-Süd verlaufende Grünband im Übergang zu Neuaubing sowie ein Teil des West-Ost gerichteten südlichen Grünfingers, welcher das Grünband künftig mit dem Landschaftspark vernetzen wird, errichtet worden. Die zentrale grüne Fuß- und Radwegeachse einschließlich des Freihamer Angers in Nord-Süd-Richtung wird derzeit hergestellt. Die öffentlichen Grünflächen im Wohngebiet westlich der Aubinger Allee werden sukzessive mit der Wohnbebauung voraussichtlich ab 2029 hergestellt. Ergänzt werden diese öffentlichen Grünflächen durch die bereits fertiggestellten Grün- und Freiflächen im Bildungscampus und im Sportpark, die zu großen Teilen auch öffentlich sind.

Bereits mit dem 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts wird der West-Ost gerichtete südliche Grünfinger kontinuierlich weiter ausgebaut. Durchsetzt von Spiel-, Sport- und Gemeinschaftsnutzungen zieht sich der südliche Grünfinger als tiefer, offener Landschaftsraum in den Stadtkörper. Er verzahnt sich mit dem südlich anschließenden grünen Anger, der neuen Bebauung im Norden und dem westlich angrenzenden Landschaftspark.

Im Norden durchquert ein weiterer West-Ost gerichteter Grünfinger im 2. Realisierungsabschnitt die Wohnbauquartiere des 2. Bauabschnitts. Im Kontrast zum südlichen hat der nördliche Grünfinger einen eher städtischen Charakter. Ausgehend von der Aubinger Allee öffnet sich eine Abfolge von eigenständigen, vom Quartier intensiv genutzten Grünräumen zum offenen Landschaftsraum im Westen und agiert als zentraler städtischer Parkraum für das Quartier.



Abbildung 2: Öffentliche Freiräume, 2. RA Freiam Nord (Stand 20.04.2023)
 Quelle: Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

Quartiersplätze

Im Norden und im Süden schließt der Quartiersboulevard mit den nachbarschaftlichen Quartiersplätzen ab. Diese beiden eher städtischen anmutenden Freiräume dienen als erweitertes Freiflächen- und Aufenthaltsangebot für die Anwohner*innen, während sich der nord-süd-verlaufende Boulevard in der Quartiersmitte zu einem zentralen, eher begrünt gestalteten Freiraum öffnet, der die Bedürfnisse der Stadtbewohner*innen nach einem freien, informell gestalteten Freiraumbaustein abbildet und einen begrüntem Rückzugsraum bietet.

An der Ostseite des 2. Realisierungsabschnittes gelegen, angegliedert an die Aubinger Allee und unmittelbar am neuen U-Bahnhof Freiham sowie als Ergänzung zu dem Platz bzw. der platzartigen Aufweitung auf der gegenüberliegenden Seite des Quartierszentrums im 1. RA Freiham Nord, markiert eine weitere Platzfläche das Zentrum des neuen Stadtteils (Quartiersplatz „Freiham Zentrum“).

Großbäume greifen die Baumstruktur entlang der Aubinger Allee auf und führen sie nach Westen über den Platz. Sie bilden ein grünes Dach und schaffen eine Zonierung und Aufenthaltsqualität auf der offenen Platzfläche, welche flexibel nutzbar ist, aktiv bespielt werden kann und als Marktplatz fungieren kann.

Ergänzend zu den Quartiersplätzen und dem Platz „Freiham Zentrum“ bilden sogenannte Fischerdreiecke informelle Begegnungsorte, die wie beiläufig in das Quartier eingewoben sind und besondere städtebauliche Orte im Quartier darstellen. Bei den Fischerdreiecken handelt es sich um platzartige Aufweitungen an Kreuzungen, die als dreieckige Plätze einem Wohnbaugebiet zugeordnet sind. Die Verknüpfung von privatem und öffentlichem Raum ist hier besonders wichtig, wobei Erdgeschosszonen mit Läden, Gastronomie, sozialen Einrichtungen oder gemeinschaftlich genutzten Flächen zu einer Belebung und Bespielung der Flächen beitragen können.

d) Verkehr und Mobilität im 2. RA Freiham Nord

Beschlusslage zum Thema Mobilität

Am 13.02.2019 hat der Stadtrat den Beschluss „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 13893) gefasst. Darin wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im 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. In der Inzell-Initiative wurden Visionen, Ziele und Werkzeuge zu einem gemeinsamen Mobilitätsbild für München und die Region bis zum Jahr 2030 entwickelt. Auch wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u. a. beauftragt „im Rahmen separater Fachbeschlüsse konkrete Maßnahmenvorschläge im Stadtrat einzubringen“.

In Freiham Nord entsteht bis 2040 ein neuer Stadtteil für über 25.000 Einwohner*innen. 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 motorisierten Individualverkehrs sowie den Begleiterscheinungen wie Lärm, Luftreinhaltung etc. zu stellen und ein nachhaltiges Mobilitätskonzept aufzustellen. Freiham eignet sich daher gut, den Arbeitsstand der Modellstadt 2030 (Sitzungsvorlage 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 und 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.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daraufhin einen fachlichen Folgebeschluss erarbeitet, der sich 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, orientiert. Zur Umsetzung der Visionen des Beschlusses „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ wurden dabei fünf der sechs Schlüsselwerkzeuge entnommen, die in Zusammenarbeit aller beteiligten Referate für Freiham mit 22 konkreten Maßnahmen versehen wurden und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wurden.

Zur Erarbeitung des umfassenden Mobilitätskonzeptes für Freiham Nord und der modellhaften Umsetzung von Quartiersgaragen wurde somit am 19.02.2020 in der öffentlichen Sitzung der Vollversammlung der Beschluss gefasst - „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzeptes für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576).

Es sind 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 entsprechende Regelungen im Bebauungsplan, in städtebaulichen Verträgen, örtlichen Bauvorschriften und/oder Wohnungsbauausschreibungen zu treffen. Für den gesamten Stadtteil Freiham Nord ist das Ziel, die Mobilität im Quartier effizient zu gestalten, den motorisierten Individualverkehr (MIV) gering zu halten und einen hohen Anteil an Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr zu schaffen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird u. a. beauftragt, die Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum auf ca. 1 Stellplatz pro 15 Wohneinheiten festzulegen und das Stellplatzverhältnis für Kfz je Wohneinheit auf maximal 0,5 zu reduzieren. Für Fahrräder sind über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung hinaus ausreichende, komfortable und vielfältige Fahrradabstellanlagen festzusetzen.

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

Mit dem Beschluss „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436) hat sich der Stadtrat für die positiven verkehrsplanerischen Effekte von Quartiersgaragen in Verbindung mit der möglichst maximal effizienten Nutzung von bebaubaren Flächen ausgesprochen. Die Flexibilität bei sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, die Kosteneffizienz, die Flächeneffizienz, die Möglichkeit der Kombination mit weiteren

quartiersversorgenden Nutzungen und die Vermeidung unterbauter Flächen in Verbindung mit qualitativ hochwertiger Freiraumgestaltung sind nur einige Aspekte, die Quartiersgaragen zu einem positiven Maßnahmenbaustein in multimodalen quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten machen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist beauftragt, in neuen Planungsgebieten zu prüfen, ob und wie Quartiersgaragen in Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätskonzepten städtebaulich und architektonisch in Neusiedlungsgebieten realisiert werden können und ob diese auch als Logistikstützpunkte ausgestaltet werden können.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit Beschluss vom 07.07.2020 in der Öffentlichen Sitzung des Umweltausschusses („München verstärkt seinen Beitrag zur Luftreinhaltung durch Forcierung der Durchdringung von E-Fahrzeugen und Car-Sharing Flotten sowie durch Kooperation mit der Industrie (MoU)“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00539) mit einer strategischen Weiterentwicklung der Themenfelder E-Stellplätze und Carsharing-Stellplätze als Bestandteil des ruhenden Verkehrs beauftragt.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr, sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So soll z. B. in der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr dessen Anteil bis 2030 auf 30 Prozent an allen Wegen steigen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen sollten sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d. h. zugunsten der Angebote des Umweltverbands (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und in Ergänzung Shared Mobility) orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen gewährleisten zu können, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können.

Verkehrerschließung im Rahmenplan

Für den Fuß- und Radverkehr entsteht ein engmaschiges Netz an Straßen und Wegen, über das sich jede*r sicher und barrierefrei innerhalb des 2. Realisierungsabschnitts bewegen kann, aber auch attraktiv über den 1. Realisierungsabschnitt nach Osten in Richtung Neuaußing und in den zukünftigen Landschaftspark im Westen gelangen kann.

Die in Abbildung 3 dargestellte Durchwegung der Schule im Baufeld A + D ist während des Schulbetriebes nicht möglich. Das Schulgelände kann aber im Rahmen des Beschlusses zur Öffnung von Schulhöfen und Schulsportplätzen vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04987) der Bevölkerung außerhalb

der Betriebszeiten zur geregelten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Der Rahmenplan sieht im Nahmobilitätskonzept zudem ausreichend Fahrradabstellplätze auf das gesamte Planungsgebiet verteilt vor, welche über die Fahrradabstellplatzsatzung hinausgehen.



Abbildung 3: Verkehrserschließung 2. RA Freiham Nord (Stand 20.04.2023)
Quelle: Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

Im öffentlichen Personennahverkehr ist neben den beiden S-Bahn-Haltestellen Aubing und Freiham im Norden und Süden von Freiham Nord eine neue U-Bahnstation (Verlängerung der Linie U5 von/nach Pasing) mit dem Arbeitstitel „Freiham Zentrum“ im 2. Realisierungsabschnitt unterhalb des Autobahnzubringers vorgesehen. Die U-Bahn-Ausgänge verknüpfen im Osten an der Aubinger Allee den 1. mit dem 2. RA Freiham Nord und im Westen werden der Quartiersboulevard (Bezeichnung der Rahmenplanung) sowie der Schulcampus erreicht. Auch sieht der Rahmenplan auf dem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Quartiersboulevard zwei sich auf dem Autobahnzubringer kreuzende Buslinien mit mehreren Bushaltestellen im 2. Realisierungsabschnitt vor, die Anknüpfungsmöglichkeiten zur nördlichen, östlichen und südlichen Umgebung schaffen. Durch die Kreuzung der Buslinien auf dem Autobahnzubringer wird nördlich davon eine andere Buslinie als südlich fahren. Die Aubinger Allee dient dabei auch für den 2. Realisierungsabschnitt als Verkehrsachse für den öffentlichen Personennahverkehr und bindet auch hier über mehrere Bushaltestellen die S- und U-Bahn-Stationen an das Quartier an.

Die geplante ÖPNV-Achse auf der Aubinger Allee (im 1. RA Freiham Nord) wird weiterhin zukünftige Planungen wie beispielsweise die Tram 17 oder ggf. ein innovatives Verkehrsmittel ermöglichen können. Je nach Beschaffenheit desselben kann die ÖPNV-Spur ergänzend zum Busverkehr genutzt werden, ggf. ist aber auch eine Befahrung der kleineren Erschließungsstraßen sinnvoll, um den Buslinienverkehr zu ergänzen.

Im Weiteren wird der Einsatz von Expressbussen als Vorläuferbetrieb für die neuen U-Bahn-Verbindungen geprüft, die im Bereich der Aubinger Allee verkehren werden und einen Anschluss an das westliche U-Bahnnetz herstellen sollen.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird der 2. Realisierungsabschnitt im Süden an den neuen Autobahnzubringer zur Bundesautobahn BAB A 99 sowie im Osten an die Aubinger Allee angebunden. Für den Autobahnzubringer ist ein Mittelteiler mit Bäumen und oberflächiger Muldenversickerung vorgesehen, darunter liegt die U-Bahn-Trasse bzw. der U-Bahnhof Freiham. Von den beiden Straßen Autobahnzubringer und Aubinger Allee aus, die die belebten und mit gewerblichen Nutzungen in der Erdgeschosszone durchsetzten Hauptverkehrsachsen darstellen, soll sich die Intensität des Verkehrs nach innen zu den Straßen des neuen Quartiers hin verringern. In den Wohnquartiersstraßen des 2. RA soll zudem Tempo 30 vorgesehen werden, Schleich- und Durchgangsverkehr verhindert werden sowie in Teilbereichen sogar eine Freihaltung vom MIV erfolgen.

In Nord-Süd-Richtung durchziehen der Quartiersboulevard (ÖPNV-Trasse) und die sogenannte Wohnstraße (MIV-frei) das Quartier. Von Osten, ausgehend von der Aubinger Allee, erreichen U-förmige Erschließungsbügel die Baufelder. Eine untergeordnete Anzahl an Kfz-Stellplätzen ist hier für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer*innen, Anlieferungen, Kurzhaltezone oder Sharing-Angebote verortet. Einen ergänzenden Beitrag zum Klimaschutz leisten die Erschließungsbügel, in dem hier durch Verlagerung von Stellplätzen in Quartiersgaragen einige Versickerungsflächen im Bereich der Parkbuchten durch die

Rahmenplanung vorgeschlagen werden konnten. Die Anordnung der Erschließungsbügel führt auch dazu, dass die Straßen innerhalb des Quartiers fast ausschließlich in Ost-West-Richtung befahren werden und der Anteil der vom MIV frequentierten Wohnquartiersstraßen auf ein nötiges Mindestmaß reduziert wird. Auf diese Weise kann die Wohnstraße (Bezeichnung der Rahmenplanung) komplett von Autoverkehr freigehalten werden und dem Fuß- und Radverkehr dienen. Die Wohnstraße hat außerdem mit ihrer bepflanzten Grünfläche in der Mitte ein hohes Potenzial sich zu einem belebten Freiraum für die Quartiersnachbarschaft zu entwickeln. Auch der Quartiersboulevard als wichtige quartiersinterne Nord-Süd-Verbindung wird abschnittsweise von MIV-Verkehr freigehalten um Durchgangsverkehr zu unterbinden und den Umweltverbund zu stärken. Eine durchgängige Befahrung ist lediglich mit dem ÖPNV (Bus-Trasse), sowie dem Fuß- und Radverkehr möglich. Infrastrukturelle Maßnahmen die die Durchfahrt des MIV verhindern (z. B. passive Busschleuse) sind zu prüfen. Flankiert wird der Quartiersboulevard zudem durch gewerbliche oder soziale Nutzungen in den Erdgeschossen. Ein hoher Durchgrünungsanteil auf der Osthälfte der Verkehrsfläche, Freiflächen, Aufenthalts- und Spielnutzungen und ein durchgehender Baumbestand schaffen ein angenehmes Aufenthaltsklima.

Quartiersgaragen im Rahmenplan (siehe Anlage 4c)

Trotz der Reduktion des Stellplatzverhältnisses auf ca. 0,5 für Anwohner*innen, die einhergeht mit dem im nächsten Abschnitt beschriebenen Mobilitätskonzept, und 1 Stellplatz pro 15 Wohneinheiten für Besucher*innen stellt die angestrebte hohe städtebauliche Dichte eine große Herausforderung für die Konzeptionierung zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs dar. Das im Planungsgebiet insbesondere im Norden hoch anstehende Grundwasser würde eine unterirdische Bebauung, z. B. in Form von in jedem Baufeld flächig durchgehenden Tiefgaragen, technisch aufwändig und teuer machen und stünde zudem den Zielen des Klimaschutzes entgegen. Eine nahezu vollflächige unterirdische Versiegelung würde eine enorme Beeinträchtigung hinsichtlich der Freiflächengestaltung und -qualität bedeuten. So wären nicht nur Großbäume auf unterbauten Flächen nicht langfristig haltbar, sondern auch ein nachhaltiges Regenwassermanagement auf eigenem Grundstück stark eingeschränkt. Stattdessen gilt es, ein dezentrales Regenwassermanagement im Sinne des Schwammstadt-Prinzips zu forcieren (vgl. Beschluss „Einbindung des „Schwammstadt-Prinzips“ in Prozesse der Stadtplanung“ vom 15.09.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02590) und den neuen Stadtteil Freiham so zu planen, dass Extremwetterereignissen bestmöglich begegnet werden kann. Einen zentralen Beitrag leistet hierzu die grüne Infrastruktur (Grünflächen und Vegetation), welche die Folgen des Klimawandels wie Überhitzung und lokale Überflutungen nach Starkregenereignissen minimieren hilft. Die o. g. Gesichtspunkte, die Erarbeitung eines autoreduziertes Modellquartiers, die Angleichung der Entfernung Kfz und alternativer Verkehrsmittel zur Wohnung sowie der oben skizzierte Stadtratsbeschluss „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436) führten schlussendlich zu einem Umdenken während der Erarbeitung des Rahmenplans, der gegenüber dem Wettbewerbsergebnis eine Abkehr von einer klassischen Tiefgaragenbebauung aufweist.

Als Alternative zu unterirdischen privaten oder Gemeinschafts-Tiefgaragen werden im 2. Realisierungsabschnitt daher oberirdische Quartiersgaragen (vereinzelt mit Tiefgeschossen, die grundwassertechnisch möglich sind) geplant. Diese fügen sich sowohl hinsichtlich ihrer Kubatur als auch der architektonischen Qualität in die Bebauungsstruktur der Wohnbauquartiere ein. Grundsätzlich werden zwei Typen zur Ausführung durch die Rahmenplanung vorgeschlagen: vier sogenannte „Mobilitätshäuser“ und zehn sogenannte „Mobilitätsregale“. Bei den Mobilitätshäusern handelt es sich um Parkhäuser in Geschossbauweise, welche neben Kfz -Stellplätzen für Anwohner*innen und Besucher*innen diverse ergänzende und standortoptimierte sogenannte Tandemnutzungen (z. B. Sharing-Angebote für Kfz und Räder, Packstationen, Mobilitätszentrale oder -kioske, Veranstaltungs- und Gemeinschaftsräume, kulturelle und soziale Einrichtungen, Büros, Gastronomie, gewerbliche Nutzungen und Nahversorgungsangebote) anbieten. Sie sind an zentralen Standorten mit einem besonders hohen Stellplatzbedarf situiert. Eine Nutzung der Dachflächen durch Spiel- oder Sportanlagen sowie eine Begrünung der Fassaden und Dächer ist geplant. Die Rahmenplanung stellt mit der Möglichkeit einer späteren Umnutzung durch Teilrückbau eine weitere Besonderheit der Mobilitätshäuser dar.

Die Mobilitätsregale hingegen sind geschlossene automatische Parksyste mit Stellplätzen für Anwohner*innen, wobei mehrere Übergabestationen mit Aufzugskabinen im Erdgeschoss angeordnet sind, welche Fahrzeuge unterschiedlicher Größe kompakt und emissionsarm selbstständig parkieren. Auch hier ist eine kleinere untergeordnete zusätzliche Nutzung mit Sharing-Angeboten, Packstationen und Mobilitätskiosken denkbar. Die automatisierten Mobilitätsregale integrieren sich in die Blockstruktur der Bebauung und sind dezentral über die Wohnbauquartiere verteilt, um den jeweiligen Stellplatzbedarf in den Blöcken selbst abzudecken bzw. den Entfernungsradius zu den Wohnungen möglichst gering zu halten. Auf den Dächern ist hier eine Dachbegrünung im Sinne eines Biodiversitätsdaches vorgesehen.

Die Errichtung der Mobilitätshäuser und -regale soll nach derzeitigem Stand durch die MRG und der spätere Betrieb dann durch die P+R Park & Ride GmbH erfolgen. Die frühzeitige Einbindung beider Unternehmen sichert die optimale Integration der Mobilitätskonzepte in den Planungsprozess der Parkierungseinrichtungen und stellt den reibungslosen Betrieb der Parkierungseinrichtungen von Anfang an sicher.

Mobilitätskonzept im Rahmenplan

Mobilitätskonzepte haben grundsätzlich zum Ziel, die nachhaltige Mobilität und die Verkehrswende in München zu fördern. Sie schaffen die Voraussetzungen für den Verzicht auf das eigene Auto und fördern den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und stärken den Umweltverbund (aus Fuß-, Rad- und Öffentlichem Verkehr u. ä.). Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege ist so weit wie möglich ebenfalls anzuwenden. Auch durch ergänzende Angebote zur geteilten und vernetzten Mobilität (Shared Mobility) sowie Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs und dessen Flächen oder Schaffung von Quartiersgaragen, leisten Mobilitätskonzepte einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele.

Das Mobilitätskonzept für den 2. RA Freiham Nord als neues Planungsgebiet setzt sich daher aus vielen einzelnen Mobilitätsbausteinen zusammen und legt einen besonderen Fokus auf gute Bedingungen für die Nahmobilität.

In Freiham soll ein Stadtteil mit hoher baulicher Dichte zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum entwickelt werden, der gleichzeitig eine hohe Lebensqualität für die Einwohner*innen bietet. Die geplante Dichte bietet die Voraussetzung, einen Stadtteil der kurzen Wege zu schaffen, der es den meisten Bewohner*innen ermöglicht, ihren Alltag ohne Auto zu bewerkstelligen.

Bei der Rahmenplanung wurde daher ein besonderer Schwerpunkt auf die Schaffung von attraktiven und qualitativvoll gestalteten Räumen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gelegt. Neben den durchgängig in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung vernetzten Fuß- und Radwegen entlang der Straßen und im Bereich der öffentlichen Grün- sowie Platzflächen sieht die Rahmenplanung Bereiche wie die Wohnstraße (Bezeichnung der Rahmenplanung) oder den Quartiersboulevard (Bezeichnung der Rahmenplanung) vor, in welchen der Motorisierte Individualverkehr (MIV) in Teilen oder sogar ganz ausgeschlossen wird. Auch sollen öffentliche, fußläufige Verbindungen durch die Innenhöfe der Baufelder ermöglicht werden, um auf kurzem Weg wichtige Ziele des Stadtteils (z. B. ÖPNV, Öffentliche Grün- und Erholungsflächen, Nahversorgung, Bildungseinrichtungen) erreichen zu können.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt für die Mobilität ist der Öffentliche Nahverkehr (vgl. Anlage 4b, Seite 84/85). Freiham Nord ist über zwei S-Bahnlinien im Norden und Süden an die Münchner Innenstadt und das Umland angebunden. Darüber hinaus wurde zu Beginn des Rahmenplanungsprozesses die Verlängerung der U-Bahn beschlossen und in die Planung aufgenommen (Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213). Somit kann dieser neue Realisierungsabschnitt bestens an den ÖPNV angeschlossen werden. Die Rahmenplanung reagierte diesbezüglich auch auf städtebaulicher Ebene (Neuausrichtung des Quartiersplatzes Mitte und einzelner Baufelder), um insbesondere die fußläufigen Verbindungen zur U-Bahn zu optimieren. Für die Feinerschließung des 2. RA Freiham Nord sind zwei Buslinien geplant.

Um die Verkehrsarten des Umweltverbundes im Sinne einer attraktiven Alternative zum eigenen Pkw zu ergänzen und möglichst noch attraktiver zu machen, sieht der Rahmenplan in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und mit Unterstützung des Verkehrsgutachtenbüros verschiedene Angebote vor, u. a. Carsharing, Lasten(E-)rad-Sharing, Fahrradreparaturstationen und Paketstationen vor, die vorrangig in den Erdgeschosszonen der Quartiersgaragen platziert werden. Fahrradabstellanlagen werden nutzerorientiert sowohl wohnstandortnah als auch im öffentlichen Raum (z. B. Besucherstellplätze und Bike + Ride) realisiert. Zusätzlich sind Standorte für öffentliche Mobilitätspunkte eingeplant, die öffentliche Shared Mobility-Angebote, Fahrradabstellanlagen und Elektro-Ladesäulen bereitstellen und mit den Haltestellen des ÖPNV verknüpft sind.

Auch sollen eine Mobilitätszentrale und mehrere Mobilitätskioske im Planungsgebiet vorgesehen werden. Die Mobilitätszentrale ist mit Personal besetzt und stellt eine übergeordnete infrastrukturelle Einrichtung z. B. für Beratung und Information zu Mobilitätsangeboten und Concierge-Service dar, die in das an der U-Bahn-Station gelegene Mobilitätshaus integriert wird. Die Mobilitätskioske (ohne Personal) ergänzen das Angebot der großen Mobilitätszentrale durch dezentrale, kleinere Einrichtungen für z. B. Paket- oder Fahrradreparatur-Stationen, welche über das Quartier verteilt in den Mobilitätshäusern und -regalen angeordnet sind. Die beschriebenen vielfältigen Angebote ermöglichen in der Folge, auch mit dem ruhenden Motorisierten Individualverkehr andere Wege zu beschreiten. Zum Mobilitätskonzept gehört daher auch die oben ausführlich beschriebene Planung von gut erreichbaren und platzsparenden Kfz-Stellplatzanlagen, in diesem Fall als Quartiershochgaragen konzipiert, dazu. Im Rahmenplan wird dies mit vier großen, eher klassisch gehaltenen Mobilitätshäusern und zehn kleineren Mobilitätsregalen mit automatisiertem Parken (vgl. Anlage 4b, Seite 78/79 und Anlage 4c, Seite 62/63), die im Planungsgebiet gut verteilt liegen, erreicht (Entfernungsradius von unter 300 m). Diese Quartiersgaragen bündeln den Verkehr und den Stellplatzbedarf an strategisch gewählten Stellen und können außer den Pkw-Stellplätzen der Bewohner*innen auch Pkw-Stellplätze für Besucher*innen, Mobilitätsangebote, zukünftiges P+R in Verbindung mit der geplanten U-Bahn und weitere Nutzungen beinhalten. Zudem können die Stellplätze der Quartiersgaragen wesentlich flexibler und effizienter genutzt werden als das bei klassischen Tiefgaragenplanungen der Fall wäre. Zu den Quartiersgaragen wird an dieser Stelle auch auf die detaillierteren Ausführungen „Quartiersgaragen im Rahmenplan“ (weiter oben im Kapitel I. A.2.d) verwiesen.

Aufgrund des gesamtheitlichen und integriert gedachten Mobilitätskonzeptes mit der Förderung von Nahmobilität und alternativen Mobilitätsformen kann die Rahmenplanung gemäß dem Beschluss zum Mobilitätskonzept für Freiham (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 16576) außerdem nicht nur den MIV-Anteil im Planungsgebiet reduzieren, sondern insbesondere auch mit einem reduzierten privaten Stellplatzverhältnis von ca. 0,5 planen. Außerdem trägt das Konzept dazu bei, dass Flächen im öffentlichen Raum freigegeben und qualitativ höher gestaltet werden können (straßenbegleitende Baumstreifen, breitere Grün- und Freiflächen mit Baumstandorten, Versickerungsflächen). Der Rahmenplan sieht im öffentlichen Raum im Bereich der Quartierserschließungsbügel (sog. „Querstraßen“) aber trotzdem noch wohnortnahe Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer*innen, Anfahrts- und Ladezonen, Kurzzeitstellplätze und Sharing-Stellplätze mit einem Schlüssel von ca. 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten vor. Weitere öffentlich zugängliche Stellplätze werden in den Mobilitätshäusern mit einem Schlüssel von ca. 1 Stellplatz je 24 Wohneinheiten vorgesehen und sind damit Teil des gesamten Stellplatzangebots für Besucher*innen im Rahmenplanungsgebiet mit einem Schlüssel von ca. 1 Stellplatz je 15 Wohneinheiten.

e) Klimaschutz und Klimaanpassung im 2. RA Freiham Nord

Die Landeshauptstadt München hat sich mit dem zuletzt im Stadtrat gefassten Beschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) u. a. im Hinblick auf die Handlungsfelder der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung ehrgeizige Ziele zur Erreichung der Klimaneutralität gesetzt.

Auch im Rahmenplanungsprozess des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord wurden für die Planung der Neubausiedlung basierend auf dem o. g. Beschluss sowie weiterer vorhergehender Klimabeschlüsse die Themen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, des Umweltschutzes, der Ökologie und der Nachhaltigkeitsaspekte aufgegriffen und berücksichtigt. Insofern wird den Klimabeschlüssen bereits in der Rahmenplanung Rechnung getragen, soweit es auf dieser Planungsebene sinnvoll und möglich ist.

Die Rahmenbedingungen, Vorschläge und der Umgang mit den Themen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie ihrem innewohnenden Potential sollen dabei nicht nur in der Rahmenplanung des 2. RA Freiham Nord mit ihren erläuternden Fachkonzepten aufgezeigt werden, sondern anschließend selbstverständlich auch auf der Ebene der nachfolgenden Bauleitplanung einfließen, weiterentwickelt und durch Gutachten weiterhin begleitet und ergänzt werden.

In der Broschüre „2. RA Freiham Nord, Rahmenplan – Fachkonzepte – Kennwerte“ der Arbeitsgemeinschaft 2. RA Freiham Nord sind unter dem Kapitel 02.04 „Zukunftsfähiges Stadtquartier“ zu den Klimathemen folgende zusammenfassende und überblickgebende Ausführungen zum Rahmenplan enthalten:

„(...) Der 2. RA Freiham Nord soll als gutes Beispiel für eine ökologische und klimafreundliche Stadtplanung stehen. Ein flächensparender Städtebau, kompakte Bebauung und Aspekte der Schwammstadt reduzieren den ökologischen Fußabdruck. Diverse Grünräume, die als Kaltluftschneisen fungieren, durchgrünte städtische Plätze und straßenbegleitende Baumreihen, welche der Verschattung dienen, sowie Großbaumpflanzungen in den Innenhöfen tragen zu einem angenehmen städtischen Klima bei und reduzieren Emissionen.

Intensive und extensive Gründächer, Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen der Wohnbebauungen und Fassadenbegrünungen prägen die nachhaltige Lebensweise im Quartier genauso wie ein multimodales Mobilitätskonzept mit einem flächendeckenden Angebot alternativer Verkehrsmittel und einem äußerst platzsparenden Konzept für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen.

Die städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Konzeptionen, die verkehrliche Erschließung, die Lage von Nutzungen sowie die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und Freiräumen werden zusammen mit den Anforderungen an einen effizienten und nachhaltigen Städtebau gedacht.

Alle Bereiche des Stadtteils Freiham sollen für alle Bewohner*innen und Besucher*innen gleichermaßen ein lebenswertes Umfeld schaffen. (...)“

Insbesondere folgende Eigenschaften für klimaneutrale und klimaresiliente Quartiere wurden in der Rahmenplanung des 2. RA aufgegriffen:

- Stadt der kurzen Wege
- Flächensparendes Bauen, funktionale Mischung
- Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips, blau-grüne Infrastruktur
- Förderung der lokalen Durchlüftung und Berücksichtigung wichtiger Luftaustauschbahnen
- Mobilitätskonzept (Minimierung MIV, Stellplatzkonzept, Stärkung Fuß-Radverkehr und ÖPNV)
- Energiekonzept, energetisch hohe Gebäudestandards, treibhausgasfreie Energieversorgung, Produktion und Nutzung regenerativer Energie, klimaverträgliche und nachhaltige Bauweisen
- Klimawirksame Freiraumstruktur
- Durchgrünung mit (Groß-)bäumen
- Fassaden- und Dachbegrünung
- Nahegelegene, gut vernetzte Grün- und Freiflächen, Großbaumstandorte u. a. in nicht unterbauten Innenhöfen
- Zukunftsfähige Planung mit Umnutzungspotential

Allgemeines und Zusammenhänge bezüglich der Klimathematik:

Der 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord weist gegenüber dem sich bereits in Umsetzung befindenden 1. RA mit über 6.000 Wohneinheiten auf einer Fläche von ungefähr 55 Hektar eine deutlich höhere bauliche Dichte mit kompakter Blockrandbebauung auf. Dabei bleibt die Planung am Stadtrand dennoch hinsichtlich der Geschossigkeit unterhalb der Hochhausgrenze. Mit dieser Planungsabsicht werden nicht nur die dringend benötigten Wohnungen für München auf verträgliche Weise geschaffen, sondern auch die vorhandenen Flächenressourcen optimal genutzt und die Flächenversiegelung auf ein notwendiges Maß minimiert. Hinsichtlich der Erschließungswege wurde im öffentlichen sowie privaten Raum darauf geachtet, dass versiegelte Flächen Synergieeffekte aufweisen (z. B. Überlagerung von Feuerweherschließung und Verkehrswegen). Die öffentlichen Straßen wurden dabei mit begrenzt dimensionierten Breiten und unversiegelten Bereichen vorgeschlagen (begleitende Grünstreifen mit Bäumen, versickerungsoffene Bereiche/Beläge, Versickerungsflächen).

Einer der wichtigsten Aspekte der Rahmenplanung ergibt sich aus dem Zusammenspiel zwischen Mobilitätskonzept, Bebauungsstruktur sowie Boden- bzw. Grundwasserschutz. Während des Rahmenplanungsprozesses fand gegenüber den Ergebnissen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes ein Umdenkprozess hinsichtlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs statt. Durch die Implementierung von Quartiersgaragen (als Hochgaragen), weg von den klassischen Tiefgaragenunterbautungen der Baugebiete, konnte an konzentrierten Stellen, aber dennoch verteilt im Planungsgebiet und für alle in erreichbarer Entfernung, nicht nur der Problematik einer flächenhaften und mehrgeschossigen Einbindung ins Grundwasser entgegengewirkt werden, sondern auch die Qualität der Baufeldinnenhöfe der Blockrandbebauung deutlich aufgewertet werden (vgl. hierzu auch die Ausführungen zu den Quartiersgaragen unter Kapitel I.A.2.d). Die Innenhöfe sind unterbauungsfrei konzipiert und können dadurch

Oberflächenwasser hindernisfrei versickern (gemäß dem Schwammstadt-Prinzip) sowie eine vielfältige Begrünung und Bepflanzung auch mit dauerhaften Standorten für Großbäume ermöglichen. Letztere leisten auch hinsichtlich der Verschattung, CO₂-Bindung und Verdunstungsleistung einen klimatisch wertvollen Beitrag.

Im Weiteren sind die Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung anhand der Fachkonzepte der Rahmenplanung des 2. RA Freiham Nord näher beschrieben.

Zum Dachflächenkonzept:

Die privaten, erdgeschossigen Grün- und Freiflächen der Baufelder mit ihren unterschiedlichen Nutzungen für die Bewohner*innen (z. B. Gemeinschaftsanlagen, Spielflächen, Aneignungsflächen) werden in der Rahmenplanung auf der Dachebene ergänzt durch gemeinschaftlich genutzte Freibereiche. Dabei werden die zur Verfügung stehenden Bereiche auf den Flachdächern nahezu vollständig genutzt. Zum einen werden die der Erholung dienenden Grün- und Freiflächen, die auf Erdgeschossniveau nicht nachgewiesen werden können, in Form von gemeinschaftlichen Dachgärten (mit intensiver Begrünung) ergänzt, zum anderen dienen die weiteren Dachflächen der extensiven Begrünung (in Kombination mit Photovoltaik) und es gibt explizit ausgewiesene Bereiche für Biodiversitätsdächer. Dabei werden bereits höhere Dachaufbauten zur vielfältigeren Begrünungs- und Bepflanzbarkeit, zum Regenwasserrückhalt, zur Verzögerung des Regenwasserabflusses und zur Erhöhung der Verdunstungsleistung vorgesehen. Die Rahmenplanung empfiehlt für extensiv begrünte Dächer mind. 20 cm, bei Biodiversitätsdächern mind. 25 cm plus Aufschüttungsbereiche und bei intensiv genutzten Dächern mind. 40 cm Mindestsubstratstärke. Die Dachaufbauten bzw. Mindestsubstrathöhen werden in der nachfolgenden Bauleitplanung nochmals überprüft und mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt. Mit dem vorgeschlagenen Dachbegrünungskonzept kann zudem die Tier- und Pflanzenvielfalt gefördert werden.

Zum Energiekonzept:

Zur Erreichung eines möglichst klimaneutralen Quartiers sind neben den Maßnahmen zur Mobilität vor allem das auf Geothermienutzung basierende Energiekonzept, hohe energetische Gebäudestandards und die Nutzung von einem großen Anteil der Dachflächen für Photovoltaik wichtige Bausteine. Für letzteres liegt das Ziel bei einer Modulfläche von mindestens 50% der verfügbaren Dachfläche. Hervorzuheben ist des Weiteren die Ausweisung von Bereichen für Photovoltaik-Anlagen im Dachflächenkonzept der Rahmenplanung, die auf den verschiedenen Baufeldern dezentral verteilt als Quelle zur Stromgewinnung dienen sollen, um eine möglichst hohe Flexibilität in der Umsetzung zu schaffen. Die Photovoltaik-Anlagen auf den Dachflächen werden dabei mit extensiver Dachbegrünung kombiniert. Darüber hinaus sollen im weiterführenden Bauleitplanverfahren auch Fassadenflächen oder Balkone sowie sonstige besonnte Bereiche zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie z. B. Pergolaüberdachungen mit Photovoltaikmodulen unterstützt werden.

Im Hinblick auf das Energiekonzept soll der 2. RA Freiham Nord auf Quartiers-ebene an das Niedertemperatur-Wärmenetz des Geothermie-Heizkraftwerks Freiham angeschlossen werden und somit eine weitgehend treibhausgasfreie

Energieversorgung ermöglicht werden. Hierbei kann also auf ein lokal verfügbares, schadstoffarmes Energienetz zur Deckung des Wärmebedarfs der Gebäude zurückgegriffen werden. Dies erfolgt in Kombination mit einem hohen energetischen Gebäudestandard, dem Effizienzhaus 40 Standard.

Neben den Empfehlungen der Rahmenplanung zum Energiekonzept steht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur weiteren Abstimmung in engem Kontakt mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz, auch um die der Rahmenplanung nachfolgende Bauleitplanung hinsichtlich des aufgezeigten Potentials des Energiekonzeptes in Abgleich mit dem Erfordernis einer Freiflächennutzung auf den Dächern und den hohen Energiestandards der Wohngebäude zu optimieren bzw. weiterzuentwickeln.

Zum Mobilitätskonzept:

Ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Weg zur Erreichung der Klimaneutralität ist die Ausarbeitung eines detaillierten zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts mit Förderung der Nahmobilität. Hierbei wurden die Rahmenplanung und das begleitende Verkehrsgutachten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat unterstützt. Von SWM/MVG wurde ein stufenweises Buskonzept zur Erschließung der zeitlich realisierten Bauabschnitte entwickelt, um die neu hinzugezogenen Anwohner*innen von Anfang an gut an den ÖPNV anzubinden. Durch eine Stadt der kurzen Wege soll im Wohnstandort mit verschiedenen ergänzenden Nutzungen, Infrastruktureinrichtungen, Einzelhandel und Arbeitsplätzen in Freiham der Fuß- und Radverkehr gefördert werden, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit der Verlängerung der U-Bahnlinie (U5) bis Freiham Zentrum, zwei geplanten Buslinien und ggf. der Verlängerung der Tram 17 nach Freiham im 2. RA verbessert und der motorisierte Individualverkehr auf ein notwendiges Maß reduziert werden. Zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität wird in der Konsequenz das Kfz-Stellplatzverhältnis reduziert, die in dieser Beschlussvorlage genannte Implementierung der Quartiersgaragen geplant sowie eine Ergänzung durch Angebote zur geteilten und vernetzten Mobilität (Shared Mobility) vorgesehen, die ebenso einen wesentlichen Beitrag zum Gesamtkonzept leistet. Hinsichtlich detaillierterer Erläuterungen zur Verkehrserschließung, den Quartiersgaragen und der Mobilität im Rahmenplan (2. RA) sei an dieser Stelle auf das Kapitel Verkehrserschließung, Quartiersgaragen und Mobilitätskonzept in dieser Beschlussvorlage verwiesen (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter Kapitel I.A.2.d).

Zur Holzbauweise:

Gemäß dem Beschluss des Stadtrates vom 15.01.2020 „Wohnungsbau in Holzbauweise“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) ist bei der Vergabe von städtischen Grundstücken anzustreben, dass 50 % der Gebäude in Holzbau- bzw. Holzhybridbauweise erstellt werden. Zudem soll der 2. RA Freiham auch als Standort für eine Holzbausiedlung in Holz- bzw. Holzhybridbauweise weiterverfolgt werden. Im Zuge der Rahmenplanung wurde die Eignung von Baufeldern für eine Holz- bzw. Holzhybridbauweise, soweit in dieser Planungsphase möglich, untersucht.

Insbesondere wurde der Rahmenplan in Hinblick auf die brandschutztechnischen Vorgaben der „Richtlinie für brandschutztechnische Anforderungen an Bauteile

und Außenwandbekleidungen in Holzbauweise, (MHolzBauRL, Fassung vom 21.06.2021)“ in Verbindung mit dem Rettungswegekonzept und den möglichen Aufstellflächen für die Feuerwehr gespiegelt. Um die Vorgaben des Brandschutzes zu erfüllen, muss gemäß neuer MHolzBauRL bei Vorhaben der Gebäudeklassen 4 und 5 jede Gebäudeseite mit einer Außenwandbekleidung aus Holz oder Holzwerkstoffen von der Feuerwehr für Löscharbeiten erreicht werden können. Gemäß Rettungswegekonzept (siehe Fachkonzepte) und um eine hohe Qualität in den Straßenräumen und Freiflächen zu ermöglichen, ist in der Regel nur eine Gebäudeseite für wirksame Löscharbeiten erreichbar - entweder von den Quer- und Wohnstraßen (Bezeichnung der Rahmenplanung) oder vom Innenhof aus - zum Teil sind auch zweite bauliche Rettungswege erforderlich (wenn keine Anleiterbarkeit möglich). Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass die Holz- bzw. Holzhybridbauweise vorwiegend konstruktiv, innerhalb des Gebäudes realisiert werden muss und nur in wenigen Fassaden sichtbar sein wird.

Der ökologische Nutzen der Holzbauweise (Holzbaustoffe als Kohlenstoffspeicher und Substitution von Materialien, die bei der Herstellung hohe CO₂-Emissionen verursachen durch Holz und Holzwerkstoffe) kann jedoch genauso gut durch den von außen nicht an allen Fassaden sichtbaren Einsatz von Holzbaustoffen im Tragwerk oder in der Konstruktion erreicht werden. Vor dem Hintergrund empfiehlt die Rahmenplanung, unter Einhaltung der städtischen Zielwerte, eine Verteilung von Gebäuden in Holzbauweise im gesamten Planungsgebiet. Besonders geeignet erscheinen die eher ruhigeren und lärmabgewandten Binnenbereiche des Planungsgebietes. Eine detaillierte Prüfung der Eignung der einzelnen Grundstücke für die Holz- oder Holzhybridbauweise findet im Zuge der Grundstücksausschreibungen statt.

Zur Klimaanpassung:

Im Sinne der Klimaanpassung sieht der Rahmenplan des 2. RA neben einer klimawirksamen Gestaltung der öffentlichen Grünflächen mit Rasen- und Wiesenflächen, Gehölz- und Baumbepflanzungen verschiedener Wuchsklassen und Großbaumstandorten auch Baumpflanzungen im Bereich der Quartiersplätze sowie begleitende Grünflächen mit Baumreihen in den Straßen vor. Dies bedeutet einen klimaökologischen Mehrwert auch mit einer entsprechenden Aufenthaltsqualität für die künftigen Bewohner*innen. Die öffentlichen Grünflächen sind insbesondere im Bereich der beiden west-ost-gerichteten Grünfinger mit dem angrenzenden Landschaftspark Freiham vernetzt und werden durch ihn ergänzt und ermöglichen eine lokale Durchlüftung, um die Hitzebelastung zu reduzieren. Auf Baufeldebene wiederum wird als weitere Maßnahme zur Klimaanpassung neben einer durchgängigen Dachbegrünung bodengebundene Fassadenbegrünung vorzugsweise im Bereich der Fassaden der Quartiersgaragen vorgesehen und auch an weiteren Fassaden der Wohngebäude, insbesondere in den Innenhöfen oder an begrünten Vorzonen vorgeschlagen.

Der Rahmenplanungsprozess wurde außerdem durch eine gutachterliche Untersuchung der Funktionsfähigkeit der Durchlüftung begleitet, die einen sehr großen Untersuchungsumgriff beinhaltete. Dabei wurden die Rahmenbedingungen aus der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München (2014) für Freiham zu Grunde gelegt und untersucht, welche Auswirkungen die Planung auf das

Stadtklima (Durchlüftung, Kaltluftentstehung, sommerliche Hitzebelastung) im näheren Umfeld und auf die Innenstadt hat. Erkenntnisse aus diesem Gutachten wurden der Öffentlichkeit auf dem „Freiham Info-Tag“ zur Rahmenplanung 2. RA Freiham Nord am 23.07.2022 im Bildungscampus Freiham durch das beauftragte Gutachtenbüro vorgestellt. Im Ergebnis kann klar ausgesagt werden, dass das Planungsgebiet auf das Klima der Innenstadt keinerlei Auswirkungen hat, die Auswirkungen auf Freiham und seine Umgebung beschränkt sind, jedoch eine nächtliche Durchlüftung und somit Abkühlung ermöglicht wird, falls die gutachterlichen Planungsempfehlungen umgesetzt werden. Als Empfehlung gibt das Gutachten u. a. an, dass die west-ost-gerichteten Grünfinger sowie der Bereich des Autobahnzubringers von der Lage und Ausrichtung richtig gewählt sind, Durchlässe in der Bebauung bilden und in jedem Fall mindestens in den vorliegenden Breiten zu erhalten seien. Zudem soll ein hoher Grünflächenanteil und ein hohes Grünvolumen (insbesondere Bäume) dauerhaft sichergestellt und gefördert werden.

Im Hinblick auf die Gutachten zu Versickerung, Grundwasser und Schwammstadt werden die bereits erarbeiteten Konzepte in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren weiter konkretisiert. Indessen schlägt die Rahmenplanung hierzu bereits die oben erwähnten höheren Aufbaustärken für Dachbegrünung sowie erst durch das Mobilitätskonzept ermöglichte Versickerungsflächen im Bereich der sogenannten „Querstraßen“ (Erschließungsbügel des Quartiers) anstelle von Parkplätzen im Bereich der Parkbuchten verteilt über das ganze Planungsgebiet vor. Zudem bieten die nicht unterbauten Innenhöfe der Wohnquartiere nicht nur langfristig qualitätvolle Standorte für Großbäume, sondern auch entsprechende Möglichkeiten für die Versickerung.

f) Weitere Umweltbelange im 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord

Immissionsschutz / Lärm

Das Planungsgebiet des 2. RA Freiham unterliegt den zum Teil hohen Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden Verkehrswege, insbesondere die der Autobahnanbindung an die westlich gelegene Bundesautobahn BAB A 99 sowie der Aubinger Allee. Im nördlichen Planungsumgriff machen sich auch die Verkehrslärmimmissionen der Bahnstrecke München-Buchloe bemerkbar.

Anlagenlärmimmissionen aus gewerblichen sowie aus Sport- und Freizeitanlagen ergeben sich überwiegend aus der umgebenden Nachbarschaft des 1. RA sowie durch die eigene Planung.

Gegenüber den Verkehrslärmimmissionen sind im gesamten 2. RA für die Wohnquartiere überwiegend Blockstrukturen vorgesehen, die einen guten Lärmschutz für die innen liegenden Höfe und die nach innen orientierten Wohnräume ermöglichen. Lücken in den Blockrandstrukturen werden vermehrt in der Mitte des Quartiers angeordnet, um Lärmeinträge durch die Hauptverkehrsachsen zu vermeiden. Bei erhöhter Lärmexposition wie entlang der lärmbelasteten Aubinger Allee und dem Autobahnzubringer wird eine geschlossene Blockrandbebauung mit Baukörpern geringerer Gebäudetiefe vorgesehen, um durchgesteckte Wohnungsgrundrisse mit lärmabgewandten Aufenthaltsräumen zu ermöglichen. Freibereiche sowie Dachgärten können in lärmbelasteten Lagen nur mit

entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden.
Freiflächen für Erholungsnutzung sind v. a. in lärmgeschützten Lagen vorgesehen.

Bezüglich des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Autobahn BAB A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Tunnel Aubing steht die Autobahn GmbH in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München. Ein Teil dieser Abstimmungen beinhaltet auch das Lärmschutzkonzept für den 6-streifigen Ausbau der A 99.

Der Belang Immissionsschutz / Lärm wird in der nachfolgenden Bauleitplanung und dem zugehörigen Gutachten aufgegriffen und vertieft untersucht.

Grundwasser

Aufgrund des natürlich hohen Grundwasserstandes v. a. im Norden des 2. RA in Freiham wurde ein numerisches Grundwassermodell erstellt, welches die möglichen Auswirkungen der Planung auf das Grundwasserregime, das Planungsgebiet selbst und auch auf die umliegenden Siedlungsgebiete mit der Bestandsbebauung untersucht. Bei der Modellierung wurde auch die zukünftige Höhenplanung (Anhebung der Geländeoberkante) sowie der Einfluss eines zukünftigen U-Bahnhaltes in Freiham mit integriert. Die Ergebnisse zeigen geringe hydraulische Auswirkungen der geplanten unterirdischen Bebauung auf das Grundwasser. Insbesondere die punktuell unterbauten Mobilitätshäuser erzeugen einen Grundwasseraufstau, welcher sich im Bereich des 2. RA in Freiham abbaut und somit für die umliegende Bestandsbebauung weitgehend vernachlässigbar ist. Des Weiteren zeigt die Grundwassermodellierung, dass der Grundwasserstand im Bereich des 2. RA in Freiham bei einem 100-jährigen Starkregenereignis so hoch ansteigt, dass die neu geplante Bebauung mit ihrer Unterkellerung im Grundwasserbereich liegen wird und somit auftriebssicher und wasserdicht errichtet werden muss.

Der Belang Grundwasser wird in der nachfolgenden Bauleitplanung und den zugehörigen Gutachten aufgegriffen und vertieft untersucht.

g) Inklusion

Zum Thema Inklusion in Freiham ist bereits im Zuge des 1. Realisierungsabschnittes ein eigener Beschlussentwurf erarbeitet worden, der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 04.12.2013 beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12270).

Da der Inklusion für den Stadtteil Freiham Nord insgesamt eine besondere Bedeutung zukommt, wurde daher beim 2. Realisierungsabschnitt der Behindertenbeirat bereits beim Wettbewerbsverfahren als auch beim Rahmenplanungsprozess eingebunden. Sowohl der Rahmenplanungs-Vorentwurfsstand vom 28.06.2019 als auch der Rahmenplanungs-Entwurfsstand vom 08.10.2021 wurde dem Behindertenbeirat zur Verfügung gestellt und um Stellungnahme gebeten. Der Rücklauf wurde, soweit auf der Maßstabsebene der Rahmenplanung möglich, berücksichtigt.

Die Broschüre „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahre 2018 für diesen Stadtteil herausgegeben wurde, behält weiterhin ihre Gültigkeit und auch der 2. RA Freiham Nord soll hinsichtlich der inklusiven Ausgestaltung anhand der Ziele und Maßnahmen, die darin beschrieben sind, weiterentwickelt und umgesetzt werden.

h) Kommission Freiham

Die Rahmenplanung wurde der Kommission Freiham im Vorentwurfsstand vom 28.06.2019 am 14.09.2019 erläutert. Hinsichtlich der Entwicklungen zu den Quartiersgaragen wurden die Sachstände am 14.04.2021 und 09.03.2022 dargelegt. Die Rahmenplanung im Entwurfsstand vom 08.10.2021 wurde in der Kommission Freiham am 09.03.2022 vorgestellt. Zuletzt wurde die Kommission am 03.05.2023 mit der Rahmenplanung zum 2. RA Freiham Nord befasst.

3. Ergänzende Informationen zu durchgeführten Schritten im Bebauungsplanverfahren Nr. 2154 (1. BA des 2. RA Freiham Nord; siehe Anlagen 7 und 8)

Für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 12.02.2020 ein Aufstellungsbeschluss gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V14917).

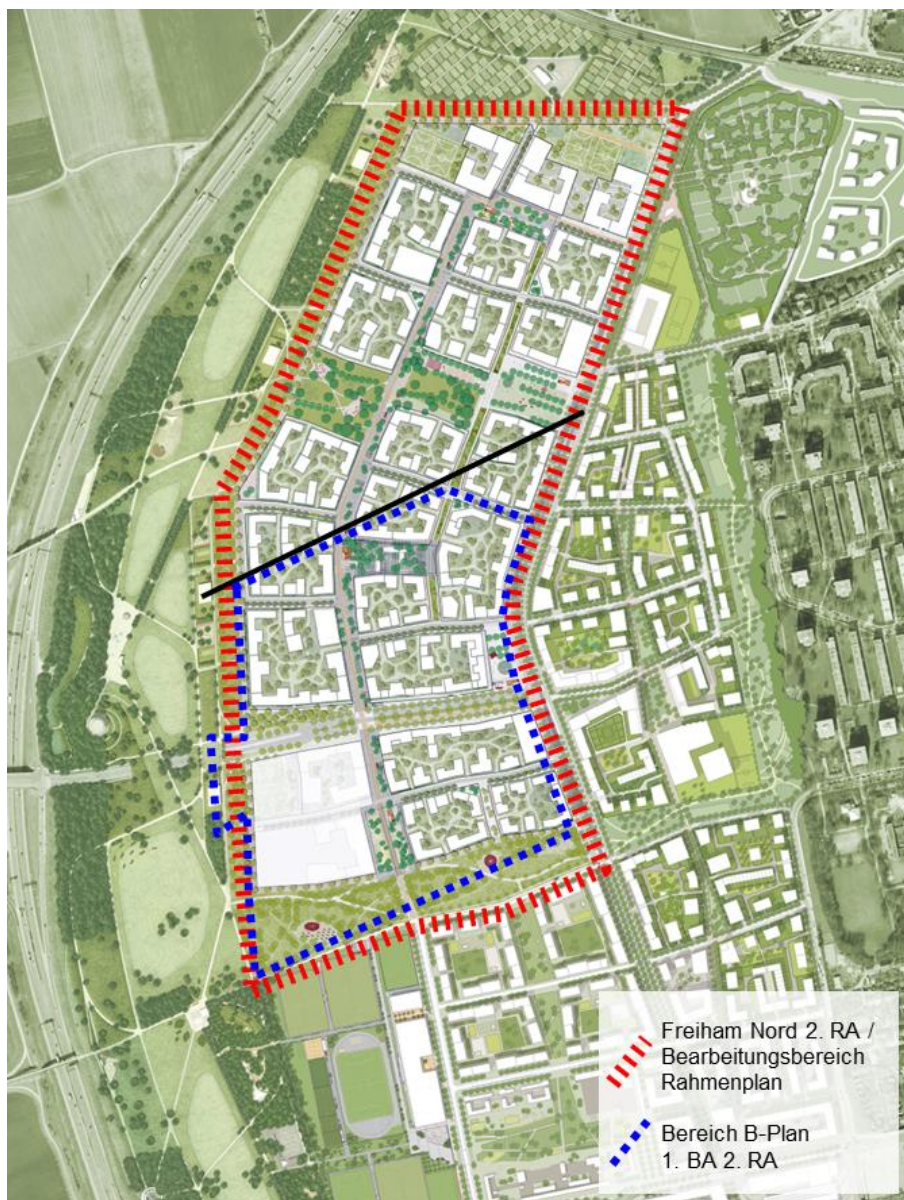


Abbildung 4: Übersichtsplan mit Bereich Rahmenplanung 2. RA Freiham Nord und 1. BA des 2. RA Freiham Nord

Quelle: Ortner & Ortner, BSM GmbH, Topotek 1, west 8, Lützow 7, Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

Der Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 umfasst den südlichen Teil des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord als 1. Bauabschnitt mit einer Fläche von rund 27 ha auf der ca. 2.800 Wohneinheiten für etwa 7.200 Einwohner*innen entstehen soll. Derzeit befinden sich für den Bereich des 1. Bauabschnitts des 2. RA etwa 68,1 % der Grundstücke im Eigentum des Zweckverbandes Freiham und etwa 31,9 % der Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Zuge des Bebauungsplanverfahrens mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA des 2. RA) die Öffentlichkeit, die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zeitnah und umfassend zu unterrichten und ihnen Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Im Zuge der Planung sind die Auswirkungen auf die Umwelt (Verkehr, Schall, Grundwasser, Klima, Windkomfort, Lufthygiene, Stadtbildverträglichkeit, Besonnung/Verschattung, Artenschutz, Verträglichkeit der Dichte) gutachterlich zu hinterlegen. Insbesondere ist ein vertiefendes stadtklimatisches Gutachten in Auftrag zu geben, um die Durchlüftung und den Kaltluftvolumenstrom in die Innenstadt sicherzustellen. Zudem ist ein Verkehrskonzept für den ganzen Stadtbezirk zu erstellen und ein Gesamt-Mobilitätskonzept für den Münchner Westen unter Einbeziehung des gesamten neuen Stadtteils Freiham zu erarbeiten, wobei die Verkehrsanbindung an Aubing hierbei zu berücksichtigen ist.

Im Weiteren wurde für das Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung 2154 (1. BA des 2. RA Freiham Nord) vom 07.05.2021 bis 08.06.2021 auf Grundlage der südlichen Teilfläche des Rahmenplan Vorentwurfs (Stand vom 30.09.2020) die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB einschließlich einer digitalen Erörterungsveranstaltung am 17.05.2021 durchgeführt. Es gingen während dieser Zeit zahlreiche Anregungen, insbesondere zu folgenden Themen ein:

- **Bebauung** (Nutzungsmaß, Höhenentwicklung, Bauweise, Klimaanpassung, Nachhaltigkeit),
- **Schul- und Sporteinrichtungen** (Planung einer ausreichenden Zahl weiterführender Schulen, vielfältige Sportflächen zur Nutzung durch Sportvereine, Kinder und Jugendliche zusätzlich zum existierenden Sportpark im 1. RA),
- **Freizeit und Kultur** (wohnnah, ausreichende, vielfältige und jahreszeitlich differenzierte Angebote, Kultur- und Veranstaltungszentrum, Gastronomie, Kino, Bibliothek, Begegnungsstätten, soziale Beratungsstellen, Schwimmbad / Badesees)
- **Medizinische Versorgung** (wohnnah Facharztpraxen, Sicherung der medizinischen und klinischen Versorgung)
- **Technische Infrastruktur** (Feuerwehr, Technisches Hilfswerk)
- **Einzelhandel** (Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsstruktur in Freiham auf den Einzelhandel in Aubing/Neuaubing, fehlende Läden),
- **Verkehr** (Verkehrskonzept für Gesamtmaßnahme Freiham ohne Anbindung an bzw. Erhöhung der Verkehrsfrequenz in Aubing/Neuaubing, Umgehungsstraße für Aubing/Neuaubing bzw. weiterer Ausbau der BAB 99, Mobilitätskonzept und Reduzierung des MIV, Erhöhung der

Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende, Sicherheit der Wege zu Schulen und Kitas, ruhender Verkehr, Sharing-Angebote, leistungsfähiger ÖPNV, Fertigstellung der U-Bahn-Linie 5 bis Freiham vor Fertigstellung der Wohnungsneubauten)

- **Grünordnung** (Schutz von Flora und Fauna, Herstellung ausreichender Grünflächen mit Naherholungswert, Ausgleichsflächen, Erhalt des Aubinger Geschichtslehrpfads)
- **Umwelt / Klima / Gesundheit** (Bedeutung des Mikroklimas und der Durchlüftung, Erhaltung und Sicherung von stadtklimatisch bedeutsamen Grün- und Freiflächen, Auswirkungen auf Nachbarquartiere und die Innenstadt, Immissionsschutz)
- **Soziales** (Soziale Ausgewogenheit, bezahlbarer Wohnraum, Vergabe der Grundstücke nicht nur an städtische Wohnungsbaugesellschaften und Wohnungsbaugenossenschaften, Erwerb von Wohnungseigentum soll ermöglicht werden)
- **Beteiligung der Öffentlichkeit** (Termine als Hybridveranstaltungen gewünscht)

Darüber hinaus haben sich geäußert:

Der **Bund Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe München (BUND e.V.)**, der bei der Bewertung der Umweltauswirkungen und der Gutachten auf den von der Stadt ausgerufenen Klimanotstand hinweist, vorbehaltlich der noch auszuführenden ausführlichen Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Zudem wird auf die Notwendigkeit von Lebensräumen für die gefährdete Feldlerche hingewiesen und die daraus resultierenden notwendigen Kompensationsmaßnahmen. Im Zuge der geplanten Verkehrswende wird der neue Autobahnanschluss, welcher durch das Wohngebiet verläuft, hinsichtlich des Klimanotstands und des geplanten Verkehrs-/Mobilitätskonzeptes kritisch hinterfragt und als Ergebnis abgelehnt. Es wird zudem dargestellt, dass der Autobahnzubringer nicht dem aktuellen Flächennutzungsplan entspreche. In den weiteren Ausführungen wird für das Mobilitätskonzept ein Stellplatzverhältnis von unter 0,2 gefordert. Um dies zu ermöglichen, sei ein Anschluss des Stadtteils an die U-Bahn-Linie U5 noch vor Quartiersbezug notwendig.

Im Zuge der Grünplanung soll verstärktes Augenmerk auf die Ausgestaltung des Grünfingers gelegt werden, wobei innerhalb eines Leitbilds exakte ökologische Ziele und Artengemeinschaften (Pflanzen und Tiere) sowie Habitate formuliert und verwirklicht werden sollten. Zudem sei die Durchgrünung im Quartier zu erhöhen, insbesondere wird empfohlen, den Quartiersboulevard und die Quartiersplätze weniger stark zu versiegeln. Außerdem wird eine Neupflanzung von ausreichenden, geeigneten und unterschiedlichen Großbäumen und verbunden damit ein Entfall unterirdischer Versiegelung (Tiefgaragen) unter den Grünflächen empfohlen. Neben den Dächern sollen auch die Fassaden begrünt werden und somit als Lebensraum für Tiere als auch zur Fassadenkühlung dienen. So seien gleichzeitig Glasflächen an Fassaden auf das notwendige Maß zu reduzieren, um Vogelschlag entgegenzuwirken.

Für die Planung von Tiefgaragen wird ein hydrogeologisches Gutachten verlangt,

um den daraus resultierenden Eingriff in den Grundwasserhaushalt zu minimieren, Beeinträchtigungen oder Schäden seien zu vermeiden.

Um einer unkontrollierten Lichtverschmutzung entgegenzuwirken, empfiehlt der BUND e.V. eine fachlich fundierte Lichtplanung.

Der **Landesbund für Vogelschutz (LBV München)**, der die Grünflächenausstattung sowie die Verkehrsinfrastruktur als derzeit unzureichend einstuft, fordert eine Wohnraumentwicklung erst fortzuführen, wenn der Landschaftspark, die Autobahnanbindung und die Anbindung an die U-Bahn-Linie U5 umgesetzt worden sind bzw. die Verfahren mindestens parallel durchzuführen.

Neben der Nutzung des Landschaftsparks zu Erholungszwecken wird ein zusätzlicher Erholungsdruck auf das Landschaftsschutzgebiet „Aubinger Lohe und Mooschwaige mit Erweiterung“ erwartet, dem durch die Ausarbeitung eines Lenkungsconzeptes für die Mooschwaige begegnet werden sollte - dies bereits vor Fertigstellung der Wohneinheiten.

Es wird der Wunsch geäußert, auf den stadteigenen Flächen ausschließlich geförderten Wohnungsbau zu errichten, um der Mietpreisentwicklung und der Wohnungsnot entgegenzusteuern.

Des Weiteren wurde für das Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA des 2. RA Freiam Nord) vom 08.04.2021 mit 23.05.2021 ebenfalls auf Grundlage der südlichen Teilfläche des Rahmenplan Vorentwurfs (Stand vom 30.09.2020) die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Die im Bebauungsplanverfahren zum 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes Freiam Nord eingegangenen zahlreichen Anregungen und Stellungnahmen wurden im Hinblick auf die Rahmenplanung des 2. Realisierungsabschnittes ausgewertet und - soweit sinnvoll möglich - bereits auf der Maßstabsebene der Rahmenplanung eingearbeitet. Die förmliche Behandlung der Anregungen und Stellungnahmen, einschließlich eines Beantwortungsvorschlags durch die Verwaltung, erfolgt im Stadtrat – wie in allen Bauleitplanverfahren üblich – mit der jeweiligen Beschlussvorlage zur Billigung des Bebauungsplans mit Grünordnung. Aus heutiger Sicht und gemäß Rahmenplanung ist der Billigungsbeschluss in der 2. Jahreshälfte 2024 vorgesehen.

4. Entwurf Rahmenterminplan für den 2. Realisierungsabschnitt Freiam Nord (Anlage 5)

Die Rahmenterminplanung für den 2. Realisierungsabschnitt sowie den Landschaftspark Freiam hat das Ziel, dass ab 2029 die ersten Menschen in ihre Wohnungen einziehen können. Hierzu ist die Schaffung von Baurecht und die Durchführung von vorbereitenden Maßnahmen vor Ort (z. B. Bodenarchäologie) erforderlich. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 für den 1. Bauabschnitt wird voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2025 Rechtskraft erlangen. Voraussichtlich im Frühjahr 2027 wird dann mit der Errichtung der ersten

Infrastrukturmaßnahmen (z. B. widmungsfähiger Teilausbau) begonnen. Mit den Maßnahmen zum Mittelschulschulbau wird als Vorabmaßnahme voraussichtlich bereits ab dem Jahr 2024 begonnen. Die Umsetzung, insbesondere die gestaffelte Errichtung der Gebäude, ist dann sukzessive über einen Zeitraum von mehreren Jahren geplant:

- Straßen und Wege einschließlich Kanal – Fertigstellung erster Teilabschnitte (im 1. BA des 2. RA) als Zwischenausbau ab dem Jahr 2027 und als Endausbau ab dem Jahr 2032
- Mittelschule inkl. Sonderpädagogischem Förderzentrum im Schulcampus (1. BA des 2. RA) – Fertigstellung 2027
- Grundschule und Haus für Kinder im Schulcampus (1. BA des 2. RA) – Fertigstellung 2028
- Quartiersgaragen – Fertigstellungen ab 2030
- Wohnbauquartiere 1. BA – Fertigstellungen ab 2030 über 4 Jahre
- Wohnbauquartiere 2. BA – Fertigstellungen ab 2034 über 5 Jahre
- Öffentliche Grünflächen – Fertigstellung erster Teilabschnitte sukzessive mit der Wohnbebauung voraussichtlich ab 2029
- Landschaftspark – Fertigstellung erster Teilabschnitte im Süden (1. BA Landschaftspark, Teilbauabschnitt BA 1.1) ab Ende 2028
- U-Bahn-Vorhaltemaßnahme Bahnhof „Freiham Zentrum“ (Bereich 1. BA des 2. RA Freiham Nord) – Fertigstellung ca. 2028
- Endausbau der Verlängerung U-Bahn-Linie U5 nach Freiham - Fertigstellung ca. zwischen 2035 und 2040

B) Durchführung von Realisierungswettbewerben und Fortführung des Beratungsgremiums für Umsetzungsprojekte des 2. RA Freiham Nord (Anlage 6)

Ziel der Planung Freiham ist es, die stadt- und freiräumliche (wie auch ökologische und nachhaltige) Qualität der Planung auch bei der baulichen Umsetzung von Gebäuden und Freiflächen auf den Baugrundstücken zu sichern. Zusätzlich zu den Elementen Rahmenplanung, Bebauungsplan mit Grünordnung sowie den weiteren Regelwerken wie z. B. dem ökologischen Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München oder Gestaltungsleitlinien sollen zusätzliche Maßnahmen zur Qualitätssicherung berücksichtigt werden.

Für die Qualitätssicherung kommt hierfür sowohl die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs für das jeweilige Vorhaben sowie die Begleitung des Bauvorhabens bei der Realisierungsplanung durch ein Beratungsgremium in Betracht.

Bei einem (Realisierungs-)Wettbewerb wird im Regelfall aus konkurrierenden Entwürfen mehrerer teilnehmender Büros durch ein Preisgericht ein Entwurf zur Umsetzung für das jeweilige Bauvorhaben ausgewählt. Dieses Vorgehen gewährleistet erfahrungsgemäß sehr hohe Qualität, ist aber im Regelfall zeit- und arbeitsaufwändig und erfordert auch auf städtischer Seite einen beachtlichen Einsatz an Personalkapazitäten für die Vor- und Nachbereitung sowie die Teilnahme an den Wettbewerben.

Beim Einsatz eines Beratungsgremiums wird im Regelfall ein einzelner Entwurf für ein Bauvorhaben erstellt, der aber durch das Beratungsgremium in der schrittweisen Entstehung begleitet wird. Dieses Vorgehen ermöglicht erfahrungsgemäß gerade im Wohnungsbau sehr brauchbare Ergebnisse, ist vom Zeitbedarf und Arbeitsaufwand gut in die Realisierungsplanung integrierbar und lässt sich auch von den Personalkapazitäten auf städtischer Seite verträglich abbilden.

Für die städtischen Einrichtungen sind grundsätzlich Realisierungswettbewerbe geplant. Die Durchführung der Wettbewerbe erfolgt durch das jeweils verantwortliche Nutzerreferat bzw. das Baureferat. Die Beteiligung des Stadtrates und des örtlichen Bezirksausschusses im Preisgericht geschieht nach den üblichen Vorgaben für städtische Realisierungswettbewerbe.

Für die Bauvorhaben wird entsprechend folgende Aufteilung vorgeschlagen:

Bauvorhaben mit Durchführung von Wettbewerben

Für folgende Vorhaben, die von besonderer öffentlicher und auch stadtbildprägender Bedeutung sind, sollen Wettbewerbe durchgeführt werden (Anlage 6):

- jeweils für die Mobilitätshäuser und Mobilitätsregale, welche nach derzeitigem Stand durch die MRG errichtet und durch die P+R Park & Ride GmbH München betrieben werden sollen,
- für Wohnbauvorhaben oder gemischt genutzte Gebäudestrukturen, die eine besondere Stadtbildprägung und/oder eine baulich besondere Herausforderung darstellen, insbesondere Gebäude entlang der Aubinger Allee und dem Autobahnzubringer sowie an den Quartiersplätzen oder dem Quartiersboulevard
- davon können Baufelder ausgenommen werden, die an Baugenossenschaften vergeben werden. In diesem Fall wäre alternativ eine Befassung im Beratungsgremium erforderlich.

Bei der Durchführung von Wettbewerben durch private Bauträger*innen wird die Bildung des Preisgerichts sowie eine Beteiligung der Landeshauptstadt München im Preisgericht analog zur Zusammensetzung des Beratungsgremiums (s. u.) erfolgen. Eine entsprechende Regelung über die Durchführung eines Wettbewerbes sowie die Beteiligung des Stadtrates, des örtlichen Bezirksausschusses sowie der Stadtbaurätin beim Preisgericht wird in den Kaufvertrag / Erbbaurechtsvertrag bzw. städtebaulichen Vertrag durch das Kommunalreferat bzw. das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgenommen.

Die Ergebnisse der Wettbewerbe sollen dem Beratungsgremium Freiham 2. RA Wohnen sowie in der Kommission Freiham zur Kenntnis gebracht werden.

Bauvorhaben mit Begleitung durch das Beratungsgremium Freiham 2. RA Wohnen

Für sämtliche Vorhaben auf Baugrundstücken, für die kein Realisierungswettbewerb

durchgeführt werden soll, wird eine Begleitung der Bauvorhaben durch ein Beratungsgremium für den 2. RA Wohnen und damit eine Beratung der jeweiligen Eigentümer bei der Planung und Umsetzung stattfinden. Dabei sollen insbesondere die Themen Architektur, Freiraumplanung, Nachhaltigkeit wie z. B. die Klimaverträglichkeit und Ökologie durch das Beratungsgremium begutachtet werden.

Das hierfür einzurichtende Beratungsgremium Freiham 2. RA Wohnen soll sich aus den an der Planung Freiham maßgeblich beteiligten Planer*innen, der Geschäftsleitung des Zweckverbandes Freiham, aus Mitgliedern des Stadtrates, einer Vertretung des örtlichen Bezirksausschusses sowie der Stadtbaurätin zusammensetzen. Entsprechend soll sich das Beratungsgremium wie folgt zusammensetzen:

- N.N. (Architekt*in) von Hild und K GmbH, München, als Vertretung für den*die 1. Preisträger*in
- N.N. (Architekt*in) vom Büro Krucker Architekten AG, Zürich, als Vertretung für den*die 1. Preisträger*in
- N.N. (Landschaftsarchitekt*in) von Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich, als Vertretung für den*die 1. Preisträger*in
- N.N. (Architekt*/in), Ort, Jurymitglied des Wettbewerbes 2. RA Freiham Wohnen
- N.N. (Landschaftsarchitekt/in), Ort, Jurymitglied des Wettbewerbes 2. RA Freiham Wohnen
- ggfs. N.N. (Architekt/in / Landschaftsarchitekt/in), Ort,
- Geschäftsleitung des Zweckverbandes Freiham
- Stadtratsmitglieder aus der Kommission Freiham
- der / die Vorsitzende des örtlichen Bezirksausschusses 22
- Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk (Architektin), München

Um eine Kontinuität in der gestalterischen Beratung sicherzustellen, wird auch erwogen, jeweils eine*n Architekt*in und eine*n Landschaftsarchitekt*in aus dem Beratungsgremium des 1. RA in das Gremium aufzunehmen.

Für jedes Mitglied des Beratungsgremiums wäre für den Fall der Abwesenheit eine Stellvertretung zu benennen. Weitere Personen können als Sachverständige (z. B. Energiefachberater*in, Klimaökologische Berater*in, Vertretung Behindertenbeirat, zuständige Fachleute des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bzw. weiterer Referate) bei Bedarf hinzugeladen werden.

Das Beratungsgremium soll regelmäßig im Jahr tagen und die Bauvorhaben vom Start der Planung über das Einreichen der Baugenehmigung bis zur Baufertigstellung begleiten. Hierzu ist das Bauvorhaben dem Beratungsgremium durch die Entwurfsverfasser*innen sowie den/die verantwortlichen Bauherr*innen vorzustellen.

Eine entsprechende Verpflichtung der zukünftigen Bauherr*innen, die jeweilige Entwurfsplanung durch das Beratungsgremium begleiten zu lassen und deren Anregungen in der Planung zu berücksichtigen, wird in den jeweiligen Kaufvertrag / Erbbaurechtsvertrag bzw. städtebaulichen Vertrag durch das Kommunalreferat bzw. durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit aufgenommen.

Das Beratungsgremium wird sich für die Begleitung der Bauvorhaben eine Geschäftsordnung geben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Geschäftsführung des Beratungsgremiums übernehmen. Die Arbeit des Beratungsgremiums sowie die gebauten Ergebnisse sollen dokumentiert und in regelmäßigen Abständen dem Stadtrat vorgestellt werden.

Zur Einrichtung und Durchführung des Beratungsgremiums für Bauvorhaben des 2. Realisierungsabschnittes werden entsprechende Haushaltsmittel durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung voraussichtlich ab dem Jahr 2026 benötigt.

C) Auftrag des Stadtrats zur Park + Ride-Anlage für die U-Bahn-Station Freiham Zentrum (U5)

Am 23.01.2019 hat die Vollversammlung des Stadtrates beschlossen, die Verlängerung der U5 West ausgehend von Pasing nach Freiham mit der Kategorie A zu priorisieren und in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in die Kategorie „in Planung / im Bau“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) aufzunehmen. Somit wurde und wird den Planungen fortan die Erschließung Freiham durch die U-Bahn zugrunde gelegt.

In der Beschlussfassung am 12.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V14917) zur Bekanntgabe des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbsergebnisses für den 2. RA Freiham Nord sowie für den Aufstellungsbeschluss des 1. Bauabschnittes des 2. Realisierungsabschnittes wurde die U-Bahn- sowie P+R-Planung für Freiham nochmals aufgegriffen.

Im Zuge der genannten Beschlussfassungen 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. Weiter soll eine denkbare Verlängerung der U5-West in Richtung Germering offengehalten werden. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17651) wurde das Baureferat beauftragt, den für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie 5-West von Pasing nach Freiham-Zentrum erforderlichen Antrag auf Streckengenehmigung nach § 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bei der Regierung von Oberbayern zu stellen.

Gleichzeitig wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Vorhaltemaßnahmen in Freiham erteilt.

Mit Schreiben vom 28.06.2021 teilte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Verlängerung der U5 Laimer Platz bis Pasing eine grundsätzliche Bereitschaft zur anteiligen Förderung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten mit.

Hinsichtlich einer zu berücksichtigenden Park + Ride-Anlage führte die oben genannte Beschlussvorlage aus, dass mit einer U-Bahnverbindung von Freiham Zentrum nach Pasing Bahnhof sich auch die Grundlage für die planerischen Überlegungen zum Ausbau des P+R-Systems im Münchner Westen ändert. Nach den ursprünglichen Vorstellungen sollten an der S-Bahnhaltestelle Freiham ca. 150 P+R-

Stellplätze in einer zweigeschossigen Anlage baulich integriert werden. Mit dem U-Bahnhof Freiham in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bundesautobahn A 99 mit der Anschlussstelle 6 Germering-Nord bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, das P+R-Angebot im Münchner Westen zur Deckung der überörtlichen Nachfrage zum Umstieg auf den ÖPNV für Einpendler*innen, Tagestourist*innen und Eventbesucher*innen aus den Regionen Augsburg, Memmingen und Landsberg deutlich zu verbessern. Vergleichbar mit den P+R-Standorten Fröttmaning, Messestadt Ost und Neuperlach Süd könnte die Anlage eine aktuell bestehende Lücke des P+R-Netzes schließen. Daher wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in dessen Zuständigkeitsbereich damals noch die Verkehrsplanung und -entwicklung lag, beauftragt, die bestehende Park + Ride- sowie 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 anzupassen bzw. diese zu überarbeiten und einen entsprechenden Planungsvorschlag zu unterbreiten.

Nach Einschätzung des Münchner Verkehrsverbunds wäre aufgrund der Lage zum überörtlichen Verkehrsnetz eine größer dimensionierte Anlage mit 200 - 500 Stellplätzen für den überörtlichen Verkehr zweckmäßig.

In referatsübergreifenden Abstimmungsrunden zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat und den Stadtwerken wurden daher mögliche Standorte einer Park + Ride- Anlage im Anschluss an den neuen U-Bahnhof Freiham untersucht.

Favorisiert wurde zunächst eine Lösung, in der die Park + Ride-Anlage im Zwischengeschoss (sogenannten Sperrengeschoss) über der Abstellanlage der U-Bahn im Bereich des Landschaftsparks situiert sein sollte.

Nach vertiefter Untersuchung ist diese Lösung aber gemeinsam verworfen worden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hätte eine Park + Ride-Anlage über der Abstellanlage nicht vom Autobahnzubringer erschlossen werden können, sondern hätte einer eigenen zusätzlichen Erschließungsstraße im Landschaftspark auf Höhe der Landschaftsbrücken bedurft. Dies hätte einen massiven, stadträumlich nicht vertretbaren Eingriff in den Landschaftspark und den Stadteingang von Freiham bedeutet. Zudem wären bei einer Anordnung der Park + Ride-Anlage über der Abstellanlage der U-Bahn die Stellplätze bis zu 500 m vom U-Bahnhof entfernt gewesen. Diese Entfernung wird als nicht mehr direkt fußläufig angesehen, so dass bezweifelt werden muss, ob die Park + Ride Anlage überhaupt angenommen werden würde.

Daher wird vorgeschlagen, die Park + Ride-Anlage im Umgriff des 2. Realisierungsabschnittes mit einer Größenordnung von ca. 200 Stellplätzen zu situieren. Zur Wahrung der U-Bahn-Nähe ist die Stellplatzanlage im Bereich des 1. BA des 2. RA Freiham Nord vorzusehen. Derzeit wird eine Verortung der P + R -Stellplätze nach Möglichkeit in den Mobilitätshäusern angestrebt.

In Abwägung aller verkehrstechnischen, wohnungspolitischen und stadträumlichen Belange wird dies als der gangbarste Weg zur Realisierung eines neuen Stadtteilteils mit bezahlbarem Wohnraum, zukunftsfähigem Mobilitätskonzept und qualitativ hochwertig gestaltetem öffentlichen Raum gesehen.

Es wird daher vorgeschlagen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Benehmen mit dem Mobilitätsreferat eine Abstimmung und Integration von ca. 200

Stellplätzen in das Verfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA des 2. RA Freiham Nord) anstrebt. Hierfür soll untersucht werden, an welcher Stelle die Verortung der o. g. Stellplätze möglichst verträglich vorgesehen werden kann. Die P+R-Stellplätze sind dann im Bebauungsplan-Entwurf zu berücksichtigen. Derzeit ist eine Verortung im Mobilitätshaus im Baufeld E der Rahmenplanung vorgesehen.

D) Weiteres Vorgehen (Anlage 7)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird auf Grundlage der vom Stadtrat zu beschließenden Rahmenplanung Freiham Nord 2. Realisierungsabschnitt (siehe Kap. A.2) gemäß der Rahmenterminplanung (siehe Kap. A.4) zunächst für den Umfang des südlichen Teils der Rahmenplanung (1. Bauabschnitt) einen Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung erarbeiten sowie die Vergabe der ersten Wohnungsbaugrundstücke vorbereiten. Aufgrund der Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit wird die Bauleitplanung für den nördlichen Teilbereich der Rahmenplanung sukzessive nach dem Bebauungsplanverfahren des 1. Bauabschnitts erfolgen.

1. Für den südlichen Teil der Rahmenplanung (1. Bauabschnitt) wird ein Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung (Nr. 2154) erarbeitet, der dem Stadtrat u. a. einschließlich aller eingegangenen Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) zur Billigung vorgelegt werden soll, die voraussichtlich 2024 erfolgen soll. Auf Grundlage des gebilligten Bebauungsplanentwurfs soll die Bebauungsplanung in Teilabschnitten weitergeführt werden (Anlage 7):
 - **Teilabschnitt Schulcampus (1. BA):** Für den Teilbereich des Schulcampus (1. BA) (Größe ca. 3,7 ha) erfolgt die Weiterentwicklung auf Grundlage des Entwurfs des im Jahr 2022 vom Baureferat im Auftrag des Referats für Bildung und Sport beauftragten Architekturbüros. Dabei ist die Schulcampusplanung hinsichtlich der Außenbeziehung mit den aus der Rahmenplanung abgeleiteten städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen und Anforderungen abzugleichen.
 - **Teilabschnitt Wohnungsbauschwerpunkt einschließlich öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen und der notwendigen Quartiersgaragen (1. BA):** Für diesen Teilabschnitt (Größe ca. 23 ha) soll auf Grundlage des gebilligten Bebauungsplanentwurfs unmittelbar anschließend die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt und anschließend baldmöglichst der Bebauungsplanentwurf dem Stadtrat zum Satzungsbeschluss vorgelegt werden.
2. Die Vergabe der ersten städtischen Wohnbaugrundstücke wird durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorbereitet. Insgesamt soll die erste „Tranche“ der Wohnbaugrundstücke (1. Bauabschnitt) nach Baurechtsschaffung möglichst in den Jahren 2026 bis 2028 vergeben werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt, auf Grundlage der Rahmenplanung die übrigen städtischen Wohnbaugrundstücke (2. Bauabschnitt)

nach Baurechtsschaffung voraussichtlich frühestens ab dem Jahr 2030 zu vergeben.

Die an der Umsetzung der Planung Freiham beteiligten städtischen Referate beabsichtigen, auf Grundlage der Rahmenplanung bzw. der nachfolgenden Bebauungsplanungen (1. BA und 2. BA) gemäß der Rahmenterminplanung (siehe Kap. A.4) die Planung und Vorhaben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vorzubereiten bzw. durchzuführen (z. B. Umsetzung der Verkehrsflächen, öffentlicher Platz- und Grünflächen). Dabei sollen die in der Rahmenplanung als besonders herausfordernd erkannten Bereiche, wie z. B. die Anbindung der Aubinger Allee, die Autobahnanbindung an die BAB 99, die U-Bahn-Verlängerung nach Freiham, die Anbindung Freiham an Aubing, durch die betroffenen Referate gemeinsam abgestimmt und für die Umsetzung vorbereitet werden. Die Ergebnisse der Straßenaufteilung und Vorplanungen der Verkehrsflächen (Mobilitätsreferat, Baureferat) sollen jedoch bereits in die Bauleitplanverfahren einfließen.

Das Baureferat wird gebeten, auf der Basis der Rahmenplanung sowie der verkehrskonzeptionellen Vorgaben des Mobilitätsreferates die Planungen für die verkehrliche Erschließung des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord aufzunehmen und die Projektgenehmigungen für die Teilprojekte herbeizuführen.

Ebenso wird das Baureferat gebeten, auf der Basis der Rahmenplanung und der konzeptionellen freiraumplanerischen Vorgaben die Planungen für die öffentlichen Platz- und Grünflächen aufzunehmen.

Die Stadtwerke München GmbH / MVG, die P+R Park & Ride GmbH / MRG GmbH sowie die beteiligten städtischen Referate werden für den Bereich der ÖPNV-Umsteigebereiche (u. a. U-Bahn, Bushalte und ggf. Tramhalte, P+R-Anlage, B+R-Anlage, Mobilitätsangebote) und Quartiersgaragen sowie jeweils deren Anschlüsse an die öffentlichen Verkehrsflächen und die S-Bahnhalte Freiham und Aubing gebeten, sich über den Umfang und die zeitliche Abfolge der Planungen und Umsetzungen abzustimmen.

Dabei sollen die Schnittstellen zwischen den einzelnen Anlagen und Gebäuden, insbesondere der barrierefreie Zugang von allen Verkehrsmitteln untereinander und zu den öffentlichen Verkehrsflächen, die Funktionalität, die Gestaltung der Flächen und baulichen Anlagen sowie die stadträumliche Integration der Bereiche in die Gesamtplanung Berücksichtigung finden.

E) Anträge und Empfehlungen

1. Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!

Ziffer 4 des Antrages 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 Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019

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 Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019 (siehe Anlage 9) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „neben den planerischen Voraussetzungen für einen Badesees insgesamt gemeinsam mit der Stadt Germering Vorschläge zu machen, wie der in Freiham geplante Park um ein Erholungsgebiet westlich der Autobahn erweitert werden kann. Dazu sollen folgende Überlegungen untersucht werden:

1. Die Schaffung eines neuen Badesees
2. Ein entsprechendes Erholungsgebiet angrenzend an die Stadt Germering
3. Vernetzung des Landschaftsparks Freiham mit dem Badesees und Erholungsgebiet Richtung Germering
- 4. Die Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades im Rahmen dieses Erholungsgebietes**
5. Eine entsprechende direkte Anbindung an den ÖPNV (U-Bahn) inkl. einem ausreichenden Park+Ride Angebot
6. Eine entsprechende Überbauung der Autobahn zur Steigerung des Erholungswertes

Begründung: Nachdem offensichtlich durch den Zweckverband Freiham nunmehr eine Möglichkeit eröffnet werden kann, dass in Freiham an der Grenze zu Germering ein neuer Badesees entsteht, sollte dies genutzt werden, dort ein entsprechend großes Erholungsgebiet mit hoher Qualität für das ganze Jahr zu schaffen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / A 05822 wie folgt Stellung:

Die Ziffern 3 und 5 des Antrages wurden bereits in der Sitzung der Vollversammlung am 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) geschäftsordnungsmäßig behandelt. Die Ziffern 1, 2, 4 und 6 des Antrages wurden in der Sitzung der Vollversammlung am 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) aufgegriffen. Die Ziffern 1 und 2 wurden vom Kommunalreferat in einem gesonderten Beschluss zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie des Badesees behandelt, der am 26.07.2023 in der Vollversammlung beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794). Die

Ziffer 6 wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem gesonderten Beschluss zum Landschaftspark Freiham behandelt werden und die Ziffer 4 des Antrages zur Umsetzung eines öffentlichen Schwimmbades wird hier behandelt. Eine Fristverlängerung bis zum 31.12.2025 wurde gewährt.

Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Bezug auf das Antwortschreiben des Referates für Arbeit und Wirtschaft vom 03.08.2022 zu Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 005945 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes – Aubing-Lochhausen-Langwied - vom 20.03.2019. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat in Abstimmung mit den SWM und dem Referat für Bildung und Sport sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes ausgeführt:

„Die M-Bäder leisten einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und Gesundheit der Münchner*innen. Die SWM stimmen zu, dass mit Wachstum der Stadt auch die Infrastruktur der öffentlichen Schwimmbäder mitwachsen sollte. Für genauere Erkenntnis hierzu liegt eine im Jahr 2018 durchgeführte Bevölkerungsbefragung vor, welche diese Einschätzung unterstützt.

Der Bedarf an weiteren Schwimmbädern wird vor allem in den dicht besiedelten Stadtbezirken bzw. in den Stadtbezirken mit einem hohen geplanten Zuzug gesehen:

- Stadtbezirk 12 Schwabing, Freimann
- Stadtbezirk 13 Bogenhausen
- Stadtbezirk 16 Ramersdorf, Perlach
- Stadtbezirk 19 Thalkirchen, Obersending, Forstenried, Fürstenried, Solln
- Stadtbezirk 22 Aubing, Lochhausen, Langwied

Dabei stellen sich zwei Herausforderungen: Standortsuche und Wirtschaftlichkeit. Die SWM selbst haben im Münchener Stadtgebiet keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung, die sich für die Bebauung mit einem zusätzlichen öffentlichen Schwimmbad eignen würden. Für ein ganzjährig nutzbares Hallenbad wird mindestens eine Gesamtfläche von ca. 6.000 – 10.000 qm benötigt. Für den sinnvollen Neubau eines Freibades wäre die dreifache Größe nötig. Die Standortsuche gestaltet sich in allen Stadtbezirken herausfordernd. Aktuell sind die SWM in enger Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport, um mögliche Flächen für die gemeinsame Nutzung (öffentliches Bad und Schulschwimmbad) zu untersuchen. Bis dahin arbeiten wir bereits intensiv daran, die bestehenden Flächen möglichst vielen Kunden*innen optimal zur Verfügung zu stellen.

Seit dem Herbst 2020 hat im Stadtteil Freiham der Bildungscampus mit dem dazugehörigen Schulschwimmbad geöffnet. Das Schulschwimmbad (25m Becken) ist nicht für die Öffentlichkeit geöffnet bzw. zugänglich. Es dient in erster Linie die schulischen Bedarfe bzw. Belegung zu erfüllen, so dass der Schwimmunterricht in einer adäquaten Art und Weise durchgeführt werden kann. Die Ressource Schulschwimmbad wird zudem am Nachmittag, am Wochenende und in den Ferien dem Vereinssport sowie den Schwimmschulen zur Verfügung gestellt. Das Schulschwimmbad Freiham erfährt eine hohe Auslastung und Nutzung. Folglich ist das Schulschwimmbad eine Bereicherung für den Schulcampus und das Vereinsleben im Stadtteil Freiham.

Grundsätzlich ist es aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung möglich, ein Schwimmbad noch in den Planungen für den 2. RA, 2. Bauabschnitt zu berücksichtigen. Hierfür ist eine Bedarfsmeldung erforderlich, ob für den Münchner Westen ein neues Schwimmbad vorgesehen ist. Bei den bislang erfolgten Abfragen der Dienststellen und städtischen Tochtergesellschaften hat es keine Meldungen an

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gegeben, so dass für den 1. Bauabschnitt des 2. RA bisher nichts eingeplant wurde.

Die grundsätzliche Frage hierbei betrifft die Finanzierbarkeit eines solchen Hallenneubaus. Die aktuellen Eintrittspreise der M-Bäder decken bei Weitem nicht deren Kosten. Kein Bad der öffentlichen Daseinsvorsorge kann wirtschaftlich betrieben werden. Möchte man dieses Preisniveau für die Münchner Bürger*innen beibehalten, würde jedes zusätzliche Bad ein weiteres Defizit in Höhe von ca. 2 Mio. Euro für die SWM und somit für den Stadtkonzern – welcher die Mittel für den Bau erbringen müsste – bedeuten. Somit stellt sich die Frage, ob sich die Landeshauptstadt München – in einer aus vielerlei Hinsicht herausfordernden Zeit – ein weiteres defizitäres Bad leisten kann und möchte.“

Die hier vorgetragenen Erkenntnisse treffen unverändert weiterhin zu, aufgrund der dargelegten Ausführungen kann daher Ziffer 4 des Antrages 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 Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz nicht entsprochen werden.

2. **Ausreichend Fahrradabstellflächen im Neubaugebiet Freiham** **Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz und Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022**

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz und Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 (siehe Anlage 10) wurde beantragt „bei den weiteren Planungen zum 2. RA Freiham ausreichend Stellflächen für Fahrräder jeglicher Ausprägung außerhalb des öffentlichen Raumes vorzusehen. Diese können sowohl innerhalb der Wohngebäude als auch in den Parkhäusern vorgesehen werden. Die Anzahl muss weit über den Mindestanforderungen der Fahrradstellplatzsatzung liegen.“

Begründung: Im 2. Realisierungsabschnitt (2. RA) des Bebauungsplanes für Freiham sollen einmal bis zu 16.000 Einwohner leben. Erklärtes Ziel ist es, die Nutzung von Fahrrädern zu fördern. Fahrradfahrer haben heutzutage nicht nur ein Fahrrad, sondern meist auch zwei oder noch mehr: z. B. ein Alltagsfahrrad, ein Lastenfahrrad, ein E-Bike/Pedelec, ein Fahrrad für den Transport von Kindern, ein S-/U-Bahnfahrrad, ein Sportfahrrad wie ein Mountainbike, Rennrad oder Winterfahrrad. Somit ist davon auszugehen, dass im Durchschnitt pro Einwohner mind. 2 Fahrräder vorhanden sind, die nicht gleichzeitig genutzt werden können. Bei 16.000 Einwohnern sind es mindestens ca. 32.000 Fahrräder, die unterzubringen sind! Die meisten Fahrräder stellen einen nicht unerheblichen Wert dar und sollten deshalb auch sicher und geschützt abgestellt werden können. Des Weiteren ist festzustellen, dass im 2. RA eine sehr hohe Bebauungsdichte herrscht, so dass der öffentliche Raum möglichst für Erholungsflächen und Klimaschutzbelange freigehalten werden sollte. Eine umfangreiche Begrünung ist dabei sehr erstrebenswert. Deshalb dürfen die zur Verfügung stehenden Flächen möglichst nicht mit Fahrrädern oder anderen privaten Verkehrsmitteln zugestellt werden. Diese sind vielmehr innerhalb von Gebäuden unterzubringen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 02692 wie folgt Stellung:

Die beantragte Fristverlängerung vom 21.06.2023 zur Erledigung des Antrags wurde bis zum 31.12.2023 gewährt. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Bei der Planung des neuen Stadtteils Freiham steht eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Vordergrund. Die Stadt München verfolgt das Ziel, Freiham als auto-reduziertes Quartier zu einem Leuchtturmprojekt für ganz München zu machen. Denn die aktuellen Herausforderungen im Verkehr zeigen immer deutlicher, dass es nachhaltige Alternativen und attraktive Angebote abseits des eigenen Autos braucht.

Die Lebensqualität im Quartier soll erhöht werden, ohne dass die Bewohner*innen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Im Gegenteil, die Mobilität vor Ort soll vielfältiger und nachhaltiger werden. Der motorisierte Individualverkehr im Quartier soll deutlich reduziert werden, parallel dazu sollen neue Mobilitätskonzepte realisiert werden. Die Flächen, die dadurch frei werden, sollen verstärkt für Fußgänger*innen, Grünflächen oder öffentliche Plätze freigehalten werden.

Zu diesem Zweck hat die Landeshauptstadt München 2020 einen eigenen Beschluss zur Mobilität in Freiham Nord (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) gefasst. Dieser beinhaltet 22 konkrete Maßnahmen, die die großen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Freiham – wie etwa den Ausbau der Autobahn A 99-West oder die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 – ergänzen. Durch diese vielfältigen Maßnahmen entsteht ein ganzheitliches Konzept, mit dem alle Bewohner*innen in Zukunft rund um die Uhr mobil sein können, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen.

Bereits hier wurde unter der Zielsetzung, den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten und diesem Priorität einzuräumen, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) hinaus im Bebauungsplan für den 2. RA Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen zu definieren.

Zur Erreichung dieses Ziel ist es unter anderem vorgesehen, im Bebauungsplan für den 1. Bauabschnitts des 2. RA eine Verpflichtung zur Herstellung von deutlich mehr Fahrradstellplätzen auf Privatgrund als nach FabS vorgesehen zu verankern. Derzeit wird mit einem Fahrradabstellplatz je 27,5 qm Wohnfläche (laut FabS ist ein Fahrradabstellplatz je 40 qm WF vorzusehen) geplant, die vollständig innerhalb der Gebäude nachzuweisen sind. Darüber hinaus werden weitere Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen im Bebauungsplan und für die folgenden Grundstücksvergaben definiert.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz und Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 wird entsprochen.

3. **Erholungsgebiet und Bademöglichkeiten für Freiham!
Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019**

Gleichlautender Antrag (siehe E) Ziffer 1, Antrag-Nr. 14-20 / A 05822

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 (siehe Anlage 11) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „neben den planerischen Voraussetzungen für einen Badesee insgesamt gemeinsam mit der Stadt Germering Vorschläge zu machen, wie der in Freiham geplante Park um ein Erholungsgebiet westlich der Autobahn erweitert werden kann. Dazu sollen folgende Überlegungen untersucht werden:

1. Die Schaffung eines neuen Badesees
2. Ein entsprechendes Erholungsgebiet angrenzend an die Stadt Germering
3. Vernetzung des Landschaftsparks Freiham mit dem Badesee und Erholungsgebiet Richtung Germering
- 4. Die Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades im Rahmen dieses Erholungsgebietes**
5. Eine entsprechende direkte Anbindung an den ÖPNV (U-Bahn) inkl. einem ausreichenden Park+Ride Angebot
6. Eine entsprechende Überbauung der Autobahn zur Steigerung des Erholungswertes

Begründung: Nachdem offensichtlich durch den Zweckverband Freiham nunmehr eine Möglichkeit eröffnet werden kann, dass in Freiham an der Grenze zu Germering ein neuer Badesee entsteht, sollte dies genutzt werden, dort ein entsprechend großes Erholungsgebiet mit hoher Qualität für das ganze Jahr zu schaffen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss 22 wurde mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung des BA-Antrags im 2. Quartal 2024 informiert.

Wie bereits unter E) Ziffer 1 zum Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 05822 ausgeführt, wurden die Ziffern 3 und 5 des Antrages bereits geschäftsordnungsmäßig behandelt und die Ziffern 1, 2, 4 und 6 des Antrages in der Sitzung der Vollversammlung am 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) aufgegriffen. Die Ziffern 1 und 2 wurden vom Kommunalreferat in einem gesonderten Beschluss zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie des Badesees behandelt, der am 26.07.2023 in der Vollversammlung beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794). Die Ziffer 6 wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem gesonderten Beschluss zum Landschaftspark Freiham behandelt werden und die Ziffer 4 des Antrages zur Umsetzung eines öffentlichen Schwimmbades wird hier behandelt.

Es wird auf die Behandlung der Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20/ A 05822 auf den Seiten 43 - 45 verwiesen.

Aufgrund der dort dargelegten Ausführungen kann der Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 Ziffer 4 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 nicht entsprochen werden.

4. **Fassadenbegrünung für Freiham**
Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 –

Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 (siehe Anlage 12) wurde beantragt, „dass die LH München im neuen Stadtteil Freiham möglichst viele Häuserfassaden mit verschiedenen Methoden begrünen soll.

Begründung: Die Felder um das Gut Freiham zählen zu einem der wichtigsten und größten Kaltluftentstehungsgebiete für die am dichtesten bebaute Großstadt Deutschlands. Da die geplanten Häuser sehr dicht und hoch gebaut werden, ist mit einer immensen Erhitzung der Baukörper in den Sommermonaten zu rechnen. Dies wird starke negative Auswirkungen auf die Gesundheit der zukünftigen Einwohner Freihams zeigen. Um dem entgegenzuwirken, bietet sich eine möglichst flächendeckende Fassadenbegrünung zur Kühlung der Gebäude und der Luft sowie zur Reinigung und Anreicherung der Luft mit Sauerstoff an. Inzwischen hat man große Erfahrungen mit verschiedenen Methoden der Fassadenbegrünung gesammelt; es gibt Systeme, die nur eine geringe Pflege, aber eine hohe Effizienz bieten. Zum Beispiel ist Efeu eine beliebte immergrüne und anspruchslose Kletterpflanze, ebenso bietet Akebia bis weit in den Winter hinein ein grünes Kleid. Der sogenannte Wilde Wein schafft eine dichte Einhaltung der Fassade und leuchtet im Herbst in warmen Rottönen, verliert dann wie auch der Blaue Regen sein Blätterkleid. Die genannten Pflanzen kommen allein mit dem Grundwasser aus, da sie tief wurzeln. Andere Pflanzen benötigen fast stetig eine Bewässerung - dafür schaffen sie ein angenehmes Kleinklima. Die höheren Kosten der Begrünung wegen der Anpflanzung und Pflege werden zum Teil durch eine geringere Schädigung der Hausoberflächen wieder wettgemacht. Denn es wirken Sonnen-, also u. a. UV-Strahlen und Niederschläge stark gemindert auf die Oberfläche. Im Übrigen befinden wir uns in einem Gebiet, das dem Klimawandel in erhöhtem Maß manche Forscher sprechen vom doppelt erhöhtem Maß - ausgesetzt ist. Um den neuen Bewohnern ein Leben in möglichst gesunder Umgebung zu bieten, sind verschiedene Methoden zu ergreifen; die Fassadenbegrünung ist eine effektive Methode - noch dazu eine verhältnismäßig günstige.

Eine fachgerechte Beratung der in Freiham bauenden Firmen können z. B. Greencity oder Gartenfachbetriebe bieten.

Greencity wird von der Stadt München gerade auf diesem Gebiet der Fassadenbegrünung gefördert und besitzt erfahrene Fachleute.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz und die städtischen Wohnungsbaugesellschaften GEWOFAG und GWG (ab dem 01.01.2024 zur Münchner Wohnen GmbH fusioniert) nehmen inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 01950 wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss 22 wurde zuletzt mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung des BA-Antrages im 2. Quartal 2024 informiert.

Münchens jüngster Stadtteil ist auch bei hoher Dichte als ökologischer und intensiv durchgrünter Stadtteil geplant. Neben dem ca. 55 ha großen Landschaftspark entsteht innerhalb des Stadtviertels ein Netz aus baumbestandenen Straßenräumen und Plätzen sowie öffentlichen Grünflächen, die die Wohnbauflächen feinmaschig durchziehen. Hierzu werden beispielsweise allein im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord ca. 2.500 Bäume neu gepflanzt.

Maßnahmen zur Klimaanpassung sehen beispielsweise eine sparsame Bodenversiegelung in den Wohnquartieren, die Festlegung einer Mindestanzahl und Mindestqualität an Bäumen sowie eine durchgängige extensive oder intensive Dachbegrünung für ein hochwertiges und attraktives Lebensumfeld für alle Bewohner*innen vor.

Während im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord alle Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden, entstehen im 2. Realisierungsabschnitt Mobilitätsgaragen, durch die in den Höfen nicht unterbaute Bereiche für nachhaltige und langlebige Großbaumstandorte entstehen. Das Energiekonzept mit einer Wärmeversorgung aus Geothermie sowie der anteiligen Erzeugung des Strombedarfs aus Dach- und Fassadenflächen ergänzen diese hohe Qualität. Gerade in Bezug auf Stadtklima und Luftreinhaltung wird sich Freiham perspektivisch als zukunftsfähiges und beispielhaftes Stadtquartier erweisen.

Die Begrünung von Fassaden ist ein weiteres Element, welches sich in Bezug auf das Stadtklima, die Sauerstoffanreicherung sowie generell auf die Lebensqualität im neuen Stadtteil Freiham positiv auswirken kann. Sie wird deshalb von der Stadtplanung als ein wünschenswerter Baustein zur Gestaltung und Aufwertung der privaten Freiflächen wie auch der öffentlichen Straßenräume gesehen.

Im Beschluss „Bayerisches Versöhnungsgesetz II / Grundsatzbeschluss zur „Klimaneutralen Stadtverwaltung 2030“ und weitere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität München 2050“ vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525 wurde festgelegt:

„Um als Vorbild innerhalb der Stadtgesellschaft voran zu gehen, sind bei städtischen Neubauten und Sanierungen zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Förderung der Biodiversität am Gebäude neben den Flachdächern auch mindestens 30 % der Fassade zu begrünen, sofern dies im jeweiligen Einzelprojekt technisch und denkmalrechtlich möglich ist.“

Mit Beschluss vom 28.06.2023 (Sitzungsvorlag Nr. 20-26 / V 09135) hat der Stadtrat den „Masterplan Solares München“ als Leitlinie für den ambitionierten Ausbau der Solarenergienutzung in München beschlossen. U. a. wird hierin darauf hingewiesen, dass auch eine Fassadenbegrünung in den unteren Geschossen mit einer PV (Photovoltaik)-Nutzung in den oberen Geschossen eines Gebäudes sinnvoll kombiniert werden kann. Insbesondere die Verschattungswirkung im Bereich der unteren Geschosse durch benachbarte Gebäude oder Großbäume, auf deren klimaökologische Wohlfahrtswirkung jedoch nicht verzichtet werden kann, stellt somit keinen Widerspruch zur Anordnung von Fassaden-PV in den oberen Stockwerken dar.

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord wurde Fassadenbegrünung lediglich für die Innenhöfe von besonders dicht bebauten Wohngebieten gefordert. Ansonsten gilt hier wie auch im gesamten Stadtgebiet die Freiflächengestaltungssatzung der LHM, wonach „unter besonderer Berücksichtigung der Architektur geeignete, insbesondere großflächige Außenwände baulicher Anlagen, mit hochwüchsigen, ausdauernden Kletterpflanzen begrünt werden sollen.“

Für den 2. Realisierungsabschnitt wird im Rahmen der Rahmen- und Bebauungsplanung das Thema Fassadenbegrünung situationsabhängig neu betrachtet und in den vorgesehenen Satzungsbestimmungen und später in den noch durchzuführenden Wettbewerbsverfahren entsprechend aufgenommen.

Es ist vorgesehen möglichst bodengebundene Fassadenbegrünung vorzugsweise im Bereich der Fassaden der Quartiersgaragen sowie an weiteren Fassaden der Wohngebäude insbesondere in den Innenhöfen oder an begrünten Vorzonen zu fordern.

Zudem wurde für das Siedlungsgebiet Freiham Nord die Beratungsgruppe Freiham Nord eingerichtet, in der auch der Bezirksausschuss 22 vertreten ist. Das Gremium ist mit Fachleuten aus den Bereichen Architektur und Landschaftsarchitektur besetzt, die gerade durch ihre eigene praktische Tätigkeit und fachliche Qualifikation in der Lage sind, die Bauvorhaben entsprechend fachkompetent zu begleiten und zu beraten. Im Rahmen dieser Beratergruppe kann jeweils baufallbezogen auch auf eine Fassadenbegrünung hingewirkt werden.

Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich beim Einsatz von Fassadenbegrünung auch besondere Herausforderungen sowohl an die Planung als auch an den Bau und den dauerhaften Unterhalt der Flächen ergeben und die Begrünung der Fassaden auch gegenüber anderen Belangen abgewogen werden muss. Auf die speziellen Anforderungen und die wirtschaftlichen Aspekte wird im Folgenden in den Stellungnahmen von GEWOFAG und GWG eingegangen.

Insgesamt ist auch darauf zu achten, dass die Summe der Anforderungen an den Wohnungsneubau (insbesondere gefördert und preisgedämpft) bezüglich städtebaulicher Qualitäten, Klimaschutz, Energieeffizienz und Nachhaltigkeit die Bauherr*innen nicht überfordern und bezahlbar bleiben.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz weist ergänzend zu den vorhergehenden Ausführungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf eine allenfalls sehr kleinräumig wirksame, die Lufthygiene verbessernde Funktion von Vegetationsstrukturen hin.

Stellungnahme der GEWOFAG:

„Die GEWOFAG legt großen Wert auf die Vereinbarkeit von Bau- und Wohnqualität mit ökologischen und ökonomischen Aspekten. Dem Klimawandel entgegen zu wirken und Gebäude und Quartiere klimaresilient zu machen ist eines der vorrangigen Ziele! Fassadenbegrünung kann hier einen Beitrag leisten und ist mindestens geeignet die Wohnqualität zu verbessern.“

Grundsätzlich ist es so, dass die GEWOFAG bei ihren Neubauvorhaben in Freiham Fassadenbegrünung bisher nach den je nach Baufeld differenzierten Vorgaben des Bebauungsplanes plant und umsetzt, z.B. Freiham WA 19. Seit dem Bayerischen Versöhnungsgesetz 11 / Grundsatzbeschluss zur „Klimaneutralen Stadtverwaltung 2030“ und weitere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität München 2050 vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525) versucht die GEWOFAG 30 % der Fassadenflächen bei allen Neubauten zu begrünen, sofern dies technisch sinnvoll ist.

Als Ausblick verweisen wir auf die derzeit in Abstimmung befindlichen Festlegungen zum „Masterplan Solares München“ des RKU, in dem auf eine zukünftige Flächenkonkurrenz zwischen Fassaden-PV und Fassadenbegrünung eingegangen wird und Vorschläge zur Vereinbarkeit getroffen werden.

Dies wird nach unserer Einschätzung auch starken Einfluss auf die Wahl der Begrünungsmethode haben. Um hier eine klare Flächentrennung vornehmen zu können scheiden Selbstklimmer zukünftig, mehr noch als bisher, weitgehend aus.

(Hinweis des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: Der „Masterplan Solares München“ wurde vom Stadtrat am 28.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135) beschlossen; siehe auch die Ausführungen vorne auf der Seite 46)

Exkurs Fassadenbegrünung aus Sicht der GEWOFAG:

Da es für den Einsatz von Fassadenbegrünungen sehr auf die Umstände ankommt, wollen wir im Folgenden etwas ausführlicher auf die Rahmenbedingungen und Auswirkungen eingehen:

Status:

Die GEWOFAG setzt seit vielen Jahrzehnten Fassadenbegrünungen ein. Im eigenen Bestand verfügen derzeit mehr als 60 Quartiere der GEWOFAG über Fassadenbegrünungen unterschiedlichster Intensität und Art, mit insgesamt über 600 Kletterpflanzen. Dies sind begrünte Mauern oder Nebengebäude, aber auch ganze Fassaden an Gebäuden unterschiedlichster Baualtersklassen und Bauweisen. Zum Einsatz kommen sowohl Selbstklimmer als auch Rankkonstruktionen. Die GEWOFAG verfügt damit über umfangreiche, langfristige Erfahrung und gesicherte Erkenntnisse zu diesem Thema.

Realisierungsvarianten und Anforderungen:

Frühe Begrünungen wurden oft mit Selbstklimmern (z. B. Wilder Wein und Efeu) durchgeführt und sind für die Gebäudesubstanz und die Pflege nicht unproblematisch. Kritische Zonen sind hier die Attikaverblechungen, Ziegel-Dächer, Dehnfugen, Fenster, Rollladenkästen oder vorhandene Risse in Fassaden. Bei gedämmten Fassaden führen Selbstklimmer zu Problemen, wenn der Putz das Gewicht der Fassadenbegrünung nicht tragen kann, weswegen in diesen Fällen ausschließlich Rankkonstruktionen und -pflanzen eingesetzt werden. Bei den daher nun vermehrt verwendeten Rankgerüsten und Seilkonstruktionen führen oftmals die Gerüste oder Seile selbst, sowie die Verankerungen in der Wand, zu Problemen, da sie dauerhaft den Zugbelastungen nicht standhalten. Auch haben sich die Fassadenflächen und Konstruktionen oftmals für die Wuchsleistung der Pflanzen als zu klein dimensioniert herausgestellt, was in der Folge zu hohen Unterhaltskosten und Instandsetzungsbedarf führte. Bei der Standorteignung spielt auch der vorhandene Grund eine Rolle, da ausreichend Feuchtigkeitsversorgung gewährleistet sein muss aber auch keine Sparten im Wurzelbereich liegen dürfen. Insbesondere in beengten innerstädtischen Lagen oder bei Blockrandbebauung (z. B. Freiam) ist dies oftmals ein Problem.

Dennoch werden aktuell im Neubau und bei Bestandsmodernisierungen der GEWOFAG Fassadenbegrünungen eingesetzt, wenn dies gefordert ist oder die Rahmenbedingungen, wie z. B. der Baukörper und die Fassadenbauweise, dies zulassen. Die zu begrünenden Flächen müssen groß genug sein, dürfen möglichst keine

Fugen aufweisen und von der Materialität und Konstruktion tragfähig sein. Insbesondere bei Fassadendämmungen steigt der Aufwand für eine bauphysikalisch korrekten Verankerung enorm. Vorgehängte Fassadenplatten oder Holzfassaden schränken die Möglichkeiten ebenfalls stark ein.

Zukünftig kommen insbesondere im Neubau überwiegend Holzfassaden zum Einsatz, auch in Freiham. Erfahrungen zur Umsetzung von Fassadenbegrünungen mit Selbstklimmern oder Rankgerüsten liegen bei derartigen Fassaden noch nicht vor. Es zeichnet sich aber ab, dass es hierbei zu technischen Schwierigkeiten kommen kann, die eine Begrünung der Fassaden in Fragen stellen könnten. Zu beachten sind hierbei das Tragverhalten der Fassaden und Rankkonstruktionen, der Brandschutz und mögliche Fassadenschädigungen. Dies gilt es abzuwägen. Die Umsetzung von Begrünungen an vorgestellten Balkonen sollte ohne größere Umstände möglich sein.

Kosten und Mietereinbindung

Bei allen Maßnahmen sind die zukünftigen Auswirkungen auf die Bau-, Pflege- und Unterhaltskosten zu berücksichtigen, insbesondere im geförderten Wohnungsbau. Auch die Nebenkosten für die Mieter müssen im vertretbaren Rahmen bleiben, um Wohnen bezahlbar zu halten. Nicht zuletzt ist es sinnvoll, die Mieter mit einzubinden, da aus unserer Erfahrung eine Fassadenbegrünung nicht immer auf ungeteilte Gegenliebe bei den Mietern stößt. Im Neubau ist dies allerdings einfacher als im Bestand.

Wirkung:

Die optisch positive Wirkung von Fassadenbegrünung für den Stadtraum ist unbestritten. Allerdings ist der mikroklimatische Effekt vieler Fassadenbegrünungen kaum messbar, da in der Regel bei Berücksichtigen der oben genannten bautechnischen Herausforderungen meist zu wenig Grünmasse generiert werden kann.

Fazit:

Der grundsätzliche Einsatz, aber auch die Art und Dimensionierung von Fassadenbegrünungen müssen vorausschauend auf regulatorischer und bauplanerischer Ebene geprüft und sorgfältig gegenüber anderen Belangen abgewogen werden, um dauerhaft zum Erfolg zu führen. Insbesondere im geförderten Wohnungsbau müssen auch die damit verbundenen Erstellungs- und Unterhaltskosten im Rahmen bleiben. Um das Thema zukünftige Fassaden PV nicht zu blockieren, sollte sich, wie im „Masterplan Solares München“ gefordert, Fassadenbegrünung auf die unteren 2 Stockwerke beschränken. Fassadenbegrünungen an Holzfassaden werden derzeit sehr kritisch gesehen.

Die allgemeine Regulatorik und die Vorgaben für die Bauleitplanung in Freiham sollten in Bezug auf Fassadenbegrünung fortgeschrieben werden.“

Stellungnahme der GWG:

„Für die GWG München ist der Klima- und Artenschutz schon lange ein großes Anliegen und bereits seit vielen Jahren fester Bestandteil der Freianlagen-Planungsrichtlinien. Neben einer hierfür verantwortlichen Fachabteilung werden sämtliche Bauprojekte regelmäßig durch Landschaftsarchitekten geplant und betreut. Auch die Pflege-

und Unterhaltung der aktuell 1,3 Millionen Quadratmeter Grünflächen in unseren Beständen, erfolgt durch Vorgaben einer eigenen Fachabteilung.

Eine Prüfung zur Errichtung von Fassadenbegrünungen ist ebenfalls in den Freianlagen-Planungsrichtlinien verankert. Seit dem Stadtratsbeschluss „Klimaneutrale Stadtverwaltung 2030“, vom Dezember 2019, in dem unter anderem auch Fassadenbegrünungen angesprochen werden, ist der Fokus hierauf nochmals verstärkt gerichtet. In jedem Neubauprojekt wird einzeln geprüft, ob eine Fassadenbegrünung aus technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht umsetzbar ist. Daraus ergab sich, dass in den bereits errichteten Wohnanlagen der GWG in Freiham bisher keine Fassadenbegrünung hergestellt werden konnten.

Dies ist unter anderem zu begründen mit:

- Platzmangel für ausreichend Wurzelraum und Anfahrten zur Pflege aufgrund von kleinen bzw. zu schmalen Baugrundstücken für die Vielzahl von geforderten Nutzungen,
- grenzständige Bebauungen,
- zu geringem Bodenaufbau durch darunterliegende Bauteile (z. B. Tiefgaragen, Kellerräume) und dadurch geringer Wurzelraum in gebäudenahen Bereichen,
- keine geeigneten Fassadenflächen (z. B. vorgehängte Metallfassaden, hoher Anteil an Fenstern, Balkonen/Loggien),
- soziale Nutzungen mit speziellen Freiflächen (z. B. Kindertageseinrichtungen, Nachbarschaftstreffs), die kaum Bereiche für Fassadenbegrünung ermöglichen.

Bei der GWG finden Fassadenbegrünungen mit vorgehängten Rankelementen bevorzugte Verwendung, die in Abstimmung zwischen Architekt und Landschaftsarchitekt geplant werden. Diese Rankhilfen sind mit Abstand zur Fassade ausgebildet um die dahinterliegenden Fassaden warten zu können und einen unerwünschten Bewuchs eingrenzen zu können. Wurzelkletterer und Haftscheibenranker sind in diesem Zusammenhang äußerst kritisch zu sehen und werden deshalb nicht verwendet.

Zu den von der*dem Antragsteller*in genannten Pflanzen möchten wir unsere Einschätzung geben:

Bei Efeu führen zum einen die Rankwurzeln häufig zu Fasadenschäden. Zum anderen funktioniert der Bewuchs auf den vorrangig hellen Fassaden nicht wunschgemäß, da sich durch die Lichtreflexion die Haftwurzeln lösen.

Beim genannten Wilden Wein verhält es sich ähnlich, die Haftwurzeln an der Putzwand lassen eine Fassadenwartung nicht ausreichend zu. Zudem wäre eine Entfernung der Haftscheiben nur mit sehr hohem Aufwand möglich und könnte die Fassadenoberfläche beschädigen.

Blauregen ist als sehr stark wüchsige Schlingpflanze mit extremen Dickenwachstum und entsprechend hohem Schadenspotential bekannt, bei der zudem spezielle und statisch aufwändige Rankhilfen nötig sind. Diese findet bei der GWG in Neubauprojekten deshalb keine Verwendung.

Die Akebie ist bei vorgehängten Rankelementen eine gute Auswahl und wird bereits verwendet.

Bei den Neubauvorhaben der GWG München finden ausschließlich witterungsbeständige Fassadenoberflächen Verwendung. Das Argument von Kosteneinsparungen

durch Fassadenbegrünungen im Hinblick auf Fassadenschutz können wir hier nicht teilen. Es entstehen im Gegenteil Mehrkosten für die Pflege der Pflanzungen und die Wartung der Rankhilfen. Diese Kosten müssen als Betriebskosten zudem wieder den Mietern angerechnet werden und erhöhen somit die Nebenkosten.

Um den Auswirkungen des Klimawandels entgegenzutreten, enthalten die Planungen zahlreiche Baumpflanzungen, die in der Zukunft für eine Beschattung der Freiflächen und teilweise auch der Fassaden sorgen werden. Diese Art der Begrünung hat aus Sicht der GWG München größere und nachhaltigere Auswirkungen auf Abstrahlungswärme und verstärkt Kühlungseffekte i. d. R. noch besser als begrünte Fassaden, nicht zuletzt durch ein umfassendes Wassermanagement.

In Freiham ist aktuell beim Bauvorhaben im WA 16 der GWG München eine Fassadenbegrünung geplant. Auch bei zahlreichen Neubauvorhaben setzt die Gesellschaft Fassadenbegrünungen um. Geplant sind diese derzeit unter anderem bei Bauvorhaben in den Stadtteilen Maxvorstadt, Schwabing, Aubing, Neufreimann und Moosach. Zudem sind für künftige Quartiersentwicklungen im Bestand im Rahmen der Projektentwicklung konzeptionell Fassadenbegrünungen vorgesehen.

Abgesehen von der Prüfung von Fassadenbegrünungen bei den einzelnen Projekten der GWG München, wollen wir Sie nachfolgend auf die wirtschaftlichen Aspekte aufmerksam machen.

Sämtliche Bemühungen für den Arten- und Klimaschutz sind immer auch mit finanziellen Aufwendungen verbunden. Beim Neubau führen diese meist zu höheren Herstellungskosten. Nachdem die Mieteinnahmen aufgrund der derzeitigen Mietpreisbremse für die städtischen Wohnungsbaugesellschaften gedeckelt sind, besteht für zusätzliche Maßnahmen eine Unterdeckung bei der Finanzierung. Daher wären gezielte Förderprogramme zum Arten- und Klimaschutz in Bestand und Neubau gerade beim geförderten Wohnungsbau eine wichtige Voraussetzung und Unterstützung um Maßnahmen zum Artenschutz, zur Biodiversität und zum Klimaschutz gleichermaßen umsetzen zu können.

Auch die Pflege- und Unterhaltungsarbeiten von aufwändigen Begrünungen sind mit deutlich höheren Pflegekosten verbunden. Dazu kommt, dass die anspruchsvollen Flächen von Firmen mit entsprechendem Fachwissen gepflegt werden müssen, bei denen sich ebenfalls der Fachkräftemangel bemerkbar macht, was wiederum mit höheren Aufwendungen für die GWG München verbunden ist.“

Fazit der LHM zum Antrag Nr. 20-26 / B 01950:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für den 2. Realisierungsabschnitt das Thema Fassadenbegrünung in der Rahmenplanung berücksichtigt wurde. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird es situationsabhängig betrachtet und in den Satzungsbestimmungen bzw. auch später bei den durchzuführenden Wettbewerbsverfahren für Hochbauten berücksichtigt werden. Es ist vorgesehen, möglichst bodengebundene Fassadenbegrünung vorzugsweise im Bereich der Fassaden der Quartiersgaragen sowie an weiteren Fassaden der Wohngebäude insbesondere in den Innenhöfen oder an begrünten Vorzonen festzusetzen.

Lt. dem Beschluss des Stadtrates „Masterplan Solares München“ vom 28.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09135; siehe auch die Ausführungen auf S. 46) ist auch eine Fassadenbegrünung in den unteren Geschossen mit einer PV-Nutzung an den Gebäudefassaden in den oberen Geschossen sinnvoll kombinierbar. Durch die Auswahl geeigneter Kletterpflanzen und Rankkonstruktionen kann dies in der künftigen Ausführungsplanung umgesetzt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5. **Überdurchschnittliches Angebot an Fahrradstellflächen im 2. RA Freiham
Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022**

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 (siehe Anlage 13) wurde beantragt „in die Planungen des 2. RA Freiham Nord ein überdurchschnittlich hohes Angebot an Fahrradstellflächen innerhalb der Wohnbebauung oder in den Parkhäusern aufzunehmen.

Begründung: Wie die ersten Planungsüberlegungen zum 2. RA Freiham verdeutlichen, ist hier gegenüber dem 1. RA von einer deutlich massiveren Verdichtung und damit Vernichtung von ökologischen Flächen durch Versiegelung auszugehen. Im Sinne der Freiraumsicherung in der Stadtentwicklung und der Grünen Stadt der Zukunft – Klimaresiliente Quartiere in einer wachsenden Stadt, sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um Freiflächen für die Erholung freizuhalten. Gleichzeitig ist die Nutzung der Fahrräder jeglicher Art deutlich zu fördern und damit den Schwerpunkt der Nahmobilität innerhalb von Freiham umzusetzen. Fahrradstellflächen dürfen jedoch nicht den dann vorhandenen spärlichen ökologischen Freiraum durch noch weitere Versiegelungen einschränken. Eine Entscheidung Fahrradstellflächen oder ökologische naturnahe Flächen, ist im Sinne des Klimaschutzes und der Mobilitätswende nicht indiziert. Die Fahrradstellflächen können nur in bereits zur Versiegelung (Wohnbebauung) geplante Bereiche eingebunden werden. Die Fahrradabstellsatzung ist entsprechend anzupassen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 04042 wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss 22 wurde zuletzt mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung des BA-Antrags im 2. Quartal 2024 informiert.

Bei der Planung des neuen Stadtteils Freiham steht eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Vordergrund. Die Stadt München verfolgt das Ziel, Freiham als auto-reduziertes Quartier zu einem Leuchtturmprojekt für ganz München zu machen. Denn die aktuellen Herausforderungen im Verkehr zeigen immer deutlicher, dass es nachhaltige Alternativen und attraktive Angebote abseits des eigenen Autos braucht.

Die Lebensqualität im Quartier soll erhöht werden, ohne dass die Bewohner*innen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Im Gegenteil, die Mobilität vor Ort soll

vielfältiger und nachhaltiger werden. Der motorisierte Individualverkehr im Quartier soll deutlich reduziert werden, parallel dazu sollen neue Mobilitätskonzepte realisiert werden. Die Flächen, die dadurch frei werden, sollen verstärkt für Fußgänger*innen, Grünflächen oder öffentliche Plätze freigehalten werden.

Zu diesem Zweck hat die Landeshauptstadt München 2020 einen eigenen Beschluss zur Mobilität in Freiham Nord (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) gefasst. Dieser beinhaltet 22 konkrete Maßnahmen, die die großen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Freiham – wie etwa den Ausbau der Autobahn A 99-West oder die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 – ergänzen. Durch diese vielfältigen Maßnahmen entsteht ein ganzheitliches Konzept, mit dem alle Bewohner*innen in Zukunft rund um die Uhr mobil sein können, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen.

Bereits hier wurde unter der Zielsetzung, den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten und diesem Priorität einzuräumen, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) hinaus im Bebauungsplan für den 2. RA Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen zu definieren.

Zur Erreichung dieses Ziel ist es unter anderem vorgesehen, im Bebauungsplan für den ersten Bauabschnitts des 2. RA eine Verpflichtung zur Herstellung von deutlich mehr Fahrradstellplätzen auf Privatgrund als nach FabS vorgesehen zu verankern. Derzeit wird mit einem Fahrradabstellplatz je 27,5 qm Wohnfläche (laut FabS ist ein Fahrradabstellplatz je 40 qm WF vorzusehen) geplant, die vollständig innerhalb der Gebäude nachzuweisen sind. Darüber hinaus werden weitere Standards für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen im Bebauungsplan und für die folgenden Grundstücksvergaben definiert.

Dem Antrag Nr. 20-26/B 04042 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**6. Stellungnahmen der Wohnungsbauträger im 1. Realisierungsabschnitt Freiham bzgl. der praktischen Umsetzung der Rahmenplanentwürfe
Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022**

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022 (siehe Anlage 14) wurde beantragt, „von den Wohnungsbauträgern der Gebäude im 1. Realisierungsabschnitt Freiham, Stellungnahmen zu den Rahmenplanentwürfen für den 2. Realisierungsabschnitt (2. RA) einzuholen und dem Bezirksausschuss 22 vorzulegen.

Begründung: Am 23.07.2022 wurde im Bildungscampus Freiham die Rahmenplanung 2. RA Freiham Nord vorgestellt. Gleichzeitig wird sich der BA 22 im Herbst 2022 mit diesen Entwürfen befassen müssen. Am Rande der Veranstaltung, wurde durch einen Vertreter eines der Wohnungsbauunternehmen, auf Schwachstellen der Rahmenplanung hingewiesen. Beispielhaft erwähnt: Die Errichtung von Geschäften in den Erdgeschossbereichen wird planerisch vorgesehen, ist aber unter Umständen für die Wohnungsbauunternehmen aus steuerlichen Gründen nur sehr schwer oder gar nicht

realisierbar. Baurechtlich benötigen die Unternehmen auch mehr Spielräume, um von den planerisch vorhandenen Gebäudeformen abweichen zu können. Manche „Ecken“ an Gebäuden machen in der baulichen und praktischen Umsetzung keinen Sinn. Auch die Frage der Zufahrt von Feuerwehrfahrzeugen in die Innenhöfe der Gebäudekomplexe wäre z. B. zu klären. Durch die Vorlage der Stellungnahmen der Bauträger zum Planentwurf, wird es auch für den BA 22 einfacher, zum Planentwurf Stellung zu beziehen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 04385 wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss 22 wurde mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung des BA-Antrags im 2. Quartal 2024 informiert.

Im Rahmenplanungsprozess des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord gab es seit 2019 immer wieder Meilensteine bzw. Zwischenstände, die nicht nur stadintern den beteiligten Fachdienststellen und Referaten vorgestellt wurden oder diese um Stellungnahme gebeten wurden, sondern es wurde auch in der Kommission Freiham mehrfach über die Sachstände der Rahmenplanung des 2. RA berichtet (Kommission Freiham am 04.12.2019, am 14.04.2021 und am 09.03.2022). Ebenso wurden die Planungen zum 2. RA den städtischen Wohnungsbaugesellschaften und den Wohnungsbaugenossenschaften durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erläutert und über den Planungsstand informiert mit dem Ziel, hier einen aktiven Informations- und Erfahrungsaustausch zu bewirken. So hatten die Gesellschaften die Möglichkeit sich bei den Schwerpunktterminen der AG Freiham am 04.11.2019, am 20.07.2020 und insbesondere am 06.12.2021 sowie bei der Bauherr*innenwerkstatt am 07.07.2022 zur Planung zu äußern. Die Rückmeldungen der anwesenden Vertretungen der Wohnbaugesellschaften und Baugenossenschaften waren dabei insgesamt positiv, die Rahmenplanung sei gut geeignet für eine Weiterentwicklung und Umsetzung und ließe noch Spielräume und Möglichkeiten für die Realisierung offen. Darüber hinaus werden die Vertretungen der GEWOFAG und GWG zu den turnusmäßigen Sitzungen der AG Freiham standardmäßig eingeladen und können sich so regelmäßig über den Stand der Planungen in Freiham informieren.

Auch ist hinsichtlich der im Antrag erwähnten Spielräume in der Planung oder den gewerblichen Standorten in den Erdgeschosszonen zu bedenken, dass die Rahmenplanung als informelle und beispielgebende Planung bestimmte Themen genauer beschreibt oder darstellt und konkrete Vorschläge unterbreitet, ohne aber zwingende Festsetzungen vorzunehmen, wie dies nur im Rahmen der sich anschließenden Bebauungsplanung möglich ist. Die nachfolgenden auf die Rahmenplanung aufbauenden Bauleitpläne zur Schaffung des Baurechts werden aber Spielräume offenhalten dort wo möglich und auch z. B. eine konkrete Festsetzung von Gewerbe in den Allgemeinen Wohngebieten wird nicht praktiziert werden.

Es wird daher aus den vorgenannten Gründen davon abgesehen, die städtischen Wohnungsbaugesellschaften gesondert anzuschreiben und diese um Stellungnahme zur Rahmenplanung zu bitten, vielmehr werden die Gesellschaften aber auch in die Erarbeitung der Bebauungsplanung mit einbezogen, insbesondere, wenn sie konkret berührt sind, wie z. B. beim Mobilitätskonzept.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann dem Antrag Nr. 20-26/B 04385 des

Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022 nicht entsprochen werden.

7. Freizeiteinrichtungen Freiham

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021

In der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00033 (siehe Anlage 15) wurde Folgendes beantragt:

„Die Stadt München hat bei der Planung des nächsten Bauabschnittes von Freiham sicherzustellen, dass folgende Freizeiteinrichtungen in dem neuen Stadtteil geschaffen werden:

1. Hallen- und Freibad
2. Badensee (ggf. westlich der A 99 in Zusammenarbeit mit der Stadt Germering)
3. Saal für größere Veranstaltungen zur Nutzung durch Vereine und private Nutzer ggf. trennbar mit einem Konzept „wir in der Tenne“ für private Feiern

Mit Freiham entsteht eine neue Stadt, die mit ca. 30.000 Einwohnern eine Größe hat wie Lindau oder FFB, Germering oder Dachau vor einigen Jahren. In allen diesen Städten gibt es aber derartige Freizeiteinrichtungen, die in Freiham fehlen. Hier besteht die Gefahr, dass durch die vielen neuen Bewohner die bestehende bzw. schon heute fehlende Infrastruktur, komplett überlastet wird (siehe Langwieder Seenplatte).“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 wie folgt Stellung:

Der*die Antragsteller*in wurde zuletzt mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung im 2. Quartal 2024 informiert.

Neben den dringend erforderlichen Wohnungen wird und wurde in Freiham ein großes Angebot an sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an Grün- und Freiflächen als auch Sport und Spielplätzen geschaffen.

Zu erwähnen sind in diesem Kontext neben dem großen Angebot an Schulen und Kindergärten sowie Nachbarschaftstreffs insbesondere:

Der Sportpark Freiham (1. RA)

Das Sportzentrum Freiham ist das neueste und größte Sportzentrum in München, angeschlossen an dem Bildungscampus Freiham.

Der nach den Maßgaben der Inklusion gestaltete Sportpark umfasst ein Schwimmbad, 3 Kunstrasenplätze und 2 Rasenplätze, diverse Basketball/Handball/Hockeycourts, einen Maxi Pitch Platz, 2 Beachvolleyballfelder, eine Skateranlage und einen Leichtathletikplatz.

Sämtliche Anlagen sind auch für den Breitensport nutzbar. Die großzügig gestaltete Skateranlage ist frei zugänglich und für jede*n nutzbar.

Stadtteilkulturzentrum (1. RA)

Das Projekt im WA7 der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Hier sind neben einem Kinder-, Familien- und Beratungszentrum auch eine Stadtteilbibliothek und ein Stadtteilkulturzentrum verortet.

Das Stadtteilkulturzentrum bietet Raum für eigene kulturelle Aktivitäten der Bevölkerung aus dem Stadtteil als auch ein Angebot an kulturellen Veranstaltungen mit einem für alle Altersgruppen angemessenen Programm. Das kulturelle Bürgerzentrum umfasst insbesondere einen großen Veranstaltungssaal mit 5,50 m lichter Raumhöhe für ca. 200 Personen. Klassische Bühnendarbietungen wie Theater, Konzert, Kabarett, sowie Lesungen, Vorträge und Filmvorführungen sind hier möglich.

Neben den städtischen Angeboten wird sich eine Vielzahl an gewerblichen bzw. durch die Bewohnerschaft organisierten Angeboten etablieren.

So ist nach derzeitigem Stand z. B. ein Fitnesszentrum im Stadtteilzentrum geplant. Insgesamt wird im Stadtteilzentrum ein Mix aus Läden, Restaurants und Cafés entstehen, die sich zum Mahatma-Gandhi-Platz orientieren werden und so städtisches Flair nach Freiam bringen werden.

Insbesondere die genossenschaftlichen Projekte schaffen ein vielfältiges Angebot an Gemeinschaftsräumen im Quartier, die vielfältig nutzbar sein werden.

Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt im 1. Realisierungsabschnitt im Grünband und im Grünfinger zahlreiche hochwertige Spielplätze und Aufenthaltsbereiche fertiggestellt und zur Nutzung freigegeben. Aufgrund der sehr hohen Qualität erfreuen sich diese Angebote einer großen Beliebtheit. Diese hohe Qualität soll im 2. Realisierungsabschnitt ebenso fortgeführt werden. Das Freiraum- und Spielraumkonzept der Rahmenplanung stellt dafür die konzeptionelle Grundlage für die spätere Umsetzung dar.

Von besonderer Bedeutung wird aber sicher der Landschaftspark sein.

Aus dem vom Baureferat ausgelobten zweistufigen Realisierungswettbewerb ging 2017 Lützw 7 C. Müller J. Wehberg Garten- und Landschaftsarchitekten und Gartenkunst, Berlin hervor. Der Entwurf sieht eine Abfolge von offenen und geschlossenen Parkpartien mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Raum- und Nutzungsangeboten vor. Der gesamte Park wird topografisch modelliert und damit auch z. B. Möglichkeiten zum Schlittensfahren bieten.

Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks im Jahr 2027 sein und dieser Parkteil den Bürger*innen ab Ende 2028 zur Verfügung stehen; die genauen räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Planung und Umsetzung des Landschaftsparks können in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 03495 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 eingesehen werden.

Hinsichtlich der Forderung nach einem Badesees wird auf die Machbarkeitsstudie des Kommunalreferats verwiesen:

Mit Beschlussfassung der Vollversammlung des Stadtrats am 19.02.2020 wurde das Kommunalreferat 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 in Auftrag zu geben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V16576). Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794) wurde der Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Badesees Freiam zugestimmt. Variante 3 (Entwurf für optimierten Schallschutz für eine

optimierte Erholungsnutzung ohne Verbleib des Transportbetonwerkes) wird weiterverfolgt.

Im Folgenden sind durch die beteiligten Referate (Baureferat, Kommunalreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) geeignete Verfahren für die Sicherung des Badesees und die Herstellung seiner Grünanlagen und Freiflächen zu prüfen und einzuleiten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in Freiham eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen als auch ein sehr differenziertes und vielfältiges Angebot an Spiel- und Erholungsflächen entstehen werden.

Allerdings stößt die Landeshauptstadt bei den Wünschen nach sowohl im Bau als auch im Unterhalt sehr finanzintensiven Einrichtungen wie z. B. einem Hallen- und Freibad an ihre Grenzen. Siehe hierzu auch die ausführliche Stellungnahme unter E) Ziffer 1 zum Antrag Nr. 14-20 / A 05822.

Auch gibt es verschiedene Ansätze von Bewohner*innen, kulturelle Nutzungen auf der Quartiersebene zu implementieren, so z. B. ein Programmkinos. Die vielfältigen Initiativen der Bewohner*innen werden dabei vom Stadtteilmanagement Freiham unterstützt, so dass in Freiham ein lebendiger und vielfältiger neuer Stadtteil entstehen kann.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlungen Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8. Freizeiteinrichtungen wie Kino und Schwimmbad in Freiham Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022

In der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00588 (siehe Anlage 16) wurde beantragt, ein Kino sowie ein Schwimmbad für Freiham zu schaffen. Begründung: Aubing und Pasing hatten in den 60/70er Jahren 5 Kinos – heute nichts. Das Schwimmbad Germering/Pasing dürfte künftig überlastet sein.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 wie folgt Stellung:

Der*die Antragsteller*in wurde zuletzt mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung im 2. Quartal 2024 informiert.

Bezüglich der Forderung nach einem öffentlichen Schwimmbad wird auf die Beantwortung zum Antrag Nr. 14 – 20 / A 05822 (siehe Seite 43 - 45) verwiesen.

Bzgl. der Forderung nach einem Kino verweisen wir auf das im Bau befindliche Stadtteilkulturzentrum. Das Projekt im WA 7 (1. RA) der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Hier sind neben einem Kinder-, Familien- und Beratungszentrum auch eine Stadtbibliothek und ein Stadtteilkulturzentrum verortet. Das Stadtteilkulturzentrum bietet Raum für eigene kulturelle Aktivitäten der Bevölkerung aus dem Stadtteil als auch ein Angebot an kulturellen Veranstaltungen mit einem für alle Altersgruppen angemessenen Programm. Das

kulturelle Bürgerzentrum umfasst insbesondere einen großen Veranstaltungssaal mit 5,50 m lichter Raumhöhe für ca. 200 Personen. Klassische Bühnendarbietungen wie Theater, Konzert, Kabarett, sowie Lesungen, Vorträge und Filmvorführungen sind hier möglich.

Auch gibt es verschiedene Ansätze von Bewohner*innen, kulturelle Nutzungen auf der Quartiersebene zu implementieren, so z. B. ein Programmkino. Die vielfältigen Initiativen der Bewohner*innen werden dabei vom Stadtteilmanagement Freiham unterstützt, so dass in Freiham ein lebendiger und vielfältiger neuer Stadtteil entstehen kann.

Daneben eröffnet der Bebauungsplan für den 1. Realisierungsabschnitt grundsätzlich die planungsrechtliche Möglichkeit, im Rahmen der Festsetzung eines Kerngebietes (MK) Nutzungen wie ein Kino einzurichten.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlungen Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.05.2022 nicht entsprochen werden.

9. Mehr soziale Infrastruktur für Freiham

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022

In der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00597 (siehe Anlage 17) wurde beantragt, im 22. Stadtbezirk mehr soziale Infrastruktur zu planen und zu bauen:

- ein öffentliches Schwimmbad
- ein Kino
- ein Badesee
- ein Bürgersaal
- ein Theater
- eine Eishalle / ein Eisstadion
- ein Schlittenberg
- ein Quartiersplatz mit Cafés in Aubing
- ein Biergarten
- weitere Spielplätze

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 wie folgt Stellung:

Der*die Antragsteller*in wurde zuletzt mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Hinsichtlich der aufgeführten Nutzungswünsche ist festzuhalten, dass die Bebauungsplanung planungsrechtlich eine Vielzahl der Nutzungsmöglichkeiten zulassen kann. Die Umsetzung von öffentlichen Projekten, wie z. B. einem öffentlichen Schwimmbad bzw. einem städtischen Theater bedürfen dann aber zusätzlich einer Finanzierung durch die Landeshauptstadt München, die durch den Münchner Stadtrat auf Grundlage von Meldungen städtischer Referate beschlossen werden muss.

Wie bereits unter E) Ziffer 1 zum Antrag Nr. 14-20 / A 05822 und Ziffer 7 zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 und Ziffer 8 zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 ausgeführt wird und wurde neben den dringend erforderlichen Wohnungen in Freiham ein großes Angebot an sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an Grün- und Freiflächen als auch Sport und Spielplätzen geschaffen.

Zu erwähnen sind in diesem Kontext neben dem großen Angebot an Schulen und Kindergärten sowie Nachbarschaftstreffs insbesondere:

Sportpark Freiham (1. RA)

Das Sportzentrum Freiham ist das neueste und größte Sportzentrum in München, angeschlossen am Bildungscampus Freiham.

Der nach den Maßgaben der Inklusion gestaltete Sportpark umfasst ein Schwimmbad, 3 Kunstrasenplätze und 2 Rasenplätze, diverse Basketball/Handball/ Hockeycourts, einen Maxi Pitch Platz, 2 Beachvolleyballfelder, eine Skateranlage und einen Leichtathletikplatz.

Sämtliche Anlagen sind auch für den Breitensport nutzbar. Die großzügig gestaltete Skateranlage ist frei zugänglich und für jede*n nutzbar.

Stadtteilkulturzentrum (1.RA)

Das Projekt im WA 7 der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOFAG befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Hier sind neben einem Kinder-, Familien- und Beratungszentrum auch eine Stadtteilbibliothek und ein Stadtteilkulturzentrum verortet. Das Stadtteilkulturzentrum bietet Raum für eigene kulturelle Aktivitäten der Bevölkerung aus dem Stadtteil als auch ein Angebot an kulturellen Veranstaltungen mit einem für alle Altersgruppen angemessenen Programm. Das kulturelle Bürgerzentrum umfasst insbesondere einen großen Veranstaltungssaal mit 5,50 m lichter Raumhöhe für ca. 200 Personen. Klassische Bühnendarbietungen wie Theater, Konzert, Kabarett, sowie Lesungen, Vorträge und Filmvorführungen sind hier möglich.

Neben den städtischen Angeboten wird sich eine Vielzahl an gewerblichen bzw. durch die Bewohnerschaft organisierten Angeboten etablieren.

So ist nach derzeitigem Stand z. B. ein Fitnesszentrum im Stadtteilzentrum geplant. Insgesamt wird im Stadtteilzentrum ein Mix aus Läden, Restaurants und Cafés entstehen, die sich zum Mahatma-Gandhi-Platz orientieren werden und so städtisches Flair nach Freiham bringen werden.

Insbesondere die genossenschaftlichen Projekte schaffen ein vielfältiges Angebot an Gemeinschaftsräumen im Quartier, die vielfältig nutzbar sein werden.

Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt im 1. Realisierungsabschnitt im Grünband und Grünfinger zahlreiche hochwertige Spielplätze und Aufenthaltsbereiche fertiggestellt und zur Nutzung freigegeben. Aufgrund der sehr hohen Qualität erfreuen sich diese Angebote einer großen Beliebtheit. Diese hohe Qualität soll im 2. Realisierungsabschnitt ebenso fortgeführt werden. Das Freiraum- und Spielraumkonzept der Rahmenplanung stellt dafür die konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung dar.

Von besonderer Bedeutung ist der Landschaftspark.

Aus dem vom Baureferat ausgelobten zweistufigen Realisierungswettbewerb ging 2017 Lützwow 7 C. Müller J. Wehberg Garten- und Landschaftsarchitekten und Gartenkunst, Berlin hervor. Der Entwurf sieht eine Abfolge von offenen und geschlossenen Parkpartien mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Raum- und Nutzungsangeboten vor. Der gesamte Park wird topografisch modelliert und damit auch z.B. Möglichkeiten zum Schlittensfahren bieten.

Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks im Jahr 2027 sein und dieser Parkteil den Bürger*innen ab Ende 2028 zur Verfügung stehen; die genauen räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Planung und Umsetzung des Landschaftsparks können in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 03495 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 eingesehen werden.

Bezüglich der Anregung nach einem Quartiersplatz mit Cafés in Aubing wird darauf verwiesen, dass der Stadtrat am 17.11.2018 beschlossen hat, das Sanierungsgebiet Neuaubing - Westkreuz um den Ortskern Aubing zum Sanierungsgebiet Aubing – Neuaubing - Westkreuz zu erweitern (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 13046). Die sogenannte Teilmaßnahme Ortskern Aubing umfasst circa 23 Hektar mit 1.300 Einwohner*innen und entspricht im Wesentlichen dem ensemblesgeschützten, ehemaligen Ortskern von Aubing. Wichtige Sanierungsziele sind die Stärkung der Lebendigkeit, die Wahrung der geschichtlichen Identität, die Entwicklung und Aufwertung von öffentlichen Freiflächen sowie die Verbesserung der Gestaltqualität im öffentlichen Raum. Zur Umsetzung dieser Ziele hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 11.01.2023 einen Eckdatenbeschluss zum Planungswettbewerb Areal Ubostraße gefasst (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 07361).

Für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der angrenzenden Stellplatzanlage in Aubing sollen u. a. nachfolgende Ziele umgesetzt werden, die auch die im Antrag genannte Forderung nach einem Quartiersplatz mit Cafés in Aubing ermöglicht:

- Schaffung von identitätsstiftenden öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität zum Treffen und Verweilen und somit zur Kommunikation zwischen den Bewohner*innen
- Berücksichtigung der multifunktionalen Nutzbarkeit der Flächen, z. B. für Veranstaltungen, Märkte, Sport- und Spielmöglichkeiten für unterschiedliche Generationen, die umgebenden Einrichtungen, Außengastronomie
- Rückbau der Stellplatzanlage an der Ubostraße zugunsten der Schaffung eines attraktiven und multifunktional nutzbaren Platzes
- Unterbringung eines Kiosks am Bahnhofsvorplatz und Prüfung von Gastronomie am Platz

Für die Umsetzung dieser Ziele sind voraussichtlich keine planungsrechtlichen Verfahren oder Festsetzungen erforderlich. Das bestehende Baurecht reicht voraussichtlich für die geplanten Maßnahmen aus.

Hinsichtlich der Forderung nach einem Badesees wird auf die Machbarkeitsstudie des Kommunalreferats verwiesen:

Mit Beschlussfassung der Vollversammlung des Stadtrats am 19.02.2020 wurde das Kommunalreferat 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 in Auftrag zu geben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V16576).

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09794) wurde der Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Badesees Freiham zugestimmt. Variante 3 (Entwurf für optimierten Schallschutz für eine optimierte Erholungsnutzung ohne Verbleib des Transportbetonwerkes) wird weiterverfolgt.

Im Folgenden sind durch die beteiligten Referate (Baureferat, Kommunalreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) geeignete Verfahren für die Sicherung des Badesees und die Herstellung seiner Grünanlagen und Freiflächen zu prüfen und einzuleiten.

Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass in Freiham eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen als auch ein sehr differenziertes und vielfältiges Angebot an Spiel- und Erholungsflächen entstehen werden.

Allerdings stößt die Landeshauptstadt bei den Wünschen nach sowohl im Bau als auch im Unterhalt sehr finanzintensiven Einrichtungen wie einem Schwimmbad, einem Kino und einer Eishalle an ihre Grenzen.

Der Bau eines öffentlichen Schwimmbades in Freiham wurde von den Stadtwerken abgelehnt. Ebenso wenig ist der Bau einer Eisporthalle in Freiham gesamtstädtisch angezeigt. Daneben eröffnet der Bebauungsplan für den 1. Realisierungsabschnitt grundsätzlich die planungsrechtliche Möglichkeit, im Rahmen der Festsetzung eines Kerngebietes (MK) Nutzungen wie ein Kino einzurichten.

Jedoch gibt es verschiedene Ansätze von Bewohner*innen, kulturelle Nutzungen auf der Quartiersebene zu implementieren, so z. B. ein Programmkino. Die vielfältigen Initiativen der Bewohner*innen werden dabei vom Stadtteilmanagement Freiham unterstützt, so dass in Freiham ein lebendiger und vielfältiger neuer Stadtteil entstehen kann.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.05.2022 nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**10. Weiterbau Freiham erst wenn U5 in Betrieb ist
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023**

In der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 01273 (siehe Anlage 18) wurde beantragt, „dass der zweite Realisierungsabschnitt Freiham erst dann gebaut wird, wenn die U-Bahn-Anbindung Freiham erfolgt ist. Begründung: Der Stadtteil Freiham wird mehr als 25.000 Bewohner und 15.000 Arbeitsplätze aufweisen. Die Stadtverwaltung hält es bisher für notwendig, Freiham an Alt-Aubing über eine neue Straße anzubinden. Denn die Planer befürchten, dass die bisher vorgesehene Verkehrsinfrastruktur wie z.B. der Autobahnanschluss nicht ausreichen wird, damit die zukünftigen Einwohner Freiham mit ihrem Auto ohne Stau in die anderen Teile Münchens gelangen können. Alt-Aubing ist schon jetzt mit Autoverkehr überflutet. Wenn tausende weitere Autos durch Alt-Aubing geschleust werden sollen, dann wäre das für die Bewohner Alt-Aubings unerträglich. Sie müssten ausbaden, dass die Stadt es versäumt hat,

rechtzeitig die erforderliche Verkehrsinfrastruktur für Freiham vorzuhalten. Schon heute, der erste Realisierungsabschnitt ist noch nicht vollendet, ist die verkehrliche Situation in den Wohngebieten um Freiham unerträglich.

Damit mehr Menschen auch ohne Auto in die Stadt und zu den Arbeitsplätzen in Zukunft gelangen können, muss der Öffentliche Personen-Nahverkehr rechtzeitig in hinreichendem Maße ausgebaut werden. Wenn der geplante U-Bahn-Anschluss zur Verfügung steht, bevor der letzte Bauabschnitt mit 6.000 Wohnungen realisiert ist, kann damit gerechnet werden, dass dann eine Ausleitung des Autoverkehrs aus Freiham über Alt-Aubing nicht mehr erforderlich ist.

Deshalb kann erst mit dem Bau des zweiten Realisierungsabschnittes Freiham begonnen werden, wenn gesichert parallel der U-Bahnanschluss realisiert wird.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat und der SWM-MVG inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 wie folgt Stellung:

Der*die Antragsteller*in wurde mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis Frühjahr 2024 informiert.

Eine fast wortgleiche Bürgerversammlungsempfehlung (Nr. 14-20 / E 02593) wurde am 28.05.2019 gestellt und am 02.12.2020 mit dem Beschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00472) „Bau des zweiten Teils des Realisierungsabschnitts Freiham erst nach U-Bahn Anbindung Freiham“ (siehe RIS: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6018404?dokument=v6266730>) behandelt.

U-Bahn-Anbindung

In der Beschlussvorlage wurde ausgeführt, dass für die Verlängerung der U5 bis Freiham die Vollversammlung des Stadtrates am 25.07.2018 sowie am 23.01.2019 zwei Beschlüsse (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12184 und 14-20 / V 12213) gefasst hat. Mit dem genannten Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“) wurde die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiham-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen und in „Priorität A“, also als umgehend anzugehende Planung, eingestuft. 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 das Ergebnis zu berichten. 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 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.“ 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 Projektablauf wurden dem Stadtrat im Bauausschuss am 04.02.2020 dargestellt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17651).

Im Beschluss der Vollversammlung vom 21.12.2022 „Verlängerung der U-Bahn-Linie

5-West von Pasing nach Freiham“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke fortzuführen. Des Weiteren wurden die Projektkosten für die Vorhaltemaßnahme Bahnhof vom Stadtrat genehmigt. Der weitere Zeitplan für die Planung der Gesamtstrecke wurde wie folgt dargestellt: Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis Ende 2024 und Einleitung der Planfeststellungsverfahren ab Ende 2024. Somit könnte ab ca. Ende 2026 für die ersten Teilbereiche Baurecht geschaffen sein, sodass die anschließende Ausführungsplanung sowie die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgen könnten. Der Baubeginn könnte somit noch im Jahr 2029 erfolgen. Der bisherigen Zielsetzung eines unmittelbaren Weiterbaus bis Freiham nach Fertigstellung der Strecke bis Pasing kann somit weiterhin entsprochen werden.

Wohnungsbau

Der Wohnungsbau im 1. Realisierungsabschnitt (1. RA) Freiham Nord befindet sich in der Umsetzung. Hier sollen bis 2028 ca. 4.400 Wohneinheiten (WE) realisiert werden. Der 2. RA ist räumlich in zwei Bauabschnitte aufgeteilt, sodass im Verfahren zur Baurechtschaffung zwei getrennte Bebauungspläne mit Grünordnung erstellt werden. Der 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord, in dem auch die U-Bahn-Trasse liegt, befindet sich in der südlichen Hälfte des Planungsgebietes und wird zuerst entwickelt (voraussichtlich rund 2.800 WE). Der Satzungsbeschluss ist für die 2. Jahreshälfte 2025 vorgesehen. Der 2. Bauabschnitt im Norden wird erst nachfolgend ins Verfahren starten (Baurechtschaffung nicht vor dem Jahr 2028) und umgesetzt werden.

Somit werden die ersten Wohneinheiten im 1. Bauabschnitt frühestens ab dem Jahr 2030 fertiggestellt. Weitere Wohneinheiten folgen sukzessive. Die Wohneinheiten im 2. Bauabschnitt werden nach dem 1. Bauabschnitt ebenfalls sukzessive realisiert werden.

Zusammenspiel von Wohnungsbau und U-Bahn-Anbindung

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat in seiner Sitzung vom 12.02.2020 den Beschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham, 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord, Aufstellungsbeschluss“ gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14917). In diesem wird ausgeführt, dass grundsätzlich auch im Wohnungsbau zwischen Planungsphase, Bauphase und Inbetriebnahme bzw. Bezugsfertigkeit zu unterscheiden ist. Den Projektplanungen der konkreten Gebäude vorgelagert ist die Baurechtschaffung durch das Bauleitplanverfahren.

Diese Baurechtschaffung für den Wohnungsbau ist ein längerer Prozess und erfolgt in Abschnitten. Nachdem das Baurecht für den 1. Realisierungsabschnitt im Jahr 2015 gesetzt werden konnte, wurde nun in das Verfahren für den nächsten Abschnitt eingestiegen, dem 2. Realisierungsabschnitt – Bereich Süd, mit dem u. a. vorrangig auch weitere für Freiham und angrenzende Stadtteile wichtige Schulinfrastrukturmaßnahmen ermöglicht werden sollen.

In Abhängigkeit von der Grundstücksverfügbarkeit soll nach aktueller Rahmenterminplanung für das Gesamtprojekt das Baurecht im **2. Realisierungsabschnitt Nord** voraussichtlich bis zum Jahr 2028 geschaffen und die **Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt** sein. Mit der **Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist zwischen 2035 und 2040 zu rechnen**, so dass möglicherweise mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnung Freiham an die U-Bahn angebunden ist.

Expressbus

Im o. g. Beschluss vom 02.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00472) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtwerke München beauftragt, den geplanten Expressbus zwischen Freiham und der U-Bahn-Station Westendstraße über die A96 so schnell wie möglich in Betrieb zu nehmen. Der Expressbus ist möglichst als BRT-System (Bus Rapid Transit) auszugestalten. Das bedeutet u. a. durchgehend eigene Spuren auf dem gesamten Linienweg. Der Grundtakt ist ein 10-Minuten-Takt mit auf die U5 an der Westendstraße abgestimmten Betriebs- und Abfahrzeiten.

Stellungnahme der SWM-MVG:

Aktueller Sachstand zum Expressbus über die A 96: Die als Arbeitstitel „X5“ genannte Buslinie ist als Vorlaufangebot der über Pasing bis Freiham zu verlängernden U5 beschlossen worden. Die Planung hierzu wurde seitens der MVG seitdem vorangetrieben, die mögliche Beschleunigung auf der Autobahn in einer Arbeitsgruppe (Federführung MVV, Gutachter TU München, weitere Beteiligte: LHM-Mobilitätsreferat, Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr) untersucht. Die Untersuchungen der Arbeitsgruppe, bei der auch die Autobahn GmbH über das Staatsministerium eingebunden war, haben jedoch ergeben, dass auf der eigentlichen Autobahn keine Beschleunigungen in Form von Standspurfreigaben oder gar einer eigenen Busspur im Stadtgebiet möglich sind.

Neben möglichen Stauereignissen auf der Autobahn selbst, hat die Buslinie infrastrukturell noch eine weitere Hürde zu nehmen, nämlich den hochbelasteten Knoten der Ausfahrt an der Fürstenrieder Straße stadteinwärts. Hier wurde seitens der Arbeitsgruppe eine Idee entwickelt, die Ausfädelung der Ausfahrt neu zu markieren und dem Busverkehr auf einer Spur Vorrang zu geben. Die dazu notwendige Erlaubnis muss noch seitens der Arbeitsgruppe beim Bundesamt für Fernstraßen eingeholt werden. Sollte dem Vorschlag zugestimmt werden, ist mindestens eine Ummarkierung der Fahrstreifen notwendig.

Der Knoten selbst erfährt in den kommenden Jahren zusätzliche Belastungen, da die angrenzende Brücke über die Autobahn für den Bau der Tram Westtangente ertüchtigt werden und der Bau der eigentlichen Tramstrecke ebenfalls in diesem Bereich umgesetzt werden muss. Ein verlässlicher Linienbetrieb wäre folglich erst nach Abschluss der Baustellen in diesem Bereich zu empfehlen.

Unabhängig von diesen für den Betrieb der Linie sehr wichtigen Rahmenbedingungen, die insbesondere die Reisezeit eines Express-Busses beeinträchtigen werden, ist u. E. seitens des Stadtrats dringlich zu prüfen, ob vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituation des Münchner ÖV die Einrichtung dieser mehrerer Millionen Euro teuren Linie priorisiert werden soll, ein „On-Top-Angebot“ für den Stadtteil Freiham, in dem die MVG zahlreiche Linien zur Feinerschließung für die Neubewohner*innen bereits betreibt und regelmäßig ausbaut und die S-Bahn ein schnelles, schienengebundenes und kapazitätsstarkes Angebot in Richtung Innenstadt darstellt. In anderen Bereichen der Stadt stünden dadurch entsprechend weniger Finanzmittel zur Umsetzung notwendiger ÖV-Maßnahmen zur Verfügung.

Fazit

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Erstellung von Wohnbauflächen in München kann auf die Planung und sukzessive Umsetzung des neuen Stadtteils Freiham Nord

2. RA nicht verzichtet werden. Ein Zurückstellen der Realisierung von Wohnbauflächen bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Anbindung, wie von dem*der Antragsteller*in gefordert, ist aufgrund der oben genannten Ausführungen nicht notwendig und stellt auch keine Alternative dar.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 23.05.2023 nicht entsprochen werden.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Bildung und Sport, das Sozialreferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kreisverwaltungsreferat, die Stadtkämmerei, die SWM/MVG und die P+R Park & Ride GmbH München haben Stellungnahmen abgegeben.

Das Baureferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen und Anmerkungen zugestimmt. Die Anmerkungen des Baureferates wurden größtenteils übernommen mit Ausnahme der folgenden Änderungswünsche: Seite 14, *Abbildung 2: „Öffentliche Freiräume, 2. RA Freiham Nord (Stand 20.04.2023) Quelle: Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM“* und die Seiten 95, 116 und 159 der Anlage 4b. Da der Auftrag für die Rahmenplanung abgeschlossen ist, kann keine Veränderung mehr an der Abbildung 2 und in der Broschüre (Anlage 4b) vorgenommen werden. Zudem handelt es sich bei der Rahmenplanung um eine informelle Planung, die die Landeshauptstadt München in den nachrangigen Verfahren (Bebauungsplanverfahren) ändern bzw. präzisieren kann. Die gewünschten Änderungen (Darstellung des Quartiersplatzes Mitte als öffentliche Grünfläche (Abb. 2 auf Seite 14), Prüfung Lärmschutzmaßnahmen im Nördlichen Grünfinger bzgl. Jugendspieleinrichtungen (Seite 95), keine Vorgabe eines Leitbaumkonzeptes in der Bebauungsplanung (Seite 116) und Darstellung des Quartiersplatzes Nord als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Seite 159) werden in der nachfolgenden Bauleitplanung aufgegriffen und berücksichtigt.

Das Kommunalreferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Hinweisen betreffend des Landschaftsparks und der Quartiersgaragen zugestimmt. Die Hinweise werden in den weiterführenden Planungen aufgegriffen und bearbeitet.

Das Referat für Bildung und Sport hat der Vorlage mit Ergänzungen bzw. Korrekturen zugestimmt.

Das Sozialreferat hat der Vorlage zugestimmt.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen und Ergänzungen zugestimmt.

Die SWM/MVG hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen und Ergänzungen zugestimmt.

Die P+R Park & Ride GmbH München hat der Vorlage mit Textergänzungen zugestimmt.

Das Mobilitätsreferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen und Ergänzungen zugestimmt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen zugestimmt.

Das Kreisverwaltungsreferat hat der Vorlage zugestimmt.
Die Stadtkämmerei hat der Vorlage zugestimmt (siehe Anlage 19).

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Bildung und Sport, das Sozialreferat, das Referat für Klima und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

F) Beteiligung des Bezirksausschusses 22

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing – Lochhausen – Langwied wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) und gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 20).

Vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass während der Erarbeitung dieser Beschlussvorlage bzw. während der Anhörung des Bezirksausschusses 22 eine turnusmäßige Aktualisierung der Rahmenterminplanung vorgenommen wurde und daher die Bezugnahme in der Stellungnahme des Bezirksausschusses auf Jahreszahlen teilweise nicht mehr mit dem dahingehend aktualisierten Beschlusstext übereinstimmt.

Stellungnahme:

Anhörung des BA 22 zum Beschlussentwurf Freiham Nord – Rahmenplanung 2. BA

Hinweis: Die Seitenzahlen beziehen sich auf den Beschlussentwurf. Ergänzende Seiten aus dem Fachkonzept sind entsprechend gekennzeichnet.

Allgemeines

Freiham Nord soll bis 2035 [Aktualisierung der Jahreszahl im Beschlusstext auf 2040] als Wohnstandort für 25.000 bis 30.000 Einwohner mit den notwendigen Infrastruktureinrichtungen entstehen (Seite 3). Die Beschlussvorlage weist insbesondere in der Zeitplanung zur Erstellung der notwendigen Infrastruktur erhebliche Widersprüche auf. Vor allem betrifft dies den Ausbau der Verkehrsmittel und auch sozialer Einrichtungen, wie in nachfolgender Beschlussvorlage im Detail erläutert wird.

Inklusion

Beschlussentwurf:

Zum Thema Inklusion in Freiham ist bereits im Zuge des 1. Realisierungsabschnittes ein eigener Beschlussentwurf erarbeitet worden, der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 04.12.2013 beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12270). Da der Inklusion für den Stadtteil Freiham Nord insgesamt eine besondere Bedeutung zukommt, wurde daher beim 2. Realisierungsabschnitt der Behinderntenbeirat bereits beim Wettbewerbsverfahren als auch beim Rahmenplanungsprozess eingebunden. Sowohl der Rahmenplanungs-Vorentwurfsstand vom 28.06.2019 als auch der Rahmenplanungs-Entwurfsstand vom 08.10.2021 wurde dem

Behindertenbeirat zur Verfügung gestellt und um Stellungnahme gebeten. Der Rücklauf wurde, soweit auf der Maßstabsebene der Rahmenplanung möglich, berücksichtigt.

Die Broschüre „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahre 2018 für diesen Stadtteil herausgegeben wurde, behält weiterhin ihre Gültigkeit und auch der 2. RA Freiham Nord soll hinsichtlich der inklusiven Ausgestaltung anhand der Ziele und Maßnahmen, die darin beschrieben sind, weiterentwickelt und umgesetzt werden (Seite 30/31).

Stellungnahme BA 22:

Im Rahmenplan 2.RA wird das Thema Inklusion unverändert vom 1.RA übernommen. Die o.g. Broschüre ist mindestens bzgl. der aufgeführten Gesichtspunkte zu erweitern und im 2. RA umzusetzen. Dies sollte umgehend erfolgen um es in die laufenden Bauprojekte des 1. RA noch einfließen zu lassen.

1. Die Erfahrung aus dem 1. RA zeigen, dass auch während der Bauphasen die Barrierefreiheit gesichert sein muss, auch bei Provisorien.
2. Der besondere Schutz für Schüler*innen entlang der Baufelder ist zeitlich ab Baubeginn zu gewährleisten.
3. Die Barrierefreiheit an den Bordsteinabsenkungen muss auch für Rollstühle und Rollatoren gesichert sein (Abflachung auch außerhalb von LZA und Fußgängerüberwegen). Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Behindertengruppen darf nicht einseitig erfolgen, eine Änderung der technischen Festlegungen aus dem Jahr 1991 ist zwingend erforderlich.

1.) Antwort der Verwaltung zur Inklusion, Barrierefreiheit während der Bauphasen und der Schulwegsicherheit:

Um auch während der Bauphasen die Schulwegsicherheit zu gewährleisten, wurde im 1. RA vom Stadtteilmanagement ein Runder Tisch etabliert: Die zuständigen Referate (Mobilitätsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung) kümmern sich, auch im Austausch mit den Schulleitungen und Elternvertretungen, um dieses wichtige Anliegen. Auch für die Aufsiedelung des 2. RA soll es daher ein vergleichbares Gremium geben. Eine Ergänzung um die Thematik Barrierefreiheit während der Bauphase soll erfolgen und bereits für den 1. RA mitaufgenommen werden.

2.) Antwort der Verwaltung zur Barrierefreiheit an Bordsteinabsenkungen:

Zur Beantwortung des 3. Punktes aus der Stellungnahme des Bezirksausschusses (BA) 22 - die Barrierefreiheit betreffend – verweist die Verwaltung auf den einstimmig gefassten Beschluss des BA 22 vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V11876) „Gehsteigabsenkung auf 0 cm bei Neu- und Umbau im Straßenraum“, in dem das Baureferat wie folgt Stellung genommen hat:

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09755) hat der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass für gesicherte Querungen (mit Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen) zwei barrierefreie

Ausbaustandards (differenziert 0/6 cm und einheitlich 3 cm abgerundet) nach DIN 18040-3 zur Verfügung stehen und je nach örtlicher Gegebenheit zum Einbau kommen. Die differenzierte Querung (0/6 cm-Lösung) ist die Standard-Lösung, die wo immer möglich zur Anwendung kommt.

Bei dieser differenzierten Lösung erfolgt eine ca. 1,80 m breite 0 cm-Absenkung für Rollstuhl- und Rollatornutzende mit Sperrfeld auf der kreuzungszugewandten Seite. Daneben befindet sich eine ca. 1,80 m breite 6 cm-Bordsteinkante mit Richtungsfeld und Auffindestreifen für blinde und sehbehinderte Menschen auf der kreuzungsabgewandten Seite.

Der Bauausschuss hat das Baureferat außerdem beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat, den bestehenden Arbeitsgruppen (z. B. AG Bodenindikatoren) und bei Bedarf auch anderen zivilgesellschaftlichen Organisationen, differenzierte Bordsteinhöhen ebenso für ungesicherte Querungsstellen (also Übergänge ohne Ampeln oder Zebrastreifen, z. B. in Tempo-30-Zonen) zu prüfen und ggf. einzuführen.

Bis zur Einführung weiterer differenzierter Lösungen werden an ungesicherten Querungsstellen aus Sicherheitsgründen die Bordsteine wie bisher auf 3 cm abgesenkt und weisen (als gemeinsame Querungsstelle) damit durchgängig eine eindeutig tastbare Kante auf. Dies ist wichtig für die Sicherheit der blinden Münchner*innen. Das Baureferat bemüht sich jedoch, durch das Abschleifen von Bordsteinkanten die Kanten runder und damit für Rollatoren und Rollstühle angenehmer zu gestalten. Aufgrund der Vielzahl an Querungen ist eine flächendeckende, nachträgliche Überprüfung und Ausführung jedoch schwer möglich. Sollten bestimmte Querungsstellen in Aubing-Lochhausen-Langwied noch über eine besonders harte Kante verfügen und von einer nachträglichen Abrundung profitieren, bittet das Baureferat diese an Ihren Bezirksausschuss oder über Mach München Besser (<https://machmuenchenbesser.de/>) mit Verweis auf dieses Schreiben zu melden.

Das Baureferat wird ab 2024 bei Neu- und Umbauprojekten die beiden der DIN 18040-3 entsprechenden Münchner Querungsstandards je nach örtlicher Gegebenheit berücksichtigen und umsetzen.

Die Aktualisierung der Broschüre „Freiham – ein inklusiver Stadtteil“ wird geprüft und entsprechend aufgegriffen.

Landschaftspark

Beschlussentwurf:

Der Bebauungsplan zum Landschaftspark befindet sich im laufenden Verfahren (S. 4). Die Flächen im 2. Realisierungsabschnitt des Landschaftsparks befinden sich jedoch noch nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München (S. 13). Der erste Abschnitt des Landschaftsparks soll Ende 2027 [Aktualisierung der Jahreszahl im Beschlusstext auf 2028] zur Verfügung stehen (Seite 63).

Stellungnahme BA 22:

Aus den geschilderten Gegebenheiten lässt sich nicht ableiten, dass der Landschaftspark in seiner Gesamtheit zeitnah zur Verfügung steht, zumal die dafür notwendigen Grundstücke nicht vorhanden sind. Aufgrund des zu erwartenden Einwohnerzuwachses muss der Landschaftspark zeitnah in vollem Umfang hergestellt

werden, da bereits jetzt ein erheblicher Erholungsdruck auf die nahegelegenen Flächen in der Aubinger Lohe, der Mooschwaige und deren Umfeld besteht.

Antwort der Verwaltung:

Zunächst wird aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung darauf hingewiesen, dass bei den durch den Bezirksausschuss 22 aus dem Beschlussentwurf entnommenen und aneinandergefügten Textpassagen, ohne diese in den Kontext zu stellen, ein verzerrtes Gesamtbild entstehen kann.

Aus diesem Grund wird der Beschlusstext an dieser Stelle zur Erläuterung und Konkretisierung aufgegriffen. Für den gesamten Bereich des Landschaftsparks wurde bereits 2013 ein Aufstellungsbeschluss durch den Stadtrat gefasst und das Bauleitplanverfahren eingeleitet (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 12880). Da das Baurecht für den Landschaftspark in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung von Freiham Nord, analog zu den beiden vorgesehenen Bebauungsplänen für den 2. RA Freiham Nord (1. BA im Süden und 2. BA im Norden) von Süd nach Nord sowie in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit und den Ausbauabsichten der BAB 99 durch die Autobahn GmbH, zu stellen ist, ist vorgesehen, auch den Landschaftspark mit zwei aufeinanderfolgenden Bebauungsplänen (zunächst Südteil und nachfolgend Nordteil) zu entwickeln. Daher befindet sich aktuell nur der erste Bebauungsplan zum Landschaftspark (südlicher Teilbereich) im laufenden Verfahren, für den auch bereits zwei Beteiligungsverfahren durchgeführt wurden.

In der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495, „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann.

Um die Grünflächenversorgung der Bewohner*innen des ersten Realisierungsabschnittes von Freiham sicherzustellen, wird das Baureferat einen ersten Bauabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, herstellen. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll ein differenziertes Angebot von Jugendspiel- und Sportflächen sowie Spiel- und Aufenthaltsbereichen für alle Altersklassen entstehen. In Abhängigkeit zur Baurechtschaffung ist eine Realisierung ab 2027 geplant.

Für die übrigen Flächen des ersten Realisierungsabschnittes des Landschaftsparks ergeben sich aufgrund der komplexen Zusammenhänge zwischen den Planungen des Ausbaus der BAB 99 und den weiteren Planungen von Freiham (Autobahnzubringer, Landschaftsbrücken und U-Bahnbau) zeitliche Abhängigkeiten und Auswirkungen der Planungen untereinander.

Ebenso werden auch die öffentlichen Grünflächen innerhalb des Siedlungsbereiches

Zug um Zug ausgebaut. Somit erhöht sich dadurch neben den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“ zwischen Freiham und Neuaubing) das Angebot für die Erholungsnutzung.

Zum Stand der Eigentumsverhältnisse im Bereich des künftigen Landschaftsparks Freiham kann Folgendes mitgeteilt werden:
Der Zweckverband Freiham hat zuletzt Ende 2023 eine größere Parzelle erworben, die teilweise im Bereich des 2. Realisierungsabschnitts vom Landschaftspark liegt. Außerdem befinden sich die Stadt München sowie der Zweckverband Freiham in Erwerbsverhandlungen mit weiteren Eigentümer*innen, die über Flächen im 2. Realisierungsabschnitt des Landschaftsparks sowie dem 2. RA, 2. BA verfügen. Darüber hinaus ist die Stadt München in Verhandlungen mit einigen Eigentümer*innen, um ein Erbbaurecht zur Realisierung von Kleingärten o. ä. zu ermöglichen.

Als Fazit kann ausgesagt werden, dass sowohl die weitere Siedlungsentwicklung mit dem 2. RA Freiham Nord als auch die Entwicklung des Landschaftspark gemäß der Flächenverfügbarkeit von Süd nach Nord sukzessive und Hand in Hand erfolgen wird, sodass mit der Umsetzung von weiteren Wohnungen und steigenden Zahlen der Einwohner*innen Freiham auch weitere öffentliche Grünflächen zur Verfügung gestellt werden.

Einleitung des Bauleitplanverfahrens für die Potentialfläche Aubing/ Machbarkeitsstudie Verkehr

Beschlussentwurf:

Hier ist zusammen mit dem Beschluss des Rahmenplans für den 2. RA eine Beschlussvorlage zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie „Anbindung Aubing an Freiham“ und der Einleitung des Bauleitplanverfahrens für die Potentialfläche Aubing geplant (S. 5).

Stellungnahme BA 22:

Hierzu hat der BA 22 bereits eine umfangreiche Stellungnahme im Zuge des Beschlussentwurfes für das Bauleitplanungsverfahren der Potentialfläche abgegeben, auf die hier nochmals verwiesen wird. Die dort dargestellten Inhalte gelten sinngemäß auch für den hier vorgestellten Beschlussentwurf Freiham – Nord – Rahmenplanung 2. BA. Ergänzend ist festzustellen, dass die Sanierung des Allacher Tunnels in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist.

1.) Antwort der Verwaltung zur Stellungnahme der Potentialfläche Aubing:

Die Verwaltung nimmt die hierzu vom Bezirksausschuss 22 erhaltene Stellungnahme mit der Bitte um Berücksichtigung der vom Bezirksausschuss 22 abgegebenen Stellungnahme zum Beschlussentwurf der Potentialfläche Aubing („Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08653) zur Kenntnis. Die Stellungnahme wird im Kontext der Gesamtplanungen gesehen und sie wurde im Zusammenhang mit der Potentialfläche Aubing behandelt, die Antworten der Verwaltung sind daher in der Beschlussvorlage „Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08653) zu finden.

2.) Antwort der Verwaltung zur Berücksichtigung der Sanierung Allacher Tunnel:

Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Sanierung des Tunnel-Allach der Bundesautobahn BAB 99 ist für Freiham der südliche Streckenabschnitt vor dem Tunnel-Allach relevant. Die Planungen der Autobahn GmbH und die Planungen für den Landschaftspark Freiham erfolgen in kooperativer und enger Abstimmung. Entwurfspläne für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens des Abschnitts südlich des Tunnel-Allach (Ausbau auf 6 Fahrstreifen) werden bis Ende 2024 erwartet. Die Planung für den Landschaftspark Freiham basiert auf den aktuellen Planungen der Autobahn GmbH. Es wird von beiden Seiten das gemeinsame Ziel einer „integrierten Planung“ verfolgt.

Verlängerung der U-Bahn nach Freiham

Beschlussentwurf:

Die Verlängerung stellt einen wesentlichen Aspekt im Rahmenplanungsprozess dar (S. 8). Die Reduktion des Stellplatzverhältnisses setzt voraus, dass die Verlängerung der U-Bahn auch tatsächlich hergestellt wird (S. 27). Die Fertigstellung der U 5 nach Freiham ist zwischen 2035 und 2040 vorgesehen (S. 36).

Stellungnahme BA 22:

In der Beschlussvorlage erfolgten zwar zeitliche Angaben zum Ausbau der U-Bahn, auch wird immer wieder hervorgehoben, dass die konzeptionellen Überlegungen zum Verkehr und zu den Stellplätzen alle eine bis Freiham in Betrieb befindliche U-Bahn als unabdingbare Voraussetzung haben. Es sind aber keinerlei Aussagen zur Finanzierung der U-Bahn getroffen. Ohne ausreichende Finanzierungsgrundlage sind die angegebenen Fertigstellungstermine unrealistisch und damit auch die Planungsbedingungen nicht gegeben. Die Realisierung des 2. RA kann nur zeitgleich mit der Fertigstellung der U-Bahn erfolgen.

1.) Antwort der Verwaltung zur Finanzierung der U-Bahn:

Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486) wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171) wurde darüber hinaus bereits die Ausführungsgenehmigung für die Vorhaltemaßnahme des Bahnhofs Freiham Zentrum erteilt und somit dessen Realisierung genehmigt. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ erfolgt.

Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham kann frühestens nach Abschluss des

Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171).

Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiham gegen Ende der 2030er Jahre erwartet.

2.) Antwort der Verwaltung zu den Fertigstellungsterminen Freiham 2. RA / U-Bahn:

Hinsichtlich des Punktes, dass die Realisierung des 2. RA nur zeitgleich mit der Fertigstellung der U-Bahn erfolgen kann, wird Folgendes ausgeführt:

Die Baurechtschaffung für den Wohnungsbau in Freiham Nord ist ein längerer Prozess und erfolgt sukzessive in Abschnitten. Nachdem das Baurecht für den 1. Realisierungsabschnitt im Jahr 2015 gesetzt werden konnte, wurde nun in das Verfahren für den nächsten Abschnitt eingestiegen, den 2. Realisierungsabschnitt – Bereich Süd, mit dem u. a. vorrangig nicht nur Wohnbaurecht, sondern auch weitere für Freiham und angrenzende Stadtteile wichtige Schulinfrastrukturmaßnahmen ermöglicht werden sollen.

In Abhängigkeit von der Grundstücksverfügbarkeit soll nach aktueller Rahmenterminplanung für das Gesamtprojekt das Baurecht im 2. Realisierungsabschnitt Nordteil voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2028 geschaffen und die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt werden. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist mit einem ähnlich liegenden Zeitraum zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, so dass mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham auch die U-Bahn angebunden ist.

S-Bahn

Beschlussentwurf:

Die S-Bahn stellt ebenfalls eine Grundlage für das Mobilitätskonzept dar (S. 12).

Stellungnahme BA 22:

Der Betrieb der S-Bahn ist äußerst unzuverlässig. Nicht nur infolge der zahlreichen Betriebseinschränkungen ist die S-Bahn insbesondere in Hauptverkehrszeiten bereits extrem ausgelastet. Im Falle des Ausbaues der S4-West sind zum derzeitigen Sachstand keine belastbaren Finanzierungszusagen vorhanden. Der Baubeginn zum Ausbau der S4-West ist überhaupt nicht absehbar. Ebenso besteht bereits jetzt eine erhebliche Auslastung der S8. Der Betrieb der S-Bahn kann daher nicht als Grundlage für ein weiterführendes Mobilitätskonzept betrachtet werden.

Antwort der Verwaltung:

Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB), weshalb der geplante Ausbau der S4 im Verkehrsmodell der LHM in der Prognose hinterlegt ist. Dass die Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB) mit der Viergleisigkeit weiterverfolgt wird, kann unter folgendem Link eingesehen werden:

https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf

Expressbusse im Vorläuferbetrieb für die neue U-Bahnverbindung

Beschlussentwurf:

Der Einsatz von Expressbussen im Vorläuferbetrieb wird derzeit geprüft (S. 19). Die MVG schrieb hingegen in ihrer Stellungnahme, dass die Expressbuslinie über die A 96 (Arbeitstitel „X5“) aufgrund der Stauereignisse auf der Autobahn und dem hochbelasteten Knoten der Ausfahrt an der Fürstenrieder Straße problematisch ist (S. 67). Zudem sei die Finanzierung der Expressbuslinie zu prüfen – auch vor dem Hintergrund, dass die „S-Bahn ein schnelles, schienengebundenes und kapazitätsstarkes Angebot in Richtung Innenstadt darstellt“. (S. 67).

Stellungnahme BA 22:

Es sind bisher keinerlei Aussagen über einen sinnvollen Expressbusbetrieb über die A 96 z.B. zum U-Bahnhof Westendstraße oder auch in nordöstlicher Richtung (Anbindung nach Moosach) vorhanden. Der Verweis auf die Anbindung der S-Bahn ist nicht zielführend (siehe Stellungnahme oben). Es muss daher von Seiten der MVG ein brauchbares Expressbussystem erarbeitet werden, dass bis zur Inbetriebnahme der U-Bahn einen - wenn auch nur provisorische - Alternative schafft und alternative Fahrstecken zur A 96 zugrunde legt.

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich haben die Stellungnahmen der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM / MVG) zu vorangegangenen Anträgen vom 20.02.2021, 16.03.2022 und 18.10.2023 zum selben Thema weiterhin Bestand.

Weder die finanzielle noch die personelle Situation hat sich maßgeblich verbessert, so dass eine Realisierung zusätzlicher Buslinien, insbesondere von Expressbus-Linien, weiterhin ausgeschlossen werden muss.

Die angesprochene Expressbus-Verbindung nach Moosach (OEZ) wurde bereits in einer früheren Stellungnahme abgewogen.

Die bestehenden Verbindungen von Freiam in Richtung OEZ mit dem Schnellbahnsystem von S- und U-Bahn sowie die Direktverbindung über die Linie 143 bieten ein passendes Angebot auf dieser Relation an. Zudem wird das Angebot in Freiam jährlich aufgestockt, v. a. wegen des Bildungscampus. Ab Anfang 2025 kann zumindest der endgültige Linienweg durch das Stadtteilzentrum entlang der Amalie-Nackenstraße umgesetzt werden und kleinräumig den ÖV attraktivieren.

Aus o. g. Gründen müssen wir bis auf Weiteres sehr strikt mit dem möglichen Angebot zusätzlicher Verbindungen umgehen, da im gesamten Stadtgebiet Bedarfe bestehen und die dafür notwendigen Ressourcen fehlen.

Ein Expressbusangebot aus Freiam, sei es nach Moosach oder zur heutigen U5 an der Westendstraße über die A96, würde jährliche Kosten im niedrigen bis mittleren - bei der Linie X5 sogar noch höheren - siebenstelligen Bereich verursachen, und das allein für zusätzliche Angebote in einem Teilbereich der Stadt München. Daher ist von einer möglichen Umsetzung bis auf Weiteres abzusehen.

Stellplatzsituation/ Fahrradabstellanlagen/ Versiegelung

Beschlussentwurf:

Das Stellplatzverhältnis soll je Wohneinheit auf maximal 0,5 reduziert werden. Mindestens die Hälfte der nachweispflichtigen Stellplätze soll in Mobilitätshäusern und Mobilitätsregalen untergebracht werden (S.16 / 20f), die eine Gesamtkapazität von 4.250 Stellplätzen aufweisen (Fachkonzept S.79), davon 3.080 für Anwohner*innen (Anlage 4c – Studie Quartiersgaragen S.15).

Im öffentlichen Raum wird ein Stellplatz pro 15 Wohneinheiten für Besucher*innen festgelegt. Im Bereich der Quartierserschließungsbügel (sog. „Querstraßen“) sind trotzdem noch wohnortnahe Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer*innen, Anfahrts- und Ladezonen, Kurzzeitstellplätze und Sharing-Stellplätze mit einem Schlüssel von ca. 1 Stellplatz je 40 Wohneinheiten vorgesehen (S.23). In der Gesamtzahl von 154 Stellplätze sind 29 Behindertenstellplätze eingeplant (Fachkonzept S.80/81).

290 Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum werden entlang der Querstraßen im Bereich der Parkbuchten situiert (Fachkonzept S.81/88f). Im privaten Bereich (Vorzo- nen in den Eingangsbereichen, ergänzt mit überdachten Pavillons in den Innenhöfen) wird pro 27,5 qm Wohnfläche ein Fahrradabstellplatz festgeschrieben (S.46). Mit dem gegenüber Fahrradabstellplatzsatzung um 45% erhöhten Schlüssel (anstelle 1 Platz pro 40 qm) werden insgesamt über 20.000 Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Stellungnahme BA 22:

Das als Vorgabe dienende Stellplatzverhältnis von 0,5 ist abhängig von einem funktionierenden Nahverkehrsangebot. Diese Annahme ist mit den Stellungnahmen zu U-/S-Bahn-/Tramausbau bereits als kritisch vom Bezirksausschuss verdeutlicht worden. Eine im Vergleich zu den Bestandsgebieten verbesserte Fahrradinfrastruktur allein ist nicht ausreichend.

Das Angebot wohnortnaher Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen wird wie der Gestaltungsvorschlag für die Mobilitätshäuser und -regale mit Fassaden-/Dachbegrünung ausdrücklich unterstützt!

Die Erhöhung des Fahrradabstellplatzschlüssels unterstützt den steigenden Anteil des Radverkehrs. Bei privaten Fahrradabstellplätzen sind auch Möglichkeiten in den Untergeschossen der Wohnblöcke zu schaffen, eine zusätzliche Versiegelung in den Innenhöfen für expandierende Abstellplätze soll vermieden werden. Das Planungsreferat wird gebeten, eine Aufschlüsselung des im Beschluss angegebenen Umfangs von über 20.000 Fahrradabstellmöglichkeiten vorzulegen. Im Rahmen dieser Aufschlüsselung müssen auch in ausreichendem Umfang Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenfahrrädern berücksichtigt werden.

Zur Reduzierung des Umfangs der Mobilitätshäuser ist zu prüfen, ob bei den Wohngebäuden eine grundrisscharfe Unterbauung (also keine Unterbauung der Innenhöfe) mit Tiefgaragen vorgenommen werden kann.

Für die Bewirtschaftung der Parkplätze ist ein Parkraummanagement erforderlich. Es sind keine Aussagen getroffen worden, welche Kosten für die Anwohner*innen und Besucher*innen anfallen werden. Mögliche Gebühren für Fahrradabstellplätze in den Mobilitätshäusern und -regalen müssen beziffert werden. Der Einsatz der Kommunalen Verkehrsüberwachung ist unumgänglich. Dies muss bereits im 1. RA umgesetzt werden, um ggf. Anpassungen in den 2. RA einfließen zu lassen.

Antwort der Verwaltung:

Zum Thema Fahrradabstellplatzkonzept wird zur Nachlese zunächst auf die Anlage 4 b zur Rahmenplanung „2 RA Freiham Nord – Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte“ (Stand 20.04.2023) auf die Seiten 88/89 sowie bezüglich der Anzahl der Fahrradstellplätze auf die Kenndatentabelle auf den Seiten 162/163 verwiesen. Bei den Fahrradabstellplätzen ist die Erstellung der privaten Fahrradabstellanlagen der Gebäude in den Wohngebieten von der öffentlichen Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum oder in den Quartiersgaragen zu differenzieren. Grundsätzlich obliegt es jedem Vorhaben in den allgemeinen Wohngebieten wohnungsnah private Fahrradabstellplätze im und teilweise auch außerhalb des Gebäudes auf eigenem Grund in ausreichender Anzahl zu planen und den jeweiligen Bewohner*innen zur Verfügung zu stellen. Die Rahmenplanung sieht vor, den Großteil der privaten Fahrradstellplätze in den Gebäuden unterzubringen, wobei Fahrradabstellräume aufgrund der besseren Zugänglichkeit vorwiegend im Erdgeschoss, aber natürlich auch im Untergeschoss ermöglicht werden können. Bezüglich der Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum muss die Flächenverfügbarkeit und Verteilung der Fahrradstellplätze in den nachfolgenden Überlegungen und Planungen vertieft werden. Das Mobilitätsreferat steht dazu mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung in engster Abstimmung zur Konkretisierung. Auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern werden dabei Berücksichtigung finden.

Die Planung und Unterbringung von zusätzlichen privaten Tiefgaragen im Bereich der Wohngebiete ist in der Rahmenplanung nicht vorgesehen und wird auch von der Verwaltung abgelehnt. Stattdessen wird ein eindeutig ausgelegtes, zukunftsweisendes Mobilitätskonzept mit Berücksichtigung der Nahmobilität bevorzugt. Dieses wurde auf der Basis des Stadtratsbeschlusses vom 19.02.2020 „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) entwickelt. Die Grundsatzentscheidung im Planungsgebiet des 2. RA Freiham Nord für ein Mobilitätskonzept ohne private Tiefgaragen wurde getroffen, damit für alle Wohngebiete des 2. RA Freiham Nord und somit auch für die Bewohner*innen des 2. RA annähernd gleiche Voraussetzungen hinsichtlich u. a. der Stellplatzverfügbarkeit und der Entfernung geschaffen werden können und diese Gleichstellung in der Folge mit einer höheren Akzeptanz einhergeht. Zudem ist es seitens der Stadt- und Verkehrsplanung leichter möglich, die Klimaschutzziele zu berücksichtigen und diese besser steuern zu können, wenn ein Mobilitätskonzept mit Quartiersgaragen und der Stärkung des ÖPVN, der geteilten Mobilität sowie der Nahmobilität zugrunde gelegt wird. Die zusätzliche Implementierung von Tiefgaragen würde das Gesamtkonzept konterkarieren, ganz abgesehen von der Infragestellung der Kosten- und Flächeneffizienz und den Schwierigkeiten einer späteren Umnutzung. Auch wäre eine Ausführung von Tiefgaragen nur im Bereich unter den Wohngebäuden sehr unwahrscheinlich, da die Gebäudetiefen nicht ausreichend wären und andere Nutzungen (z. B. Kellerabteile, Fahrradabstellräume) zu kurz kommen würden. Dies würde wiederum in der Folge die Innenhofnutzung mit der angedachten Durchgrünung und dem Schwammstadtprinzip durch Unterbauung einschränken und in Frage stellen.

Im Hinblick auf die Forderung nach einem Parkraummanagement stimmt die Verwaltung der Stellungnahme des Bezirksausschusses zu. Hierzu wird auf den Beschlusspunkt Ziffer 7 des Stadtratsbeschlusses „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) verwiesen, in dem Folgendes festgehalten wurde:

„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.“

Das Mobilitätsreferat hat in einem Termin am 12.03.2024 beim Bezirksausschuss 22 das weitere Verfahren zum Parken bzw. Parkraummanagement ausführlich vorgestellt. Im Ergebnis wurde berichtet, dass sobald die Straßen vom Baureferat endausgebaut sind, durch das Mobilitätsreferat sukzessive das Parkraummanagement vorbereitet und mit dem Bezirksausschuss eng abgestimmt werden soll. Im Herbst 2024 ist eine Information im Rahmen des Forum Freiham vorgesehen.

Bezüglich der Kosten bzw. Gebühren für die Nutzung von Stellplätzen kann im Zuge der Erarbeitung und Vorstellung der Rahmenplanung keine Aussage seitens der Verwaltung gegeben werden, dies muss im Rahmen der nachfolgenden Planungen ermittelt werden.

Planungen zum Badesee Freiham/ Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades

Beschlussentwurf:

Die Variante 3 (Planung Badesee wird weiterverfolgt (S. 6).

Die Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades ist derzeit nicht vorgesehen (S. 47)

Stellungnahme BA 22:

Der Zuwachs von 25.000 bis 30.000 Einwohnern erfordert auch den Ausbau der Sportanlagen. Hierzu zählt auch die Einrichtung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades.

Antwort der Verwaltung zum ganzjährig nutzbaren Schwimmbad:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hatte in Abstimmung mit den SWM und dem Referat für Bildung und Sport sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes ausgeführt (Stand: August 2022):

„Die M-Bäder leisten einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und Gesundheit der Münchner*innen. Die SWM stimmen zu, dass mit Wachstum der Stadt auch die Infrastruktur der öffentlichen Schwimmbäder mitwachsen sollte. Für genauere Erkenntnis hierzu liegt eine im Jahr 2018 durchgeführte Bevölkerungsbefragung vor, welche diese Einschätzung unterstützt.

Der Bedarf an weiteren Schwimmbädern wird vor allem in den dicht besiedelten Stadtbezirken bzw. in den Stadtbezirken mit einem hohen geplanten Zuzug gesehen:

- Stadtbezirk 12 Schwabing, Freimann
- Stadtbezirk 13 Bogenhausen
- Stadtbezirk 16 Ramersdorf, Perlach
- Stadtbezirk 19 Thalkirchen, Obersendling, Forstenried, Fürstenried, Solln
- Stadtbezirk 22 Aubing, Lochhausen, Langwied

Dabei stellen sich zwei Herausforderungen: Standortsuche und Wirtschaftlichkeit. Die SWM selbst haben im Münchener Stadtgebiet keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung, die sich für die Bebauung mit einem zusätzlichen öffentlichen Schwimmbad eignen würden. Für ein ganzjährig nutzbares Hallenbad wird mindestens eine Gesamtfläche von ca. 6.000 – 10.000 qm benötigt. Für den sinnvollen Neubau eines Freibades wäre die dreifache Größe nötig. Die Standortsuche gestaltet sich in allen Stadtbezirken herausfordernd. Aktuell sind die SWM in enger Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport, um mögliche Flächen für die gemeinsame Nutzung (öffentliches Bad und Schulschwimmbad) zu untersuchen. Bis dahin arbeiten wir bereits intensiv daran, die bestehenden Flächen möglichst vielen Kunden*innen optimal zur Verfügung zu stellen.

Seit dem Herbst 2020 hat im Stadtteil Freiham der Bildungscampus mit dem dazugehörigen Schulschwimmbad geöffnet. Das Schulschwimmbad (25 m Becken) ist nicht für die Öffentlichkeit geöffnet bzw. zugänglich. Es dient in erster Linie die schulischen Bedarfe bzw. Belegung zu erfüllen, so dass der Schwimmunterricht in einer adäquaten Art und Weise durchgeführt werden kann. Die Ressource Schulschwimmbad wird zudem am Nachmittag, am Wochenende und in den Ferien dem Vereinssport sowie den Schwimmschulen zur Verfügung gestellt. Das Schulschwimmbad Freiham erfährt eine hohe Auslastung und Nutzung. Folglich ist das Schulschwimmbad eine Bereicherung für den Schulcampus und das Vereinsleben im Stadtteil Freiham.

Grundsätzlich ist es aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung möglich, ein Schwimmbad noch in den Planungen für den 2. RA, 2. Bauabschnitt zu berücksichtigen. Hierfür ist eine Bedarfsmeldung erforderlich, ob für den Münchner Westen ein neues Schwimmbad vorgesehen ist. Bei den bislang erfolgten Abfragen der Dienststellen und städtischen Tochtergesellschaften hat es keine Meldungen an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gegeben, so dass für den 1. Bauabschnitt des 2. RA bisher nichts eingeplant wurde.

Die grundsätzliche Frage hierbei betrifft die Finanzierbarkeit eines solchen Hallenneubaus. Die aktuellen Eintrittspreise der M-Bäder decken bei Weitem nicht deren Kosten. Kein Bad der öffentlichen Daseinsvorsorge kann wirtschaftlich betrieben werden. Möchte man dieses Preisniveau für die Münchner Bürger*innen beibehalten, würde jedes zusätzliche Bad ein weiteres Defizit in Höhe von ca. 2 Mio. Euro für die SWM und somit für den Stadtkonzern – welcher die Mittel für den Bau erbringen müsste – bedeuten. Somit stellt sich die Frage, ob sich die Landeshauptstadt München – in einer aus vielerlei Hinsicht herausfordernden Zeit – ein weiteres defizitäres Bad leisten kann und möchte.“

Die hier vorgetragenen Erkenntnisse treffen unverändert weiterhin zu.

Zudem kann nach erneuter Rücksprache mit den SWM Bädern die Aussage "Die Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades ist durch die SWM derzeit nicht vorgesehen" nochmals bestätigt werden.

In Zusammenhang mit der Forderung des BA 22 nach einem ganzjährig nutzbaren Schwimmbad im Münchner Westen kann auf den Beschluss des Ausschusses für

Arbeit und Wirtschaft vom 20.02.2024 (SB) Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07202 verwiesen werden. Hier ging es um die Forderung des BA 23 zur Errichtung eines Hallenbades mit Sauna für den Münchner Nord-Westen / Bau eines Schwimmbades in Allach im benachbarten Stadtbezirk 23.

Mit Bezug auf den Beschluss des Sportausschusses vom 20.09.2023 wird in dem o. g. Beschluss die strategische Neuausrichtung der Sportentwicklungsplanung, die den Bau eines Bades im Münchner Nordwesten einschließt, verwiesen. Die SWM selbst haben im Münchener Stadtgebiet keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung, die sich für die Bebauung mit einem zusätzlichen öffentlichen Schwimmbad eignen. Der strategischen Neuausrichtung der Sportentwicklungsplanung, die auch die Umsetzung der Maßnahmen für den Münchner Nord-Westen umfasst, wurde seitens des Stadtrates zugestimmt.

Konkrete Planungen, ob dieses öffentliche Bad in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Bezirkssportanlage an der Ludwigsfelder Straße errichtet werden soll, liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Im nächsten Schritt soll im Rahmen eines gemeinsamen Planungsverfahrens zusammen mit den Stadtwerken München (SWM) geprüft werden, welche Synergien und Möglichkeiten sich aus dieser direkten Nachbarschaft ergeben, um diese in die weiteren Planungen der Bezirkssportanlage an der Ludwigsfelder Straße am Grenzverlauf zwischen den Stadtteilen Moosach und Allach einfließen zu lassen.

Erdgeschosszonen Wohnbauquartiere

Beschlussentwurf:

Im Rahmenplan sind „an Orten mit infrastruktureller Bedeutung“ soziale und öffentliche Einrichtungen, Nahversorger, kleinere Läden, Gastronomie oder Dienstleister“ vorgesehen (S. 10). Für Wohnungsbauunternehmen ist die Errichtung von Geschäften jedoch nur sehr schwer oder gar nicht realisierbar (S. 57)

Stellungnahme BA 22:

Im Beschlussentwurf wird wiederholt auf die Nutzung der Erdgeschosszonen für verschiedenen öffentliche Zwecke, wie Gastronomie, soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten usw. hingewiesen. Es ist aber eher unwahrscheinlich, dass eine derartige Nutzung von den Wohnungsbauunternehmen weiterverfolgt wird. Es droht hier eine Verödung der geplanten Straßenzüge. Es muss daher ein realistisches Konzept erarbeitet werden, wie eine öffentliche Nutzung der Erdgeschosszonen ermöglicht werden kann (z.B. nachbarschaftliche Konzepte zur Nutzung von Gemeinschaftsräumen). Im 1. RA werden bisher nur sehr wenige der dafür vorgesehenen Flächen von Ladengeschäften tatsächlich genutzt.

Antwort der Verwaltung:

Zunächst wird an dieser Stelle vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hingewiesen, dass bei den durch den Bezirksausschuss 22 aus dem Beschlussentwurf entnommenen und aneinandergefügten Textpassagen, ohne diese in den Kontext des Beschlussentwurfes zu stellen, ein verzerrtes Gesamtbild entstehen kann. Die Textpassage mit dem zweiten Satz aus dem Beschlussentwurf ist zudem nicht vollständig wiedergegeben und entstammt einem Antragspunkt und nicht den Ausführungen der Verwaltung.

Zur Sache wird dargelegt, dass die informelle Rahmenplanung grundsätzlich eine Ansiedlung von Nahversorgung, Ladenflächen, gewerblichen Flächen, Dienstleistungen und Gastronomie im Planungsgebiet vorsieht und dabei auch an die Empfehlungen aus einem Gutachten zum Erdgeschosszonen-Konzept des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord („Konzeptionelles Gutachten zur Umsetzung von Nichtwohnnutzungen in den Erdgeschossen Freiham Nord“, 2019) anknüpft. Hierfür sollen ausgewählte Bereiche vorgesehen werden, die stärker belebt oder beispielsweise durch die ÖPNV-Haltestellen ohnehin stärker frequentiert werden. Solche Bereiche sind u. a. die Aubinger Allee, die Quartiersplätze aber auch die Mobilitätshäuser.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zur Umsetzung von Nichtwohnnutzung bzw. gewerblichen Flächen im Rahmen der Bauleitplanung an den Stellen, die es aus städtebaulichen Gründen erlauben und notwendig machen, in den allgemeinen Wohngebieten in untergeordnetem Maße einen Ausschluss von Wohnen in den Erdgeschosszonen vorsehen oder im Zuge der Quartiersgaragenbildung auch andere Gebietsausweisungen oder -kategorien in Erwägung ziehen, um kleinere gewerbliche Flächen zu ermöglichen. Bei den Grundstücksvergaben und -verträgen sollen weitere Regelungen hinsichtlich Gewerbeansiedlung Berücksichtigung finden.

Um mögliche Anreize für die Ansiedelung von kleinteiligen, gewerblichen Flächen während der Aufsiedelungsphase zu schaffen, wird sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gesondert mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abstimmen.

Im Übrigen wird der im vorliegenden Beschlussentwurf „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ unter Kapitel I.E) Ziffer 6 (S. 56f) bereits dargelegte Sachverhalt für die Beantwortung aus Sicht des Zentrenkonzepts für ausreichend erachtet.

Es wird jedoch angestrebt eine frühzeitige Installation (vor Planungs- bzw. Baubeginn) eines Flächenmanagements für den 2. RA vorzusehen, ähnlich wie dies derzeit durch das Stadtteilmanagement der MGS für freie Flächen- und Gewerbeanfragen für den 1. RA Freiham Nord mit einem sogenannten „Erdgeschosszonenkataster“ praktiziert wird.

Nutzung der Dachflächen

Beschlussvorlage:

Die Nutzung der Dachflächen durch Spiel- und Sportanlagen ist geplant (S. 21). Diese Dachflächen sollen auch Erholungsflächen umfassen, die entsprechenden Flächen auf EG- Niveau ergänzen sollen und im Nachweise entsprechend berücksichtigt werden. Ebenso ist eine Nutzung für Photovoltaikanlagen vorgesehen (S. 26). In einigen Lagen können die Dachflächen nur mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden (S. 30)

Stellungnahme BA 22:

Die entsprechenden Flächenanteile für die Begrünung sind nicht im Detail aufgeschlüsselt; es muss jedoch gewährleistet sein, dass die Randbedingungen für Erholungsnutzung, Biodiversität und Energieversorgung auch eingehalten werden – d.h. falls entsprechende Nutzungen nicht alleine über die Dachflächen sichergestellt werden können, sind Ausweichflächen vorzusehen.

Die konkurrierenden Nutzungen der Dachflächen sind müssen noch im Detail hinsichtlich des Flächenbedarfes abgewogen werden. Es ist auch sicherzustellen, dass für die jeweiligen Bedarfe insgesamt ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

Antwort der Verwaltung:

Im Zusammenhang mit den Dachflächen und deren Nutzungen wird zunächst in Ergänzung an die betreffenden Textpassagen dieser Beschlussvorlage auch auf die Ausführungen der Anlage 4b zur Rahmenplanung „2 RA Freiham Nord – Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte“ (Stand 20.04.2023) auf den Seiten 112/113, 124/125 und 132/133 hingewiesen.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass bezüglich des Punktes "Nutzung der Dachflächen" die entsprechenden Texte der Beschlussvorlage zu den Themen Dachflächenkonzept, Energiekonzept und Lärm mit dem RKU abgestimmt worden sind.

Aufgrund der angestrebten Dichte vermögen die Innenhöfe in den Wohngebieten es nicht, den kompletten Bedarf an privatem Freiraum ebenerdig abzudecken. Daher ergänzen begrünte, nutzbare Freibereiche auf den Dächern das Freiflächenangebot. Die Orientierungswerte der Landeshauptstadt München zur Freiflächenversorgung werden somit eingehalten.

Für das Verhältnis zwischen intensiver Dachbegrünung mit Dachgartennutzung und Flächen für Photovoltaik in Kombination mit extensiver Dachbegrünung ist auf den Dächern der Wohngebäude eine Aufteilung von etwa 50 : 50 vorgesehen. Der erforderliche Anteil an gemeinschaftlichen Dachgärten wird in jedem Fall nachgewiesen, ebenso wie die Flächen für die Photovoltaik. Hierbei sind auch u. a. Verschattungs- und Fassadenelemente mit Photovoltaik denkbar. Biodiversitätsdächer sind gesondert auf den Mobilitätsregalen vorgesehen, aber auch auf den anderen Dächern denkbar.

Holzbau und Fassadenbegrünung

Beschlussentwurf:

Es ist eine Begrünung der Fassaden vorgesehen (S. 21).

Die Begrünung der Fassaden von Holzbauten ist technisch problematisch, entsprechende Erfahrungen liegen noch nicht vor (S. 52).

Stellungnahme BA 22:

Die Beschlussvorlage äußert sich hier sehr widersprüchlich.

Antwort der Verwaltung:

Zunächst wird im Zusammenhang mit der Holz- und Holzhybridbauweise sowie der Fassadenbegrünung in Ergänzung der Textpassagen dieser Beschlussvorlage auch auf die Empfehlungen, die mögliche Lage und die jeweiligen Anteile in den Ausführungen der Anlage 4b zur Rahmenplanung „2 RA Freiham Nord – Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte“ (Stand 20.04.2023) auf den Seiten 126/127 und 134/135 verwiesen. Hierin wird dargestellt, dass die Holz- bzw. Holzhybridbauweise und die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angewendet werden, sondern gewisse

Bereiche und Anteile zur Umsetzung angesetzt werden sollten. Nicht alle Gebäude sollen zudem als Holzbau oder Holzhybrid konzipiert werden. Allein dadurch ergibt sich schon eine gewisse Flexibilität. Des Weiteren schließt sich die Kombination von Holz- bzw. Holzhybridbauweise und Fassadenbegrünung nicht per se aus. Im vorliegenden Beschluss wird unter Kapitel I.A.2.e) „Klimaschutz und Klimaanpassung im 2. RA Freiham Nord“, Unterpunkt „Zur Holzbauweise“ (Seiten 27 und 28) darauf hingewiesen, dass im 2. RA „die Holz- oder Holzhybridbauweise vorwiegend konstruktiv, innerhalb des Gebäudes realisiert werden muss und nur in wenigen Fassaden sichtbar sein wird“. Die Möglichkeit und Einräumung der Holzhybridbauweise gemäß den Ausführungen im Kapitel I.A.2.e) der vorliegenden Beschlussvorlage eröffnet nicht nur im Hinblick auf den Brandschutz bzw. die Feuerweherschließung eine leichtere Bewältigbarkeit, sondern ist auch für die Kombination mit Fassadenbegrünung zuträglich.

Die in der Stellungnahme der Münchener Wohnen (vormals GEWOFAG) dargestellten technischen Herausforderungen, respektive fehlenden Erfahrungen beziehen sich insbesondere auf Holzfassaden. Generell gibt es bei der Planung einer Fassadenbegrünung unterschiedliche Rahmenbedingungen, die zu berücksichtigen sind, u. a. Ausrichtung, ausreichende Bewässerung mit Regenwasser, Pflanzenauswahl, Höhe der Fassadenbegrünung, Gewicht und Art der Rankkonstruktion, Lastabtragung in der Fassadenkonstruktion, Höhenlage der Wurzelschicht (bodengebunden oder Pflanztröge in unterschiedlichen Geschossen...). Diese Parameter sollten bei einer eventuellen Festsetzung von Fassadenbegrünungen im Bebauungsplan bestmöglich berücksichtigt werden, respektive sollten Festsetzungen nicht zu kleinteilig sein, um den Bauherr*innen unterschiedliche Umsetzungsvarianten zu ermöglichen.

Schulen und KITAS

Beschlussentwurf:

Es ist eine 5-zügige Grundschule, und eine 5-zügige Mittelschule geplant (S. 11). Weiterführende Schulen sind nur als Option vorgesehen – es sollen lediglich die entsprechenden Flächen freigehalten werden (S. 13).

Stellungnahme BA 22:

Die weiterführenden Schulen in Freiham sind bereits jetzt erheblich ausgelastet. Es müssen daher konkrete Planungen für weiterführende Schulen begonnen werden. Beim Ausbau der KITAS muss sichergestellt werden, dass auch ausreichend Personal zur Verfügung gestellt werden kann.

1.) Antwort der Verwaltung zu Schulen bzw. zu weiterführenden Schulen:

Auf Basis der informellen Rahmenplanung zum 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord stellt sich die Situation bezüglich der Schulplanungen grundsätzlich folgendermaßen dar: Im Südwesten des 2. RA Freiham Nord ist der sogenannte Schulcampus mit einer 5-zügigen Grundschule und einer 5-zügigen Mittelschule verortet. Im Nordwesten des 2. RA Freiham Nord ist eine weitere Grundschule (in der Rahmenplanung ebenfalls 5-zügig hinterlegt) sowie im Nordosten eine optionale weiterführende Schule vorgesehen. Aufgabe der Rahmenplanung war es, bezüglich der weiterführenden Schule im Norden gemäß den Vorgaben des Referates für Bildung und Sport einen 'Platzhalter' mit ausreichenden Flächen für eine Schulnutzung vorzusehen, ohne

vorwegzunehmen, um welche weiterführende Schulart es sich in der weiteren Planung handeln wird.

Die nachfolgenden Bebauungsplanverfahren für den 2. Realisierungsabschnitt des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie die Genehmigungs- und Ausführungsplanungen des Referates für Bildung und Sport werden die Schulplanungen jedoch in Abstimmung mit weiteren beteiligten Referaten vertiefen und konkretisieren. Im Folgenden wird gemäß den Angaben des Referates für Bildung und Sport der aktuelle Stand der Schulplanungen zu den weiterführenden Schulen dargestellt:

An der Hans-Dietrich-Genscher-Straße entsteht bereits heute eine Pavillonanlage, die in 2025 in Betrieb gehen wird. Das Gebäude dient der Sicherstellung der Schulversorgung in Freiham vor dem Hintergrund der erwarteten steigenden Bedarfe durch die Unterbringung von Geflüchteten im Umfeld. Zudem ist die Pavillonanlage so ausgelegt, dass durch sie zukünftig für das nach dem G8-Standard errichtete Gymnasium Freiham eine G9-Ertüchtigung erfolgt.

Im 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes wird des Weiteren bis zum Jahr 2027 eine 5-zügige Mittelschule mit integriertem Sonderpädagogischen Förderzentrum (3 Züge Mittelschule, 2 Züge Mittelschulstufe Sonderpädagogisches Förderzentrum München-West) errichtet, um die Mittelschulbedarfe für das Baugebiet Freiham und für den Mittelschulverbund zu decken.

Die Flächen, die für die optionalen Standorte für weiterführende Schulen geplant sind, liegen im 2. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes. Der 2. Bauabschnitt wird nach Schaffung des Baurechts über ein Bebauungsplanverfahren ab 2028 entwickelt. Die Formulierung ist so zu verstehen, dass die Flächen bereits gesichert und für den Schulbau vorgesehen sind. Je nach Bedarf können dann die entsprechenden Schulformen umgesetzt werden. Für diesen Standort ist beispielsweise bereits ein weiteres Gymnasium angemeldet.

Hinsichtlich der notwendigen Personalausstattung im Rahmen des Kita-Ausbaus verweist die Verwaltung auf die folgenden Stellungnahmen für die Einrichtungen in Betriebsträgerschaft und für die Einrichtungen in städtischer Trägerschaft:

2.) Antwort der Verwaltung zu Personal für Kindertageseinrichtungen:

a) Kindertageseinrichtungen in freier Trägerschaft / Betriebsträgerschaft

Gemäß des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.01.2011 („Start der stufenweisen Einführung der Münchner Förderformel für Kindertageseinrichtungen [...]“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05360) wurde das Referat für Bildung und Sport (RBS) beauftragt, für neugebaute stadteigene Kindertageseinrichtungen ein Trägerschaftsverfahren durchzuführen um geeignete Träger zum Betrieb der Einrichtung auszuwählen.

Im Jahr 2019 wurde das Trägerschaftsverfahren weiterentwickelt und es wurden folgende Aspekte u.a. mit Blick auf das Thema Personalmangel in die Auswahlkriterien per Stadtratsbeschluss vom 21.05.2019 (Nr. 14–20 / V 14702) aufgenommen.

1. Beschränkung der Zusage auf eine Betriebsträgereinrichtung pro Auswahlverfahren.

„Aus Gründen der schnelleren Inbetriebnahme, der besseren Versorgung mit ausreichend Betreuungsplätzen und der Gewährleistung einer Vielfalt für Kinder und Familien im Stadtgebiet wird empfohlen, bei der gleichzeitigen Bekanntmachung von mehreren Standorten in einem Verfahren die Zusagen für die Träger auf eine Zusage je Verfahren pro Träger zu beschränken.“

2. 6-monatige Sperre nach Zusage

„Die nächste Bewerbung für einen Träger, der eine Zusage erhalten hat, ist sechs Monate nach Eingang der Bestätigung der Übernahme der Trägerschaft wieder möglich.“

3. Aufnahme neuer Kriterien im Zusammenhang mit Auslastung und Belegung

„Zukünftig sollen Personal- und Ausfallmanagement sowie Auslastungs- und Belegungsstrategien der Bewerberinnen und Bewerber maßgeblich in die Auswahlentscheidung einfließen.“

4. Ausschluss von Trägern, die Vorgaben zur Mindestauslastung nicht erreichen

„Um das Risiko von Leerständen zu verringern wird vorgeschlagen, Träger vom laufenden Verfahren auszuschließen, die 24 Monate nach der Eröffnung einer Betriebsträgereinrichtung zum Januar (laut KiBiGWeb) eine Auslastung von unter 85 % hatten und im Vorjahr eine Auslastung von unter 70 % im Jahresdurchschnitt.“

Durch diese Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass keine Überlassung an einen Träger erfolgt, der bereits Probleme hat, seine bisher überlassenen Kindertageseinrichtungen in Betrieb zu nehmen.

Eine Garantie für eine sofortige Betriebsaufnahme und Vollauslastung ist damit jedoch nicht verbunden.

b) Kindertageseinrichtungen in städtischer Trägerschaft

Im September 2023 startete der städtische Träger das Modellprojekt „Neue Wege in Zeiten des Fachkräftemangels“.

Das Modellprojekt hat zum Ziel, neue Wege zu eruieren, wie unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Personalressourcen eine möglichst bedarfsgerechte Versorgung der Münchner Kinder in den städtischen Kindertageseinrichtungen ermöglicht werden kann.

In diesem Modellprojekt wird eine Skala an Maßnahmen, wie z.B. Flexibilisierung von Öffnungszeiten, neue Wege in Kooperationen zwischen Einrichtungen oder Synergieeffekten durch Optimierung bei der Auslastung von einzelnen Standorten überprüft und getestet. Zu den verschiedenen Maßnahmen werden in der Arbeitsgruppe Prozessbeschreibungen erstellt, sodass diese auch andere Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Soziale Einrichtungen

Beschlussentwurf:

Im Beschlussentwurf wurde das Thema nicht aufgegriffen.

Stellungnahme BA 22:

Die Verfügbarkeit und das Angebot öffentlicher Dienstleistungen (z.B. Jobcenter, Sozialbürgerhaus) muss überprüft werden. Dies betrifft auch Einrichtungen der Feuerwehr und der Polizei.

1.) Antwort der Verwaltung zu Infrastruktureinrichtungen im Allgemeinen:

Im Zusammenhang mit den verschiedenen Infrastruktureinrichtungen im Bereich der Rahmenplanung wird zunächst auch auf die Ausführungen der Anlage 4b zur Rahmenplanung „2 RA Freiham Nord – Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte“ (Stand 20.04.2023) auf den Seiten 58-63 zur Nutzung im Allgemeinen und insbesondere zur sozialen Infrastruktur auf die Seiten 60/61 hingewiesen.

2.) Antwort der Verwaltung zu sozialen Einrichtungen / Angebot öffentlicher Dienstleistungen (Jobcenter, Sozialbürgerhaus):

Sowohl im ersten als auch im zweiten Realisierungsabschnitt Freiham Nord sind unterschiedliche soziale Einrichtungen des Sozialreferates geplant bzw. teilweise bereits umgesetzt. So sind z. B. insgesamt drei Nachbarschaftstreffs und zwei Familien- und Beratungszentren in Freiham-Nord vorgesehen. Zudem sind im Planungsgebiet vier Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit geplant.

Bezüglich der Prüfungen zur Umsetzung eines eigenen Sozialbürgerhauses (SBH) für den neuen Stadtteil Freiham teilen wir mit, dass das Vorhalten der zahlreichen, häufig sehr kleinteiligen, Leistungen eines SBH erfahrungsgemäß erst ab einer gewissen Größe möglich ist. Hier ist die Sozialregion die maßgebliche Größe. Für die Sicherung des Dienstbetriebs (z. B. von Vertretungsdiensten) bedarf es zudem eines angemessen hohen Personalstamms. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass es der engen Anbindung an das Jobcenters bedarf.

Aus o. g. Gründen werden in den Sozialregionen und Stadtbezirken keine zusätzlichen SBH in die Planungen aufgenommen.

Die Intention des Bezirksausschusses ist für das Sozialreferat aber durchaus nachvollziehbar und bildet auch einen Ansatz bei der Weiterentwicklung des SBH-Konzepts:

Nach dem Beschluss „In der Krise für München da: Zugänge und Eingangsbereiche der Sozialbürgerhäuser weiter verbessern“ (Sitzungsvorlag Nr. 20-26 / V 11957 vom 06.02.2024) werden die Sozialbürgerhäuser ihr ganzheitliches und zugleich wohnortnahes und bedarfsorientiertes Netz sozialer Hilfen und Angebote weiter ausbauen. Dieser regionsbezogene Teil des SBH-Konzeptes, die sogenannte Sozialraumorientierung, hat das Ziel, die Bürger*innen noch bedarfsgerechter zu beraten und zu unterstützen, indem auch die speziellen Lebens- und Aktionsräume berücksichtigt und in die Hilfen einbezogen werden. Wichtig für die Zusammenarbeit der SBH mit weiteren sozialen Einrichtungen in der Sozialregion im Sinne der Bürger*innenorientierung

ist die Kenntnis der verschiedenen Akteur*innen sowie der Aufbau von Strukturen der Vernetzung und Kooperation. Ein Ziel der stetigen Vernetzung und Kooperation ist es, die jeweiligen Einrichtungen über die Angebote der SBH so zu informieren, dass diese bei Bedarf die Bürger*innen in die sozialen Hilfen und Angebote der SBH vermitteln können und dabei eine ggf. vorhandene Scheu vor dem Gang ins SBH abfedern können. Ein weiteres Ziel ist, die Angebote der sozialen Einrichtungen im Viertel zu kennen, um im Rahmen der Beratung und/oder der Fallarbeit im SBH die Bürger*innen entsprechend ihren Bedarfen gut und/oder ergänzend zu den Leistungen der SBH weitervermitteln zu können.

Außerdem möchte das Sozialreferat auch den direkten Kontakt zu den Bürger*innen im Sozialraum stärken, in dem vermehrt auch Außensprechstunden in sozialen Einrichtungen, z. B. in den Nachbarschaftstreffs, Familienzentren, Gesundheitstreffs, aber auch kulturellen Einrichtungen, z. B. in Kulturzentren, Bibliotheken, EOF-Gemeinschaftsräumen, Schulen und KITAs angeboten werden sollen, um die Bürger*innen dort anzutreffen, wo sie sich aufhalten.

Das Ziel des Sozialreferates ist es, die SBH sicht- und ansprechbarer für die Bürger*innen in den einzelnen Sozialregionen zu machen. Die Durchführung von Außensprechstunden ist eine sinnvolle Ergänzung der sozialraum- und damit bürger*innenorientierten Angebote der SBH.

Dieses Konzept der Sozialbürgerhäuser gilt sowohl für den Bereich Arbeit (Jobcenter) als auch für den Bereich Soziales, wie beispielsweise die Bezirkssozialarbeit, Wirtschaftliche Jugendhilfe oder Leistungen nach SGB XII.

3.) Antwort der Verwaltung zur Infrastruktur Feuerwehr:

Derzeit wird Freiham von der nächstgelegenen Feuerwache 6 (Bassermannstr. 20) der Berufsfeuerwehr und der freiwilligen Feuerwehr (Ubostr. 11) abgedeckt.

Durch die Erschließung neuer Baugebiete und dem städtischen Wachstum kann die vorgegebene Hilfsfrist (1.2 VollzBekBayFwG) von 10 Minuten inzwischen nicht mehr flächendeckend eingehalten werden.

Gemäß Grundsatzbeschluss "Zielplanung Feuerwachen" vom 23.10.2018 des Kreisverwaltungs- und Kommunalausschuss (Grundsatzbeschluss „Zielplanung Feuerwachen 2020“ Bericht zur Fortschreibung des zukunftsorientierten Maßnahmenplans zur Qualitätssicherung und zum Leistungserhalt der Münchner Feuerwehr, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12116) wird die bestehende Feuerwache 6 in Pasing als Standort der Berufsfeuerwehr aufgelassen und zwei neue Feuerwachen errichtet. Die geplante Feuerwache im Bereich der Langenburgstraße wird Freiham innerhalb der vorgesehenen Hilfsfrist abdecken.

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 28.06.2023 „Gerätehäuser der Freiwilligen Feuerwehr I - Gerätehäuser der Freiwilligen Feuerwehr II“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09793) wurde das Kommunalreferat mit der Sicherung entsprechender Grundstücke für die Gründung eines neuen Standorts der freiwilligen Feuerwehr in Freiham beauftragt.

4.) Antwort der Verwaltung zur polizeilichen Infrastruktur:

Das Polizeipräsidium München teilte im Zusammenhang mit den Entwicklungen im

Zuständigkeitsbereich der PI 45 (Pasing) im März 2023 den auch heute noch zutreffenden Planungsstand mit:

„Durch das Neubaugebiet Freiham und den Bildungscampus Freiham ist ein Bevölkerungszuwachs im Bereich der Polizeiinspektion 45 (Pasing) zu prognostizieren. Dies kann für die Münchner Polizei mit Mehrbelastungen verbunden sein. Daher wird sowohl die Sicherheits- als auch die Kriminalitätsslage intensiv beobachtet.

Allein anhand des Bevölkerungswachstums kann jedoch keine zusätzliche Belastung für die Polizei bzw. Personalforderungen bewertet werden. Aussagen zu Belastungen werden primär beispielsweise anhand der Sicherheits- bzw. Kriminalitätsslage sowie des Unfallaufkommens getroffen.

Am Bildungscampus werden neben der Bestreifung durch den Schicht- und Verfügungsdienst auch der Kontaktbereich sowie die Jugendbeamten der PI 45 Präsenz zeigen.

Bei Bedarf können zudem benachbarte oder überregional zuständige Dienststellen, wie die Münchner Einsatzhundertschaften oder die Bereitschaftspolizei, die Inspektion unterstützen. In jedem Fall ist gewährleistet, dass zu dringenden Einsätzen stets unverzüglich Streifen entsandt werden können.“

Das Dienstgebäude der PI 45 (Pasing) in der Heimbургstraße ist grundsätzlich statisch so konzipiert, dass im Bedarfsfall eine Aufstockung des Gebäudes möglich ist.

Lärmschutz

Stellungnahme BA 22:

Die Wohnbauflächen werden im Westen von der Autobahn A99 und dem noch zu errichtenden Landschaftspark begrenzt. Die Autobahn A99 soll auf 6 Spuren erweitert werden. Die Folge ist eine notwendige Neubewertung der Lärmschutzmaßnahmen sowohl für den Park als auch für die Bebauung. Da aber der BA 22 bisher keine konkreten Daten hat, insbesondere auch keine Pläne im Planfeststellungsverfahren vorliegen, kann weder für den Landschaftspark noch für die Bebauung Höhe und Art der Lärmimmissionen abgesehen werden. Sollten die Immissionswerte zu hoch liegen, hat dies nicht absehbare Planänderungen zur Folge.

Es ist zwingend erforderlich die Lärmimmissionswerte sowohl für den Landschaftspark in Gänze als auch für die Bebauung einzuhalten. Da dies aber sehr hohe Lärmschutzwände, teure Stützmauern, evtl. weitere Maßnahmen, wie Tieferlegung der Autobahn oder Einhausung zur Folge haben könnte, muss im Vorfeld abgeklärt werden, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen und wer die Kosten trägt. Es ist dabei sicherzustellen, dass trotz der notwendigen Maßnahmen der Landschaftspark in seiner vollen Plan-Größe erstellt wird und in **allen** Bereichen des Landschaftsparks die Grenzwerte eingehalten werden. Eine Verkleinerung des Landschaftsparks wird abgelehnt. Ebenso ist sicherzustellen, dass keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bebauung vorgenommen werden müssen. Dies ist nicht zukunftsfähig und für die Bewohner Freihamns nicht zumutbar, zumal die Freiflächen pro Person bereits reduziert wurden und aufgrund der kompakten Bebauung auch sehr begrenzt sein werden.

Antwort der Verwaltung:

Die Autobahn GmbH ist beim Ausbau der Autobahn gemäß §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dazu verpflichtet, Lärmvorsorge hinsichtlich der Bestandsbebauungen bzw. angrenzender Planungen, die sich im fortgeschrittenen Verfahren befinden, zu berücksichtigen und die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Landeshauptstadt München ist mit ihren Fachstellen an regelmäßigen Terminen mit der Autobahn GmbH beteiligt, um eine integrierte, aufeinander abgestimmte Planung zu erreichen. In der dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten sog. Vorplanung der Autobahn GmbH sieht der 6-spurige Ausbau der A 99 eine bestandsorientierte Ingenieursplanung mit einer zusätzlichen 4 m hohen Lärmschutzwand auf dem bestehenden 10 m hohen Autobahn-Wall bis zum Germeringer Weg und einen lärmindernden Fahrbahnbelag vor. Durch diese Maßnahmen wird die Bebauung und der Landschaftspark in den im Verfahren befindlichen Abschnitten geschützt. Bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens für das Ausbauprojekt der A 99 sind die o.g. Fachstellen der LHM in kontinuierlicher Abstimmung mit der Autobahn GmbH, um auch für die Bereiche von Freiham, die sich noch nicht in der Umsetzung befinden, Synergien in Bezug auf eine Verbesserung der Lärmsituation für den zweiten Abschnitt des Landschaftsparks und die künftig geplante Wohnbebauung im nördlichen 2. RA durch eine integrierte Planung zu erreichen. Durch die im Vorgriff auf eine zukünftige Planung umzusetzenden, über das aktuell notwendige Maß hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen, deren Kosten von der LHM zu tragen sein werden, wird es eine gesonderte Untersuchung geben, die dem Stadtrat vorgelegt werden soll.

Klimaschutz

Stellungnahme BA 22:

Die Höhe der Lärmschutzwälle und der Lärmschutzwände der Autobahn A99 sind auch maßgeblich für das Klima in Freiham. Derzeit stellt es sich so dar, dass westlich der Bebauung durchgehend, über mehrere Kilometer, massive Lärmschutzmaßnahmen mit Wällen und darauf aufbauenden Lärmschutzwänden notwendig wären. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dies starke Auswirkungen auf die Durchlüftung der Wohnbebauung hat. Damit sind nach finaler Klärung der Situierung der A99 neu die Fachkonzepte in allen betreffenden Punkten, unter Erstellung eines neuen Klimagutachtens zu überarbeiten und erneut vorzulegen. Der vorliegenden Rahmenplanung kann ohne ausreichende Datengrundlagen nicht entsprochen werden.

Antwort der Verwaltung:

Die bestehenden Wälle entlang der Autobahn sind bereits zu Beginn der Untersuchungen zur Durchlüftung in ein entsprechendes Klimagutachten eingegangen. In diesem Gutachten wurden u. a. die Auswirkungen einer Entwicklung von Freiham Nord auf die Durchlüftung im Plangebiet selbst sowie dem angrenzenden Siedlungsbestand modelliert und bewertet.

Bezüglich der Ertüchtigung des Lärmschutzes an der Autobahn BAB 99 wurden dem Gutachtenbüro zur Durchlüftung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung die aktuelle Datenlage zur Höhe und Lage sowie die schalltechnischen Grundlagen und Auswirkungen der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen übermittelt, mit

der Bitte, die Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation für den Wohnstandort Freiham und die östlich angrenzende Nachbarschaft aufzuzeigen. Im Ergebnis konnte keine nennenswerte Änderung der Durchlüftung durch das Gutachtenbüro festgestellt werden, was darauf zurückzuführen sei, dass für die Dimensionen der Durchlüftung und die Art und Weise der Luftbewegungen (aus südlicher bis südwestlicher Richtung und damit fast strömungsparallel zur Lärmschutzbebauung) die Größenordnung der Lärmschutzertüchtigung mit zusätzlichen 4 m verhältnismäßig klein ist. Durch den großen Abstand des Lärmschutzes an der Autobahn BAB 99 zur Bebauung kann die Windgeschwindigkeit im Lee wieder ein hohes Niveau erreichen, so dass es keine negativen Auswirkungen auf die Bestandsgebiete und künftige Bebauung geben wird. Daher wird eine Überarbeitung des Durchlüftungsgutachtens von der Verwaltung diesbezüglich als nicht erforderlich erachtet. Auf der nachfolgenden Ebene der Bebauungsplanung werden jedoch spezifische klimatologische Gutachten erstellt werden.

Entsorgung

Stellungnahme BA 22:

Bis dato sind in Freiham 9 Sammelstellen für Wertstoffe (Wertstoffinseln) vorgesehen. Derzeit laufen jedoch Pilotversuche die Entsorgung von Wertstoffen mittels gelber Tonne oder gelbem Sack zu realisieren. Sollte sich die LHM für eines der Systeme entscheiden, so würden entsprechende Vorkehrungen im privaten Raum notwendig werden. Die Rahmenplanung ist entsprechend zu ergänzen.

Antwort der Verwaltung:

Mit dem im Februar 2024 gestarteten Pilotversuch soll getestet werden, welches der verschiedenen Erfassungssysteme für Leichtverpackungen (Holsystem (Gelbe Tonne, Wertstofftonne und Gelber Sack) in einigen Gebieten der Landeshauptstadt München sowie dem bestehenden Bringsystem an die Wertstoffinseln) sinnvoll erscheint. Anhand der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung wird im Anschluss der Münchner Stadtrat darüber entscheiden, ob und welches System ab 2027 eingeführt werden soll.

Auch mit der Einführung eines Holsystems für Leichtverpackungen würden die Container für Glas weiterhin bestehen bleiben. Die Behälter für Leichtverpackungen (Unterflurcontaineranlagen im öffentlichen Raum) könnten anderweitig nachgenutzt werden.

Falls die Leichtverpackungen künftig tatsächlich auf Privatgrund gesammelt werden müssten, wären ggf. Vorkehrungen in den vertiefenden Planungen bzw. in der Umsetzung notwendig. Allerdings lassen die Pilotversuche sowie anschließende Evaluierung heute noch keinen Schluss zu, wie sich die LHM hinsichtlich zukünftiger Entsorgungssysteme zu diesen betreffenden Wertstoffen entscheiden wird.

Aus vorgenanntem Grund und da die Rahmenplanung als informelle Planung fungiert und eine beispielhafte Möglichkeit der Umsetzung darstellt sowie noch Flexibilität für die weitere Planung zulässt, wird eine Überarbeitung der Rahmenplanung zu diesem Punkt nicht für erforderlich gehalten.

Bebauung

Stellungnahme BA 22:

Lt. „Fachkonzept 03.02.11 Kennzahlen“ Abs. 2 geht die Rahmenplanung von einer Wohnungsgröße von durchschnittlich 93 m² und einer Belegung von 2,6 EinwohnerInnen aus. Das passt nicht zu den im sozialen Wohnungsbau üblichen Maßstäben. Die angemessene Grundfläche einer Wohnung laut Sozialgesetzbuch, „Informationen zur Angemessenheit der Unterkunftskosten im Rahmen des Arbeitslosengeldes II“, liegt bei 4 Personen bei ca. 85 - 90 qm oder 4 Wohnräumen.

Das würde für Freiam 2.RA bei 6.000 Wohnungen und 93 m² und 4 Personen je Wohnung eine Personenzahl-Gesamtzahl von **24.000** ergeben.

Lt. Kennzahlen Abs. 4 wird in der Rahmenplanung von **16.000** Einwohnern und Einwohnerinnen ausgegangen. Auf diese Anzahl sind auch die sozialen-, Freizeit...- Einrichtungen etc. ausgelegt. Die prognostizierte Gesamtzahl von Personen, die in Freiam (1.RA und 2.RA) leben werden (25.000-30.000), wird mit der Personenzahl von 24.000 allein im 2.RA weit überschritten. Der Rahmenplanung kann unter diesem Aspekt nicht zugestimmt werden. Die Sachverhalte sind zu klären.

Antwort der Verwaltung:

Der angegebene Vergleich von Wohnungsgrößen ist an dieser Stelle nicht passend. Hier werden tatsächliche Wohnflächen nach der Verordnung zur Berechnung der Wohnfläche (WoFIV) mit Planungs- / Orientierungswerten (Geschossflächen nach BauNVO) aus der Bauleitplanung miteinander verglichen. Aufgrund des unzulässigen Vergleichs kommt es zu unzutreffenden Zahlen und Folgerungen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bestätigt hiermit die Richtigkeit der bisherigen Kennwerte und der prognostizierten Gesamtzahl von Personen auf Grundlage der Planungs- / Orientierungswerte für Freiam (1. und 2. RA zusammen).

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Burger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der unter Ziffer A.2 und Anlage 4 vorgestellten Rahmenplanung einschließlich deren Inhalten und Fachkonzepten wird zugestimmt.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemäß den vorgebrachten Ausführungen unter Ziffer A.2.c) Schulcampus beauftragt, unter Einbindung der beteiligten Referate - Mobilitätsreferat, Referat für Bildung und Sport und Baureferat - eine alternative Unterbringung der Kfz-Stellplätze für den Schulcampus in einer in der Nähe liegenden Garage anstelle einer Kfz-Tiefgarage im Schulgebäude in das Bebauungsplanverfahren mit Grünordnung Nr. 2154 aufzunehmen.
3. Den unter Ziffer A.4 und Anlage 5 vorgestellten Zeitzielen der Rahmenterminplanung wird zugestimmt.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die übrigen bei der Planung Freiham beteiligten Referate der Stadtverwaltung werden gebeten, die Rahmenplanung ihren jeweils eigenen Vorhaben und Aufgaben im Bereich Freiham 2. RA Wohnen zu Grunde zu legen und diese im Rahmen ihrer Planungen (u. a. Bebauungsplanung, Objektplanung) weiter zu qualifizieren und bei Bedarf anzupassen.
5. Dem unter Ziffer B vorgestellten Konzept zur Qualitätssicherung der Umsetzung des 2. Realisierungsabschnittes sowie der Einrichtung und Durchführung eines Beratungsgremiums für Freiham 2. RA wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel zur Einrichtung und Durchführung eines Beratungsgremiums für den 2. RA Freiham Nord im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2025 für den Haushalt 2026 ff. anzumelden.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein Beratungsgremium für Freiham 2. Realisierungsabschnitt einzurichten und hierfür die Geschäftsführung zu übernehmen.
7. Den unter Ziffer C zur P + R-Anlage vorgebrachten Ausführungen wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zur Anbindung der geplanten U-Bahnhaltestelle Freiham bei den weiteren Planungen eine Park + Ride-Anlage im Umgriff des Bebauungsplangebietes des 1. Bauabschnittes im 2. Realisierungsabschnitt vorzusehen.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, entsprechend dem Vortrag unter Ziffer D mit der Vorbereitung der Vergabe der ersten Schul- und Wohnbaugrundstücke auf Grundlage der Rahmenplanung zu beginnen.
9. Die an der Umsetzung der Planung Freiham beteiligten städtischen Referate werden gebeten, entsprechend dem Vortrag unter Ziffer D auf Grundlage der Rahmenplanung bzw. der nachfolgenden Bebauungsplanung die Planung und Vorhaben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vorzubereiten bzw. durchzuführen. Das Baureferat

wird gebeten, auf der Basis der Rahmenplanung und der konzeptionellen freiraumplanerischen Vorgaben die Planungen für die öffentlichen Platz- und Grünflächen aufzunehmen.

10. Die Stadtwerke München GmbH / MVG und die P+R Park & Ride GmbH / MRG GmbH werden für den Bereich der ÖPNV-Umsteigebereiche (u. a. U-Bahn, Bushaltestellen und ggf. Trambahn, P+R-Anlage, B+R-Anlage, Mobilitätsangebote) und Quartiersgaragen sowie jeweils deren Anschlüsse an die öffentlichen Verkehrsflächen und den S-Bahnhalten Freiham und Aubing gebeten, sich entsprechend dem Vortrag unter Ziffer D mit dem betroffenen städtischen Referaten abzustimmen.
11. Ziffer 4 des Antrages 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 Wackeremann, Herr StR Walter Zöllner, Herr StR Hand Podiuk, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herr StR Johann Stadler, Frau StRin Heike Kainz vom 20.08.2019 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
12. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02692 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
13. Ziffer 4 des Antrages Nr. 14-20 / B 06933 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / B 01950 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.03.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / B 04042 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / B 04385 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.08.2022 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00033 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00588 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00597 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes

Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

20. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01273 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

21. Die Anregungen des Bezirksausschusses 22 werden nach Maßgabe des Vortrags unter Buchstabe F berücksichtigt.

22. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der /Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium-Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium-HA II/BA (1x)
3. An den Bezirksausschuss 22
4. An das Baureferat
5. An das Baureferat VR 1
6. An das Gesundheitsreferat
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kommunalreferat – RV
9. An das Kommunalreferat – IS-SP-FR
10. An das Kreisverwaltungsreferat
11. An das Kulturreferat
12. An das Mobilitätsreferat
13. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
14. An das Referat für Bildung und Sport
15. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
16. An das Sozialreferat
17. An die Stadtkämmerei
18. An die SWM/MVG
19. An die P + R GmbH
20. An die MRG GmbH
21. An die Münchner Wohnen GmbH, Gustav-Heinemann-Ring 111, 81739 München
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45P
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/52
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/5
28. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
29. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V