

## Grundsatzbeschluss

### **Siedlungsschwerpunkt Freiham Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154**

Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17536**

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

## Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

|                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Anlass</b>                                    | Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA 2. RA Freiham Nord)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Inhalt</b>                                    | Finanzierung, Errichtung und Betrieb der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA 2. RA Freiham Nord)                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Gesamtkosten/<br/>Gesamterlöse</b>            | (-/-)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Klimaprüfung</b>                              | Der vorliegende Beschluss behandelt einen wesentlichen Teilaspekt zur späteren Umsetzung der im Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 „1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord“ getroffenen stadtplanerischen Konzeption und baut auf diesem Verfahren auf. Eine separate Klimaprüfung für diesen Beschluss ist daher aufgrund der inhaltlichen Verbundenheit zum Bebauungsplanverfahren nicht notwendig. |
| <b>Entscheidungsvorschlag</b>                    | Die Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 wird, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, verfolgt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Gesucht werden kann<br/>im RIS auch unter</b> | Umsetzung der Quartiersgaragen, Mobilitätskonzept, 2. RA, Siedlungsschwerpunkt Freiham, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Ortsangabe</b>                                | Freiham, Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## **Grundsatzbeschluss**

### **Siedlungsschwerpunkt Freiam Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154**

Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

## **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17536**

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2025 (SB) Öffentliche Sitzung**

Anlage:

Anlage 1: Stellungnahme zur Mitzeichnung durch das Kommunalreferat

| <b>Inhaltsverzeichnis</b>                                                                | <b>Seite</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| I. Vortrag der Referentin .....                                                          | 4            |
| 1. Anlass .....                                                                          | 4            |
| 2. Ausgangslage und aktuelle Beschlusslage.....                                          | 4            |
| 3. Städtebauliche Konzeption.....                                                        | 6            |
| 4. Umsetzungsszenarien Quartiersgaragen Freiam .....                                     | 10           |
| 5. Mobilitätsregale .....                                                                | 11           |
| 6. Mobilitätshäuser .....                                                                | 13           |
| 6.1 Ergebnis des Interessenbekundungsverfahrens.....                                     | 14           |
| 6.2 Umsetzung der Mobilitätshäuser .....                                                 | 15           |
| 6.3 Kostenrahmen.....                                                                    | 16           |
| 6.3.1 Kostenanteil Grundstückseigentümer*in bzw. Erbbauberechtigte (Einmalzahlung)<br>17 |              |
| 6.3.2 Kostenanteil Investor*in .....                                                     | 18           |
| 6.3.3 Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt München.....                                | 19           |

|      |                                                                                           |    |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 7.   | Fördermöglichkeiten.....                                                                  | 19 |
| 8.   | Mobilitätsmanagement .....                                                                | 20 |
| 8.1  | Grundbausteine des Mobilitätskonzepts und baublockbezogenes<br>Mobilitätsmanagement ..... | 21 |
| 8.2  | Übergeordnetes Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanager*in und Mobilitätszentrale<br>..... | 21 |
| 8.3  | Fahrradreparaturwerkstatt.....                                                            | 23 |
| 8.4  | Übergeordnete Mobilitätskoordination .....                                                | 23 |
| 9.   | Entscheidungsvorschlag .....                                                              | 23 |
| 10.  | Klimaprüfung.....                                                                         | 24 |
| 11.  | Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....                                   | 24 |
| II.  | Antrag der Referentin .....                                                               | 26 |
| III. | Beschluss.....                                                                            | 27 |

## **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (PLA) gemäß § 7 Nr. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da es sich um eine Angelegenheit von städtebaulicher und stadtgestalterischer Bedeutung handelt.

### **1. Anlass**

Im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 (1. BA 2. RA Freiham Nord) sollen die Stellplätze in oberirdischen Quartiersgaragen<sup>1</sup> untergebracht werden. Dies entspricht der Rahmenplanung zum 2. RA und ergibt sich ebenfalls aus den Festsetzungen dieses Bebauungsplans.

Da grundsätzlich mehrere Varianten der Umsetzung dieser Quartiersgaragen denkbar sind und die letztlich vorgeschlagene Variante wiederum direkte Auswirkungen auf den abzuschließenden Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag hat, wird für diesen Sachverhalt eine gesonderte Klärung vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 als notwendig erachtet. Der vorliegende Beschluss muss aufgrund des Nachtrags zum städtebaulichen Vertrag noch vor dem Satzungsbeschluss gefasst werden, wobei letzterer für Februar 2026 angestrebt wird. Der Billigungsbeschluss wurde am 12.02.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688) gefasst.

### **2. Ausgangslage und aktuelle Beschlusslage**

#### **Zweiter Realisierungsabschnitt Freiham Nord**

Der 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord mit rund 55 Hektar stellt eine der letzten zu entwickelnden Flächen mit Wohnraumpotential in Freiham dar.

Der erste Schritt zur Planung des zweiten Realisierungsabschnitts wurde mit dem Grundsatz- und Eckdatenbeschluss umgesetzt, der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 22.03.2017 gefasst wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07723). Über die Weiterentwicklung des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und die Erstellung des Rahmenplans einschließlich der zugehörigen Fachkonzepte und Regelwerke beschloss die Vollversammlung des Stadtrats am 24.07.2024 („Siedlungsschwerpunkt Freiham - Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582).

Des Weiteren hat sich die Landeshauptstadt München mit dem im Stadtrat gefassten Beschluss „Klimaneutrales München bis 2035, Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Maßnahmen in der Stadtentwicklungsplanung, Bebauungsplanung, Wohnungsbauförderung und Stadtsanierung, Klimafahrplan in der Stadtplanung“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) vom 20.10.2021 u. a. im Hinblick auf die Handlungsfelder der Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung ehrgeizige Ziele zur Erreichung der Klimaneutralität gesetzt. Darunter fallen etwa die Reduzierung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr und die Umsetzung gemeinschaftlicher Quartiersgaragen.

Auch im Rahmenplanungsprozess des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord wurden

---

<sup>1</sup> Sämtliche Bauwerke, die der Unterbringung von öffentlichen Parkplätzen und privaten Stellplätzen dienen, werden als Quartiersgaragen bezeichnet.

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.

Zur Erarbeitung des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für den 2. Realisierungsabschnitt Freiam Nord und der modellhaften Umsetzung von Quartiersgaragen wurde am 19.02.2020 in der öffentlichen Sitzung der Vollversammlung der Beschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiam – Vorstellung des Mobilitätskonzepts unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiam Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576) gefasst. In dieser wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, Möglichkeiten zu prüfen, um den Stellplatzschlüssel im 1. und 2. Realisierungsabschnitt so weit wie möglich abzusenken und dabei insbesondere für den 2. Realisierungsabschnitt eine Reduzierung auf maximal 0,5 Stellplätze je Wohneinheit anzustreben. Grundlegend hierfür ist die sukzessive Umsetzung der dort verabschiedeten 22 Mobilitätsmaßnahmen sowie eine kontinuierliche und konsequente Weiterverfolgung der großen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, wie etwa: die U-Bahn-Verlängerung U5 nach Freiam (s. unten), die Schaffung der daraus resultierenden P+R-Flächen (aktuell nur im MK2(6) vorgesehen), die Prüfung der Tram-Neubaustrecke zwischen Amalienburgstraße und Freiam Bahnhof (s. unten), die nochmalige Prüfung einer Schnellbusverbindung als Vorlauf zur U-Bahn-Verlängerung, einer allgemein qualitativ hochwertigen Busanbindung innerhalb von Freiam Nord, der Erprobung eines innovativen Verkehrsmittels auf der Aubinger Allee sowie nicht zuletzt den vierspurigen S-Bahnausbau der Strecke S4. Auch wurde der Auftrag erteilt, die Möglichkeiten zu prüfen, mindestens die Hälfte der nachweispflichtigen Stellplätze sowie einen Teil der Besucher\*innenstellplätze in Quartiers- und / oder Sammelgaragen unterzubringen.

Weitere relevante Beschlüsse zu Mobilitätsthematiken sind:

- „Mobilitätsplan für München, Sachstand der Phase II der Modellstadt 2030, Sachstand und weiteres Vorgehen zum Mobilitätsplan“ vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17371)
- „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507)
- „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ vom 01.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436)
- „Parkraummanagement in München“ vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02928).

Darauf aufbauend hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München in seiner Sitzung vom 05.02.2025 anhand der Beschlussvorlage „Parkraummanagement in München – Umsetzung Sektor VI, Teil 2“ die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung für Freiam endgültig beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13538).

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.01.2019 („Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213) wurde zudem die Verlängerung der U5-West zwischen Pasing Bahnhof und Freiam-Zentrum in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen. Die Trambahnverlängerung 17 von der Amalienburgstraße bis nach Freiam ist nach der Beschlussfassung der Vollversammlung vom 30.07.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17096) ebenfalls weiterhin Teil des Nahverkehrsplans. Das Mobilitätskonzept in Freiam mit einer Stellplatzreduzierung von 0,5 kann aus mobilitäts- und verkehrsfachlicher Sicht nur realisiert werden, wenn die in den vorgenannten Beschlüssen definierten Mobilitätsmaßnahmen konsequent weiterverfolgt werden. Dem Ausbau des ÖPNV ist dabei besondere Bedeutung beizumessen.

Es gilt zuletzt, die im Zuge der Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse leistungsfähig auf den 2. Realisierungsabschnitt zu

übertragen. Dazu gehört, dass die Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur idealerweise in einem zeitlichen Vorlauf, zumindest aber möglichst parallel zum Aufwuchs der Wohnquartiere zu gestalten ist.

Die kostendeckende Vermarktung und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Umsetzung von Wohnbauprojekten mit innovativen Mobilitätskonzepten wurde im 1. Realisierungsabschnitt erwiesen. Die Münchner Wohnen setzte bereits im 1. RA Freiham Nord Mobilitätskonzepte und dadurch reduzierte Stellplatzverhältnisse um.

### **Erster Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts Freiham Nord**

Der Planung des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord liegt ein Stellplatzverhältnis von 0,5 je prognostizierter Wohneinheit zugrunde (siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16576 und Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688). Zudem ist vorgesehen, dass die privaten Kfz-Stellplätze im Planungsgebiet in Quartiersgaragen (sogenannten „Mobilitätshäusern“<sup>2</sup> und „Mobilitätsregalen“<sup>3</sup>) verortet werden.

Das ganzheitliche Mobilitätskonzept für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord sieht zur Unterbringung der notwendigen Stellplätze fünf Mobilitätsregale und zwei Mobilitätshäuser vor. Die Lage und räumliche Ausgestaltung dieser Einrichtungen ist im Planentwurf zum Billigungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688) bereits festgelegt worden. Die gegenständliche Beschlussvorlage legt mit dem Vorschlag zur Umsetzung der Quartiersgaragen die Grundlage für die spätere Realisierung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 „1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord“, insbesondere hinsichtlich der städtebaulichen Vorgaben zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Auf der Basis der Beschlussfassung erfolgt ein Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag mit den Planungsbegünstigten, der eine wesentliche Voraussetzung darstellt, damit der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 gefasst werden kann. Bis zur erfolgreichen Ausschreibung und Vergabe der Mobilitätshäuser soll der künftig als Satzung beschlossene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 nicht in Kraft treten.

## **3. Städtebauliche Konzeption**

### **Stellplatzkonzeption**

Freiham Nord wird weiterhin als nachhaltiges und autoreduziertes Viertel entwickelt. Im öffentlichen Straßenraum soll es neben separat ausgewiesenen Zonen für den Lieferverkehr (zum Be- und Entladen) Bereiche für Kurzzeitparkplätze und Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen geben. Auf den Kurzzeitparkplätzen ist es möglich, im Rahmen des Parkraummanagements tagsüber zeitlich befristet oder gegen Gebühr sein Fahrzeug abzustellen.

Für den 2. Realisierungsabschnitt soll ein ganzheitliches Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Der inzwischen gebilligte Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung Nr. 2154 bildet bereits einen ersten Baustein des Gesamtkonzepts ab, wonach Mobilitätshäuser und Mobilitätsregale die Versorgung mit Stellplätzen im Quartier übernehmen. Stellplätze sollen für die künftigen Bewohner\*innen nicht auf den einzelnen Baugrundstücken – etwa in

---

<sup>2</sup> Konventionell über Vollgeschossrampen erschlossene Parkhäuser, die neben der privaten Stellplatzversorgung sowie den Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts für die jeweils zugeordneten Baublöcke auch öffentliche Parkplätze und über das Parken hinausgehende Nutzungen wie Gewerbeflächen etc. aufnehmen (siehe Sondergebiete SO 1 & SO 2).

<sup>3</sup> Vollautomatisierte Parkregale, die die private Stellplatzversorgung sowie Grundbausteine des Mobilitätskonzepts für die jeweils zugeordneten Baublöcke beherbergen (siehe Zuordnung der Garagengebäude zu den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 5, WA 6, WA 7 & WA 8).

Tiefgaragen – sondern in zentralen Gebäuden untergebracht werden. Diese Garagengebäude, zusammengefasst unter dem Begriff der Quartiersgaragen, sind so im Planungsgebiet verteilt, dass diese von allen Wohnungen in angemessener Entfernung (von unter 300 m) barrierefrei erreichbar sind. Darüber hinaus können Stellplätze für Menschen mit Behinderung auch auf den Baugrundstücken gemäß einer beabsichtigten Sonderregelung im späteren Bebauungsplan zugelassen werden. Die Stellplatzversorgung erfolgt weitgehend baublockweise, den einzelnen Wohneinheiten sind dabei in den Quartiersgaragen allerdings keine festen Stellplätze zugeordnet. Durch ein Pooling-System (kein fest zugeordneter Stellplatz) und digitale Leitsysteme innerhalb der Quartiersgaragen können die Stellplätze effizient genutzt werden. Alle Quartiersgaragen, aber insbesondere die Mobilitätshäuser, beinhalten neben den Kfz-Stellplätzen auch ergänzende Mobilitätsangebote.

Öffentliche Parkplätze für Besucher\*innen werden insgesamt im Verhältnis von einem Stellplatz je 15 prognostizierten Wohneinheiten vorgesehen, wobei ein Teil der Quote in den Mobilitätshäusern (1 Stellplatz je 24 prognostizierten Wohneinheiten) untergebracht und der andere Teil im öffentlichen Straßenraum (1 Stellplatz je 40 prognostizierten Wohneinheiten) zur Verfügung gestellt wird. Die Parkplätze im öffentlichen Raum werden durch ein Parkraummanagement bewirtschaftet. Parken ist nur mit Parkscheibe oder Parkschein möglich. Anwohner\*innenparkausweise wird es nicht geben. Noch im Jahr 2025 soll auch im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord begonnen werden, das Parkraummanagement des öffentlichen Raumes nach und nach in den Bereichen einzuführen, in denen die Straßen fertiggestellt sind. Ein entsprechendes Parkraummanagement ist ebenfalls für den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts vorgesehen und für das Funktionieren des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes zwingend notwendig.

Die Mobilitätshäuser und Mobilitätsregale sind so dimensioniert, dass für die jeweiligen Nutzungen folgendes Stellplatzverhältnis ermöglicht wird:

- Wohnen: 0,5 Stellplätze je prognostizierte Wohneinheit, zusätzlich
- ein öffentlich zugänglicher Parkplatz für Besucher\*innen je 24 prognostizierten Wohneinheiten in den Mobilitätshäusern,
- Einzelhandel, Büro und Gewerbe, Gastronomie, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke etc.: 0,5 Stellplätze je 40 m<sup>2</sup> prognostizierte Nutzfläche Nichtwohnnutzung,
- Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind sowohl im öffentlichen Raum als auch in den Mobilitätshäusern barrierefrei vorgesehen. In den Mobilitätsregalen muss mindestens eine Aufzugskabine auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sein.

Durch die Reduzierung des Stellplatzverhältnisses und durch die ausschließlich überwiegend oberirdisch in den Quartiersgaragen untergebrachten Stellplätze ist eine wesentlich dichtere Bebauung möglich und es ergeben sich Erleichterungen in der baulichen Umsetzung, da gerade aufgrund des hohen Grundwasserstands vor Ort Tiefgaragengeschosse (insbesondere mehrgeschossige Tiefgaragen) sehr aufwendig und teuer wären. Die jetzt vorgesehene städtebauliche Dichte wäre mit konventionellen eingeschossigen Tiefgaragen nicht erreichbar. Zudem führt der Verzicht auf konventionelle Tiefgaragen zu einer geringeren Versiegelung von Flächen. Bäume können dadurch auf nicht unterbauten Flächen gepflanzt werden, was deren Wuchsbedingungen deutlich verbessert und deren Vitalität nachhaltig und dauerhaft sichert. Die dadurch entstehenden positiven Effekte auf den Themenkomplex Klima sind unter dem Punkt „Klimaanpassung / Schwammstadt“ näher erläutert.

Um die Stellplatzversorgung zu gewährleisten, folgen die Aufsiedlung und der Bau der Quartiersgaragen festgelegten Baufristen, die sicherstellen, dass zum Zeitpunkt des

Bezugs der ersten Wohngebäude eines Baublocks<sup>4</sup> Stellplätze in der jeweils zugeordneten Quartiersgarage im Regelfall bereits zur Verfügung stehen werden.

Die Aufsiedlung des 1. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts erfolgt dabei sukzessive in Tranchen von Süden nach Norden.



Abbildung 1 Gesamtübersicht 2. RA Freiham Nord © Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

<sup>4</sup> Größerer, zusammenhängender Bereich (im Sinne einer Blockrandbebauung), der aus mehreren Bau-  
 räumen oder Grundstücken bzw. darauf errichteten Gebäuden bestehen kann (administrative Defini-  
 tion: Räumlich zusammenhängender Bereich von Grundstücken, die möglichst allseitig durch z. B.  
 Straßen, Wege oder sonstige markante topografische Linien begrenzt, aber nicht durchquert sind).  
 Bauplanungsrechtlich entsprechen im vorliegenden Fall die Baugebiete den Baublöcken.

## **Attraktive Erdgeschosszone**

Den Fachkonzepten der Rahmenplanung folgend, wird im gesamten Quartier des 2. Realisierungsabschnitts eine Ansiedlung von Nahversorgung, Ladenflächen, gewerblichen Flächen, Dienstleistungen und Gastronomie vorgesehen und ermöglicht. Gerade die Mobilitätshäuser eignen sich für weitere Nutzungen besonders, da diese in ihrer Funktion als „zentrale Stadtbausteine“ und als Anlaufstellen im Quartier für die Mobilität der Bewohner\*innen selbstverständlich eine höhere Nutzer\*innen- Frequentierung begünstigen.

Ergänzende „Tandemnutzungen“, wie zum Beispiel Läden oder Gastronomiebetriebe, sind in die Mobilitätshäuser zu integrieren, um den umliegenden Straßenraum zu beleben und die Häuser in die Stadtstruktur möglichst natürlich einzubetten.

Wünschenswert sind öffentlich zugängliche Dachflächen, die zusätzlich die Belebung der Mobilitätshäuser unterstützen würden. Auch im öffentlichen Raum tragen die Nutzer\*innen, die ihre Kfz in einer Quartiersgarage abgestellt haben, mit ihrer Anwesenheit zur Frequentierung und Belebung des öffentlichen Raums im Quartier bei.

An die Empfehlungen aus einem Gutachten zum Erdgeschosszonen-Konzept des 1. Realisierungsabschnitts („Konzeptionelles Gutachten zur Umsetzung von Nichtwohnnutzungen in den Erdgeschossen Freiham Nord“, 2019) wird angeknüpft (vorgestellt in der Kommission Freiham vom 03.07.2019).

## **Qualitätssicherung**

Um sicherzustellen, dass die Quartiersgaragen aufgrund ihrer zentralen Rolle im Quartier qualitativ hochwertig umgesetzt werden, ist vorgesehen, den Entwurfsprozess entsprechend zu begleiten. Gemäß den vertraglichen Verpflichtungen ist in der Umsetzung der Mobilitätshäuser ein Wettbewerb (Schwerpunkt Fassade) durchzuführen. Zur Qualitätssicherung der Mobilitätsregale sind mehrheitlich konkurrierende Verfahren im Zusammenhang mit der Umsetzung des Wohnungsbaus vorgesehen.

## **Klimaanpassung / Schwammstadt**

Durch die Anlage von Quartiersgaragen und damit den Verzicht auf Tiefgaragen kann eine großflächige Versiegelung vermieden werden, was dem planerischen Ziel entspricht, die Versiegelung im Quartier so weit wie möglich zu begrenzen. Zudem werden weitreichende großflächige Eingriffe in das Grundwasser vermieden.

Durch die Unterbringung der Stellplätze für die künftigen Bewohner\*innen in zentralen Quartiersgaragen, also in den Mobilitätshäusern und -regalen (anstelle von in den jeweiligen Baugrundstücken zugeordneten Tiefgaragen), entstehen nicht unterbaute, mit Großbäumen bepflanzbare Innenhöfe, die u. a. im Sinne des Schwammstadtprinzips funktionieren.

Entsprechend ist es vorgesehen, das Niederschlagswasser und somit die lokale Wasserbilanz durch Versickerung und Verdunstung zu optimieren. Durch die oberflächige Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers wird die Grundwasserneubildung gefördert.

Zudem sind zur Ausbildung von Biodiversitätsdächern auf den Mobilitätsregalen extensive Dachbegrünungen mit erhöhtem Substrataufbau vorgesehen, die sowohl der Retention von Niederschlagswasser als auch einer Verbesserung des Mikroklimas (Möglichkeit der Verdunstungskühlung) dienen. Des Weiteren leisten diese Dächer einen Beitrag zur Steigerung der Biodiversität im Gebiet.

In den nicht unterbauten Freiflächen sind zudem Pflanzungen von Großbäumen möglich, die sich langfristig entwickeln können. Diese stellen nicht nur einen wichtigen

ökologischen Beitrag, sondern auch eine große Qualität für die Freiflächenausstattung im verdichteten Wohnungsbau dar.

#### **4. Umsetzungsszenarien Quartiersgaragen Freiham**

Die Umsetzung der Quartiersgaragen in Freiham kann sich teilweise an anderen Städten orientieren, in denen ähnliche Konzepte bereits realisiert wurden oder sich in der Planung befinden. Als Beispiele sind hier etwa der Lagarde-Campus in Bamberg, die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, der Stadtteil Dietenbach in Freiburg, der Stadtteil Rosenstein in Stuttgart oder die Seestadt Aspern in Wien zu nennen.

Im Rahmen der Erarbeitung einer validen Umsetzungsstrategie für die Quartiersgaragen in Freiham untersuchte eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe (UAG Quartiersgaragen) verschiedene Szenarien.

Im Zuge der Ausarbeitung wurden die Szenarien in der o. g. Arbeitsgruppe unter Beteiligung mehrerer städtischer Referate und städtischer Tochtergesellschaften als mögliche Akteur\*innen (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat, Stadtkämmerei, Kommunalreferat, P+R Park & Ride GmbH (P+R), Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH (MRG), Münchner Wohnen und punktuell Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS)) hinsichtlich ihrer Vorzüge und Nachteile bewertet. Auf Grundlage der jeweiligen Vor- und Nachteile wurden Festlegungen zur möglichen Umsetzung getroffen.

Beleuchtet wurden unterschiedliche Ausgestaltungen in der Umsetzung hinsichtlich Vergabe und Eigentumsstruktur, Alternativen zur Erstellung und zum Betrieb sowie unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten der Bau- und Betriebskosten.

Im Zuge der Abwägung der unterschiedlichen Szenarien hat sich auch unter Berücksichtigung der aktuellen Haushaltslage folgendes Umsetzungsszenario als Vorzugslösung ergeben:

Die Mobilitätshäuser sollen an eine\*n private\*n Investor\*in vergeben werden. Die Mobilitätsregale können entweder von den Bauherr\*innen selbst oder durch beauftragte Investor\*innen umgesetzt werden. Bauherr\*innen haben zudem die Möglichkeit, sich zusammen zu schließen und die Regale gemeinsam durch eine\*n Investor\*in realisieren zu lassen. Diese Umsetzungsvariante wurde vertieft überprüft und wird in den folgenden beiden Kapiteln vorgestellt.

Intensiv geprüft und grundsätzlich – insbesondere bei Verbesserung der städtischen Haushaltslage oder aufgrund der Erfahrungen aus dem 1. BA des 2. RA – als für den 2. BA des 2. RA Freiham Nord oder die Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße denkbare Variante angesehen wurde die Umsetzung der Mobilitätshäuser durch städtische Tochtergesellschaften (Eigentümerin und Bauherrin: MRG, Betrieb der Stellplatzflächen: P+R, Verwaltung: Münchner Wohnen, Mobilitätsmanagement: Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS)). Für die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2154 (1. BA 2. RA Freiham Nord) ist diese Variante allerdings nicht vorgesehen.

## 5. Mobilitätsregale

Die Mobilitätsregale umfassen vollautomatisierte Parklösungen, die sich eingebettet in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 5, WA 6, WA 7 und WA 8 befinden. Jeweils sind sie der Versorgung dieser Baublöcke mit privaten Stellplätzen, mit Stellplätzen für die Nichtwohnnutzungen (z.B. aus Gewerbenutzungen) und mit Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts<sup>5</sup> für den geschlossenen Nutzer\*innenkreis zugeordnet. Die Umsetzung der Mobilitätsregale soll durch die „privaten“ Grundstückseigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten selbst bzw. durch beauftragte Investor\*innen erfolgen.



Abbildung 2 Übersicht 1. BA 2. RA Freiham Nord - Mobilitätsregale © Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

Im Zuge der weiteren Ausführungen zur Umsetzung der Mobilitätsregale werden die vier Mobilitätsregale in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 5, WA 6 und WA 7 betrachtet. Die bauliche Umsetzung des Mobilitätsregals im allgemeinen Wohngebiet WA 8 wird voraussichtlich erst mit der baulichen Umsetzung des 2. Bauabschnitts des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord erfolgen, wenn zur Realisierung des gesamten Baublocks alle Wohnbauakteur\*innen bekannt sind und die Finanzierung des Regals gesichert ist.

<sup>5</sup> Grundbausteine des Mobilitätskonzepts umfassen „Shared Mobility“-Angebote und weitere Mobilitätsangebote ((Mikrodepot und Mobilitätskiosk) für den geschlossenen Nutzer\*innenkreis der jeweils zugeordneten Baublöcke.

## Umsetzung der Mobilitätsregale

Im aktuellen Bauabschnitt werden daher zunächst vier Mobilitätsregale umgesetzt, die als geschlossene, vollautomatische Parksyste mit Stellplätzen v. a. für Anwohner\*innen und Inhaber\*innen der Nichtwohnnutzungen ausgeführt werden. Mehrere Übergabestationen mit Aufzugskabinen im Erdgeschoss sorgen für eine zügige Verbringung der Pkw in das Regalsystem. Mindestens eine Aufzugskabine muss auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sein. An den Übergabestationen sollen dabei ausreichend Warteplätze eingeplant werden, um Rückstauungen auf den öffentlichen Grund zu vermeiden. Zusätzlich sind im Erdgeschoss jeweils Grundbausteine des Mobilitätskonzepts vorgesehen, die Sharing-Angebote<sup>6</sup>, ein Mikrodepot<sup>7</sup> und einen Mobilitätskiosk<sup>8</sup> beinhalten werden. Stellplätze für Kund\*innen der Nichtwohnnutzungen, d. h. für in der Regel nicht eingewiesene Nutzer\*innen, sowie öffentliche Parkplätze werden anderenorts in den Mobilitätshäusern (siehe Kapitel 6) verortet.

Der Vorteil dieses bautechnischen Konzeptes gegenüber herkömmlichen Parkhäusern liegt im deutlich geringeren Flächenbedarf, da Verkehrsflächen bis auf die Erdgeschosszone entfallen, in der geringeren Versiegelung, in den geringeren Fahrlärmemissionen und dadurch in der besseren Möglichkeit zur städtebaulichen Integration in die Wohnquartiere. Praxisbeispiele zeigen, dass die Vorteile die eventuellen Nachteile dieses technischen Systems (Störanfälligkeit, oder ggf. höhere Betriebskosten) überwiegen.

Durch den Bebauungsplan wird die Betriebsform nicht festgesetzt – es sind grundsätzlich auch andere Arten von Garagengebäuden zulässig. Größe und Abmessung der Räume sind jedoch auf den Betrieb als „Mobilitätsregale“ zugeschnitten.

## Herstellung und Betrieb

Das Konzept der Mobilitätsregale sieht vor, dass die Herstellungskosten, die für diese Parkanlagen anfallen, von den künftigen Erwerber\*innen der Wohnbaugrundstücke bzw. Erbbaurechte des jeweiligen Baublocks getragen werden. Entsprechende Regelungen werden in den Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag bzw. in die Grundstücksvergabe bzw. die Grundstücksverträge (Kauf- bzw. Erbbaurechtsverträge) integriert.

Pro Baublock bzw. für mehrere Baublöcke einigen sich die Eigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigte über die Herstellung und den Betrieb der Mobilitätsregale. Durch entsprechende Regelungen und Dienstbarkeiten gesichert, wird die Mitnutzung aller anderen im Baublock befindlichen Akteur\*innen ermöglicht. Auch andere Umsetzungsalternativen sind denkbar, insbesondere ist es möglich, dass sich die Wohnbauakteur\*innen über mehrere Baublöcke hinweg auf eine Hersteller\*in und Betreiber\*in einigen.

Auf welcher rechtlichen Konstruktion die Bereitstellung der Stellplätze in den Mobilitätsregalen erfolgt (beispielsweise Anker- und Anliegernutzung, Miteigentum, Teileigentum, Gesellschaftsgründung, Vermietung o. ä.) obliegt den Eigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten selbst. Da die Münchner Wohnen einen ganzen Baublock (WA 7) zugewiesen bekommt, kann sie frei wählen, ob sie einen Zusammenschluss mit anderen Akteur\*innen eingeht oder die Bauaufgabe selbstständig durchführt. Gegenüber der Landeshauptstadt München muss sichergestellt sein, dass die im Rahmen des übergreifenden

---

<sup>6</sup> Angebote für Car-Sharing, Bike-Sharing und Lastenrad-Sharing zur bedarfsorientierten Buchung und Nutzung

<sup>7</sup> Anbieterübergreifendes Paketstationssystem („White-Label“-Paketbox), das von verschiedenen Lieferdiensten genutzt werden kann und dazu beiträgt, Logistikverkehr zu reduzieren

<sup>8</sup> Mobilitätsnahes Angebot mit einer einfachen Fahrradreparaturmöglichkeit (Selbsthilfestation: Schraubenschlüssel, Luftpumpe, ...), sowie ergänzend Schließfächer für Zubehör und Ausleihstation für spezielles Equipment, wie Fahrradständer, Kindersitze etc.

Mobilitätskonzeptes erforderlichen und im Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag gesicherten Einrichtungen (hierzu zählt u. a. die Erfüllung des Stellplatzverhältnisses von 0,5 Stellplätzen je prognostizierte Wohneinheit und die Grundbausteine zum Mobilitätskonzept) errichtet und langfristig vorgehalten werden.

Für das Anwohner\*innenparken und insbesondere auch für die Stellplätze für den geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau wird es im städtebaulichen Vertrag bzw. in der Grundstücksvergabe die Verpflichtung zu einer angemessenen, ortsüblichen Nutzungsgebühr („Miete“) geben.

## Finanzierung

Der Bau der Mobilitätsregale, die neben dem Angebot an Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts ausschließlich der privaten Stellplatzversorgung (Bewohner\*innen bzw. Inhaber\*innen von Nichtwohnnutzungen) dienen, wird durch die Grundstückseigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten des jeweiligen Baublocks finanziert. Diese Wohnbauakteur\*innen tragen die Kosten für „ihr Mobilitätsregal“ damit selbst.

Auch die Finanzierung des Betriebs der Mobilitätsregale erfolgt durch die Grundstückseigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten bzw. deren Mieter\*innen des jeweiligen Baublocks selbst, analog üblicherweise in Gemeinschaftsanlagen nachzuweisenden Stellplätzen. Es erfolgt hier keine Finanzierungsbeteiligung der Landeshauptstadt München.

## 6. Mobilitätshäuser

Die Mobilitätshäuser sind Quartiersgaragen, die um zusätzliche Nutzungen erweitert sind. Diese dienen der Versorgung der jeweils zugeordneten Baublöcke mit privaten Stellplätzen und der Versorgung mit Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts für den entsprechend geschlossenen Nutzer\*innenkreis. Es ist den Wohnbauakteur\*innen freigestellt, diese Grundbausteine des Mobilitätskonzepts für einen größeren Nutzer\*innenkreis zu öffnen. Auch Stellplätze für Besucher\*innen der Wohn- und Nichtwohnnutzungen (Kund\*innen) werden in den Mobilitätshäusern verortet. Darüber hinaus umfassen die Mobilitätshäuser öffentliche Parkplätze. Diese größeren Garagen, die als Hochbauten in die Quartiersstruktur integriert sind, nehmen alle Stellplätze und auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bikeshaaring, kleinräumige Reparaturstationen und Paketboxen sowie andere wünschenswerte „Tandemnutzungen“ auf. Diese Quartiersgaragen sind nachhaltig, effizient und ressourcenschonend sowie durch ergänzende Nutzungen sozialverträglich und quartiersbildend und beleben den angrenzenden öffentlichen Raum.

Zur betrieblichen Umsetzung bestehen mehrere Optionen. Näher untersucht wurden zwei Varianten, die den unter Kapitel 4.2 dargelegten prioritären Aspekten am weitestgehenden entsprechen und daher am aussichtsreichsten erscheinen: Die Umsetzung durch eine\*n private\*n Investor\*in oder durch städtische Tochtergesellschaften.

Die Umsetzungsvarianten unterscheiden sich nicht im angedachten Nutzungsangebot. Dieses Angebot umfasst – wie oben dargestellt – neben der Unterbringung der öffentlichen Parkplätze und der privaten Stellplätze auch Tandemnutzungen wie eine wünschenswerte öffentlich zugängliche Dachfläche, Gewerbeflächen sowie weitere Flächen für Mobilitätsangebote, in denen z. B. die Grundbausteine des Mobilitätskonzepts oder die Mobilitätszentrale<sup>9</sup> untergebracht sind. Idealerweise kann die Mobilitätszentrale mit dem

<sup>9</sup> Hauptanlaufstelle im Quartier für mobilitätsbezogene Informations-, Beratungs- und Marketingmaßnahmen (Arbeitsplatz des „Kümmers“). Ergänzend Bestandteile soll eine selbstorganisierte Fahrradwerkstatt sein, die über die in den Grundbausteinen vorgesehenen Reparaturmöglichkeiten hinausgehende Werkzeuge bereitstellt. Diese könnte kommerziell betrieben werden.

Stadtteilmanagement kombiniert werden.

Sollten sich einzelne Nutzungen mangels Finanzierbarkeit nicht realisieren lassen, so können diese durch kommerzielle Gewerbenutzungen ersetzt werden.



Abbildung 3 Übersicht 1. BA 2. RA Freiam Nord - Mobilitätshäuser © Hild und K, Sergison Bates, Büro Krucker, Studio Vulkan, LHM

## 6.1 Ergebnis des Interessenbekundungsverfahrens

Für die Ausschreibung von Erbbaurechten zur Errichtung und Betrieb der beiden Mobilitätshäuser wurde durch die Landeshauptstadt München (Kommunalreferat) ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt. Am 21.06.2025 wurde ein Inserat in der Süddeutschen Zeitung veröffentlicht, das über den Start des Investor\*innenauswahlverfahrens informierte. Über einen Zeitraum von vier Wochen (17.06.2025 bis 15.07.2025) waren die Unterlagen öffentlich auf der Homepage der Landeshauptstadt München zugänglich. Acht Marktakteur\*innen, mit denen die Landeshauptstadt München vorab im Kontakt stand, wurden per E-Mail über das Interessenbekundungsverfahren informiert.

95 Interessent\*innen haben sich im laufenden Verfahren für die Quartiersgaragen interessiert und auf die Homepage zugegriffen. Ziel dieses Verfahrens war es, potenzielle Investor\*innen und Projektentwickler\*innen zu identifizieren und deren Interesse an den angebotenen Flächen zu evaluieren.

Das Verfahren wurde positiv angenommen. Insgesamt haben sich zwei Interessent\*innen gemeldet, die ein Projektkonzept vorgestellt haben.

Mit diesen zwei Marktakteur\*innen führte das Kommunalreferat Informationsgespräche, damit die Anregungen der Marktteilnehmer\*innen bei der Umsetzung berücksichtigt werden können. Außerdem haben die städtischen Tochtergesellschaften, die an der UAG Quartiersgaragen teilgenommen haben, erneut ihr Interesse an der Umsetzung und dem Betrieb bekundet. Die Rückmeldungen der Interessent\*innen zeigen Interesse an den Erbbaurechten zur Errichtung von Quartiersgaragen. Auf der Grundlage der positiven Resonanz ist davon auszugehen, dass eine Ausschreibung der angebotenen Erbbaurechte zur Errichtung der Mobilitätshäuser auf Interesse stoßen wird und qualifizierte Angebote eingehen werden.

## 6.2 Umsetzung der Mobilitätshäuser

Aus den im Rahmen der Vorbereitung zur Umsetzung geführten Abstimmungsgesprächen heraus und nach positiver Rückmeldung im Zuge des Interessenbekundungsverfahrens soll die gemeinsame Vergabe der Mobilitätshäuser im Erbbaurecht an eine\*n private\*n Investor\*in verfolgt werden. Diese\*r errichtet das Gebäude und verantwortet (selbst oder durch Beauftragung eines / einer Dritten) die Verwaltung der Immobilie. Diese Variante wird im Folgenden näher beschrieben. Auch die städtischen Tochtergesellschaften könnten im Rahmen des Vergabeverfahrens eine Bewerbung abgeben und mit der Umsetzung betraut werden.

Der / die private Investor\*in verpflichtet sich zur Herstellung der beiden Mobilitätshäuser und zur Realisierung der vorgegebenen Nutzungen bzw. der für die vorgegebenen Nutzungen notwendigen Flächen gemäß den vertraglich festgehaltenen Fristen. Die entsprechende Bereitstellung und Nutzung dieser Flächen wird dinglich und – wo notwendig – durch ein begleitendes Schuldrechtsverhältnis gegenüber der Landeshauptstadt München und / oder den Bauherr\*innen gesichert. Der / die Investor\*in kann über die im Mobilitätshaus vorgesehenen Gewerbeflächen und über die öffentlichen bzw. zusätzlichen Parkplätze, die er auf seine Kosten herstellen muss, Gewinne erwirtschaften und die Rentabilität der Immobilie sicherstellen. Die Gewerbeflächen stehen dem / der privaten Investor\*in im Rahmen der bauplanungsrechtlich zulässigen Nutzungen zur freien Verfügung.

Die Flächen zur Stellplatzversorgung umfassen einerseits den Anteil der **privaten Kfz-Stellplätze** und andererseits die **öffentlichen Parkplätze**, die in den Mobilitätshäusern untergebracht werden sollen. Die Baukosten der öffentlichen Parkplätze werden von dem / der Investor\*in getragen und können durch die Einnahmen aus dem Geschäftsbereich „Kurzzeitparken“ refinanziert werden. Die Baukosten der privaten Kfz-Stellplätze (0,5 Stellplätze je prognostizierte Wohneinheit) werden von den jeweils zugeordneten Wohnbauakteur\*innen getragen, die diese mittels Einmalzahlung<sup>10</sup> je Stellplatz finanzieren (siehe hierzu Kapitel 6.3.1), während die laufenden Kosten durch die Erhebung einer monatlichen Nutzungsgebühr für die privaten Stellplätze gedeckt werden. Es wird vertraglich gesichert, dass diese die ortsübliche Miete nicht übersteigt.

Neben den Kfz-Stellplätzen sind auch Anteile der **öffentlichen B+R-Fahrradabstellplätze** in den Mobilitätshäusern vorgesehen und wünschenswert, was es nötig macht, bereits jetzt die notwendigen Flächen in Hinblick auf die perspektivische U-Bahnverlängerung nach Freiam zu sichern. Das Mobilitätsreferat favorisiert eine oberirdische Umsetzung der B+R-Anlagen; eine Unterbringung im Mobilitätshaus SO 1 ist lediglich als Reserveoption vorgesehen. Aus diesem Grund ist eine frühzeitige Sicherung der erforderlichen Flächen erforderlich. Sofern diese Flächen nicht benötigt werden, ist die Sicherung aufzugeben. Die privaten Fahrradabstellplätze der Bewohner\*innen der jeweiligen Gebäude in den

<sup>10</sup> Setzt sich aus dem Gesamtbetrag, der für das Stellplatzkontingent zu zahlen ist, sowie den Kosten für die Grundbausteine des Mobilitätskonzepts zusammen. Zu zahlen durch zukünftige Grundstückseigentümer\*in bzw. Erbbauberechtigte.

Baublöcken sind im Übrigen in den Gebäuden selbst untergebracht. Die optionalen Erdgeschossflächen, auf denen das B+R-Angebot künftig bereitgestellt werden kann, werden zugunsten der Landeshauptstadt München vertraglich gesichert. Die Landeshauptstadt strebt mit Inbetriebnahme der U-Bahn die Finanzierung der Herstellung der zugehörigen Infrastruktur, bei Bedarf inklusive der Reserveflächen, aus Stellplatzablösemitteln an. Eine Finanzierung eines derartigen Angebots würde den allgemeinen Kriterien für den zweckgebundenen Mitteleinsatz gemäß Artikel 81 Absatz 1 Satz 4 lit. c) der Bayerischen Bauordnung (BayBO) entsprechen. Ergänzend sind die **Grundbausteine des Mobilitätskonzepts** (Sharing-Angebote, Mobilitätskiosk, Mikrodepot) herzustellen. Die Baukosten werden durch die Wohnbauakteur\*innen im zugeordneten Baublock getragen und mittels Einmalzahlung abgegolten. Die Betriebskosten werden ebenfalls durch die Wohnbauakteur\*innen getragen.

Im Sondergebiet SO 1 ist eine **Mobilitätszentrale** vorgesehen. Die hierfür erforderliche Fläche ist der Landeshauptstadt München zur Unterbringung der Mobilitätszentrale zu überlassen. Der Betrieb sowie die Anmietung der Mobilitätszentrale sind aus städtischen Geldern zu finanzieren, die Kosten hierfür sind durch das Mobilitätsreferat über einen Finanzierungsbeschluss zu sichern und zur gegebenen Zeit im Haushalt anzumelden, siehe hierzu Kapitel 6.3.3. Idealerweise kann die Mobilitätszentrale mit dem Stadtteilmanagement kombiniert werden. Die Kosten für das Stadtteilmanagement werden anteilig durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Mobilitätsreferat getragen. Analog zur Fläche der Mobilitätszentrale soll – um dem Bedarf an Räumlichkeiten gerecht zu werden – auch eine Fläche für das Stadtteilmanagement in das Mobilitätshaus implementiert werden: vorsorglich für den angestrebten Fall, dass die Zusammenführung der beiden o. g. Angebote erreicht werden kann.

Die Kosten für die Herstellung der wünschenswerten im städtebaulichen Konzept vorgesehenen **öffentlich zugänglichen Dachfläche**, wären bei Umsetzung durch den / die Investor\*in zu tragen. Hieran knüpfen dessen Kosten für den Betrieb und die laufende Verwaltung an.

Sollte die Vergabe im Erbbaurecht an eine\*n private\*n Investor\*in nicht erfolgreich sein, könnte die Umsetzung und der Betrieb der Mobilitätshäuser SO 1 und SO 2 alternativ über Tochtergesellschaften der Landeshauptstadt München erfolgen (siehe zu dieser alternativen Umsetzungsvariante bereits Kapitel 4.). Dabei könnte das Grundstück an die MRG übertragen werden, die als Eigentümerin auftreten und das Gebäude errichten würde. Die Verwaltung könnte durch die Münchner Wohnen GmbH erfolgen, die von der MRG beauftragt wird und im Namen der MRG für das gesamte Grundstück und Gebäude handeln würde. Die Stellplatzflächen (sowohl öffentliche Parkplätze wie auch private Stellplätze sowie öffentliche B+R-Fahrradabstellplätze) könnten an die P+R verpachtet werden, die den Betrieb verantwortlich wäre. Gewerbliche Nutzungen könnten an Dritte vermietet werden. Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements („Kümmerer<sup>11</sup>“) könnten von der MGS übernommen werden. Falls die Vergabe an eine\*n private\*n Investor\*in nicht erfolgreich ist, bedürfte es für dieses Vorgehen allerdings weiterführender Abstimmungen und einer weiteren Beschlussfassung zur Umsetzung der Mobilitätshäuser.

### 6.3 Kostenrahmen

Die Herstellungskosten der Mobilitätshäuser werden anteilig über Baukostenzuschüsse finanziert, die mobilitätsbezogene Nutzungseinheiten betreffen. Der Baukostenzuschuss pro Mobilitätshaus setzt sich aus den Einmalzahlungen, also den Kostenanteilen der zukünftigen Grundstückseigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten für die Herstellung der

---

<sup>11</sup> Übernimmt Beratungsangebot und steht vor Ort (z. B. in der Mobilitätszentrale) für Rückfragen als persönliche\*r Ansprechpartner\*in für Bürger\*innen zur Verfügung.

Flächen für private Stellplätze und Grundbausteine des Mobilitätskonzepts, zusammen. Die genaue Höhe lässt sich erst im Rahmen der weiteren Verhandlungen im Zuge der Ausschreibung der Erbbaurechte ermitteln.

Der verbleibende Kostenanteil – u. a. die Herstellungskosten für öffentliche Parkplätze, gewerbliche Flächen sowie die Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung der Flächen der Kfz-Stellplätze und öffentlichen Parkplätze – liegt bei dem / der privaten Investor\*in. Betriebs- und Instandhaltungskosten können auf die Mieter\*innen und Nutzer\*innen umgelegt und damit refinanziert werden.

### **6.3.1 Kostenanteil Grundstückseigentümer\*in bzw. Erbbauberechtigte (Einmalzahlung)**

Mit einer verpflichtenden Einmalzahlung tragen die zukünftigen Grundstückseigentümer\*innen bzw. die Erbbauberechtigten der Baublöcke zur Finanzierung der Mobilitätshäuser bei. Im Umkehrschluss entfallen die Kosten für die Erstellung einer Tiefgarage. Der Betrag der Einmalzahlung wird bestritten für ein dinglich gesichertes Stellplatzkontingent sowie die langfristige Zurverfügungstellung der Flächen für die Grundbausteine des Mobilitätskonzepts.

Vertragliche Grundlagen sind hierzu der städtebauliche Vertrag mit dem noch vor Satzungsbeschluss abzuschließenden Vertragsnachtrag, die Verträge zur Vergabe der Grundstücke bzw. Erbbaurechte an die privaten Wohnbauakteur\*innen sowie die Verträge zur Inhousegrundstücksvergabe an die Münchner Wohnen.

Um dem / der Investor\*in eine verlässliche Baureihenfolge und den Eingang sämtlicher Einmalzahlungen der betroffenen Wohnbauakteur\*innen zusichern zu können, ist eine zeitnahe Ausschreibung und Vergabe der Wohnbauflächen durch die Landeshauptstadt München vorgesehen, was attraktive und zuverlässige Ausschreibungsbedingungen für die Wohnbauakteur\*innen voraussetzt. Über die Vermarktung der städtischen Wohnbauflächen wird der Stadtrat in gesonderten Beschlussvorlagen befasst. Die Ausschreibungen und Vergaben der Parzellen für den Wohnungsbau und der Erbbaurechte für die Mobilitätshäuser sind inhaltlich und zeitlich eng aufeinander abgestimmt, um die beiderseitige Realisierung zu ermöglichen und die Stellplätze für die Bewohner\*innen zu garantieren.

Die aktuellen Entwicklungen in der Baubranche – insbesondere bei Baukosten und Zinsen – sowie die derzeit nicht gesicherten Wohnungsbaufördermittel bedingen es, dass eine Grundstücksvergabe der städtischen Wohnbauflächen mit vertraglich fixierten Zahlungspflichten derzeit nur eingeschränkt auf den Punkt genau planbar ist. Hinzu kommt, dass vor dem Hintergrund der aktuellen städtischen Haushaltslage eine städtische Vorfinanzierung zur Überbrückung möglicher Zahlungsverchiebungen gegenüber der / dem Investor\*in der Mobilitätshäuser aktuell nicht vorgesehen ist.

Die Landeshauptstadt München beabsichtigt, die Ausschreibungen der städtischen Wohnbauflächen frühzeitig auf den Weg zu bringen und so die Mitfinanzierung durch die erläuterten Einmalzahlungen bestmöglich abzusichern. Damit wird eine verlässliche Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätshäuser geschaffen.

## Stellplatzkontingent

Die Käufer\*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer\*innen erhalten Stellplatzkontingente, welche sich aus der Anzahl der gesicherten Wohn- und Nichtwohnnutzungsstellplätze zusammensetzen. Diese werden pauschal anhand der sich prognostisch ergebenden Anzahl an Wohnungen und Nichtwohnflächen, bemessen nach der pro Grundstück erworbenen realisierbaren Geschossfläche, ermittelt.

## Grundbausteine des Mobilitätskonzepts

Die Herstellungskosten für die Fläche der Grundbausteine des Mobilitätskonzeptes (Flächen für je einen Mobilitätskiosk, ein Mikrodepot und für Sharing-Angebote) werden im Verhältnis der jeweils durch den / die Erwerber\*in erworbenen realisierbaren Geschossfläche aufgeteilt. Zur Vereinfachung der Berechnung wurde ein pauschalisierter Ansatz anhand der Geschossfläche gewählt.

| <b>Exemplarische Darstellung für das Mobilitätshaus (MH) im SO 2 am Beispiel WA 4</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                       | <p>Auf dem Grundstück 1 ergeben sich laut dem Bebauungsplan 9.426 qm Geschossfläche. Gemäß dem bei der Landeshauptstadt München angewendeten WA-Schlüssel von 90 Prozent ergibt das 8.483 qm Geschossfläche Wohnen. Bei einer Durchschnittswohnungsgröße von 93 qm ergeben sich 92 Wohneinheiten. Bei einem Stellplatzverhältnis von 0,5 Stellplätze pro Wohnung ergibt das unabhängig von der tatsächlichen Umsetzung ein Stellplatzkontingent von 46 Wohnstellplätzen. Die restlichen 10 Prozent der Geschossfläche für die Nichtwohnflächen betragen 943 qm. Entsprechend einer (an der GaStellV orientierten) Berechnungsformel und einem ebenfalls angesetzten Stellplatzverhältnis von 0,5 ergeben sich zusätzlich unabhängig von der tatsächlichen Umsetzung insg. 8 Nichtwohnstellplätze.</p> |

### 6.3.2 Kostenanteil Investor\*in

Weitere Kosten für die Herstellung der Mobilitätshäuser werden durch den / die Investor\*in getragen.

Dazu zählen – neben den Herstellungskosten für Gewerbe- oder andere Nichtwohnnutzungen – Investitionen,

- die der allgemeinen öffentlichen Nutzung dienen und
- die wünschenswerte öffentlich zugängliche Dachfläche, wenn der Investor dies umsetzt.

Die Baukosten der öffentlichen Parkplätze können Investor\*innenseits durch die Einnahmen aus dem Geschäftsbereich „Kurzzeitparken“ refinanziert werden.

Betriebs- und Instandhaltungskosten der Erdgeschosszone und der Stellplatzflächen fallen ebenfalls in den Verantwortungsbereich des / der Investors\*in. Diese können teils auf

Mieter\*innen und Nutzer\*innen umgelegt und damit refinanziert werden: So ist das etwa hinsichtlich der privaten Stellplätze der Fall, die den Bewohner\*innen gegen Zahlung von Nutzungsgebühren zur Verfügung gestellt werden können.

Auch die Finanzierung der Kosten für die öffentlichen B+R-Fahrradabstellflächen erfolgt zunächst durch den / die Investor\*in. Bis zur Inbetriebnahme der U-Bahn kann der / die Investor\*in über diese Fläche frei verfügen. Sollte mit Inbetriebnahme der U-Bahn die Inanspruchnahme der vorgesehenen Reserveflächen für die B+R-Anlagen erforderlich sein, sollen städtische Stellplatzablösemittel zur Finanzierung der B+R-Stellplätze eingesetzt werden.

### 6.3.3 Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt München

Ein Teil der Kosten der Mobilitätshäuser wird unter dem Vorbehalt der Finanzierung über Anmietungen durch den städtischen Haushalt finanziert. Dies betrifft Aufwendungen, die im Zusammenhang mit stadtplanerisch erwünschten Tandemnutzungen entstehen und das Konzept des „Stadtteils der kurzen Wege“ unterstützen.

Dazu zählen v. a. Nutzungen, die ein Teil der kommunalen Mobilitätsstrategie sind (**öffentliche Fahrradabstellflächen** (B+R) und **Mobilitätszentrale** (inkl. eines / Ansprechpartner\*in (sogenannter „Kümmerer“) und einer selbstorganisierten Fahrradwerkstatt)

Diese Nutzungen liegen im Verantwortungsbereich der Stadt, verfolgen einen gesamtübergreifenden Nutzen für Freiam und resultieren insbesondere aus den beschlossenen, ambitionierten Zielsetzungen eines autoreduzierten und nachhaltigen Stadtteils. In Anbetracht der zum Teil verzögerten ÖPNV-Planungen besteht ein verstärkter Bedarf, den Bewohner\*innen begleitende Mobilitätsangebote zu machen und eine fachliche Beratung anzubieten – mehr als in anderen Neubauquartieren mit höheren Stellplatzverhältnissen.

Die Mobilitätszentrale ist daher ein wichtiger Bestandteil des im Jahr 2020 beschlossenen Mobilitätskonzeptes für Freiam. Im Idealfall übernimmt das Stadtteilmanagement einen Teil dieser Aufgaben und fungiert als Anlaufstation für die Bürger\*innen vor Ort.

Notwendig werden diese – unter Finanzierungsvorbehalt stehenden – städtischen Ausgaben erst für die Zeit ab Realisierung des Mobilitätshauses SO 1, die Ausgaben für die B+R-Fahrradabstellplätze sogar erst ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der U-Bahn. Da das Mobilitätshaus SO 1 nach dem derzeitigen Terminplan erst im Jahr 2031 fertiggestellt werden soll, formulieren die Antragsziffern 5, 6 und 8 eine Anmeldung zum Eckdatenbeschlussverfahren 2030 für den Haushalt 2031 ff.

Das Konzept der Mobilitätshäuser ist betreffend die städtische Kostenbeteiligung auf eine größtmögliche Förderfähigkeit auszurichten. So sind beispielsweise die öffentlichen Fahrradabstellplätze (B+R) sowie auch Fahrradparkhäuser dem Förderbereich 4.2.5 „Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität“ der Kommunalrichtlinie (Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld vom 22. November 2021) zuzuordnen.

Darüber hinaus entstehen keine Kosten, die aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren sind.

## 7. Fördermöglichkeiten

Um das angestrebte Ziel, die Mobilitätshäuser, auch aufgrund ihrer prominenten Lage, als quartiersbildende und attraktive Stadtbausteine und Aushängeschilder Freiham auszubilden, zu verfolgen, wurden etwaige Fördermöglichkeiten, die von dem / der Investor\*in beantragt werden könnten, näher beleuchtet. Diese könnten eine ökologisch hochwertige

und über das geforderte Maß deutlich hinausgehende Gestaltung sichern und finanzieren. Investive und konsumtive wie auch forschungsbegleitete Projekte und Vorhaben zur Umsetzung können in unterschiedlichen Förderprogrammen von unterschiedlichen Fördermittelgeber\*innen auf Landes- oder Bundesebene gefördert werden. Nach Sichtung der Förderlandschaft wurden Programme in Hinblick auf die Verbesserung der Gebäudehülle und deren bauphysikalischen Potenziale sowie die Entwicklung innovativer Nachnutzungskonzepte als mögliche Potenzialbereiche identifiziert. Die Abstimmungen zu möglichen Fördertöpfen hat gezeigt, dass der Bau allein zwar voraussichtlich nicht gefördert werden kann, aber in Frage kommende Förderprogramme sich auf qualitative Verbesserungen der Mobilitätshäuser und unrentierliche Konzeptbausteine beziehen könnten.

Hierbei können sowohl Begleitforschungen als auch innovative und interdisziplinäre Konzepte der Mobilitätshäuser gefördert werden. Themenfelder können dabei z. B. sein:

- Optimierte schallabsorbierende Wirkung der Bauteile
- Wasser- und Wärmemanagement
- Begrünung und Biodiversität
- Integrierte Gebäudelösungen

Die Gebäudehülle eines Mobilitätshauses als „Reallabor“ zu verstehen, ist ein Ansatz, der in der Förderlandschaft Resonanz finden und Aufmerksamkeit auf sich ziehen kann.

## **8. Mobilitätsmanagement**

Um in Freiam das in den vorherigen Kapiteln erläuterte, zukunftsweisende übergeordnete und damit stadtteilbezogene Mobilitätskonzept zu etablieren, bedarf es neben der notwendigen Stellplatzsicherung in den Quartiersgaragen auch alternativer Mobilitätsangebote und eines maßgeschneiderten Mobilitätsmanagements. Die neuen infrastrukturellen Gegebenheiten der Mobilitätshäuser und -regale mit ihrer reduzierten Kfz-Stellplatzanzahl als auch die vorgesehenen geteilten Mobilitätsangebote, wie etwa Carsharing, Lastenradsharing oder Paketboxen, sollen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ermöglichen. Die Erfahrungen in anderen Neubauquartieren mit ambitionierten Mobilitätskonzepten haben gezeigt, dass es zusätzlich eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements bedarf, das sowohl informiert und berät als auch Möglichkeiten für Feedback und Rückfragen schafft. Das geschaffene Angebot soll nicht nur den Bewohner\*innen zur Verfügung stehen, sondern allen Personen in Freiam, die dort mobil sind: Gewerbetreibenden, Arbeitnehmer\*innen und Besucher\*innen.

Das Beispiel aus dem Prinz-Eugen-Park zeigt, dass ein übergreifendes Quartiers- und Mobilitätsmanagement notwendig ist, um die zahlreichen Bedarfe aller Akteur\*innen im Quartier zu bündeln und die Entwicklung des Gebietes aktiv zu begleiten (siehe hierzu auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11064 vom 29.11.2023).

Auch die in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen der Entwicklung des 1. Realisierungsabschnitts Freiam Nord verdeutlichen die Notwendigkeit einer sehr frühzeitigen, transparenten und umfassenden Informations- und Kommunikationsstrategie insbesondere gegenüber allen künftigen Bewohner\*innen und Mietinteressent\*innen. Zum einen, um Bewusstsein und Verständnis für das ausgearbeitete Mobilitätskonzept und die nur begrenzte Stellplatzverfügbarkeit zu schaffen, und zum anderen, um über die im Stadtteil zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel zu informieren.

Aufgrund dieser Erfahrungen wird deutlich, dass ein übergreifendes und mehrjähriges Mobilitätsmanagement notwendig ist, um sowohl den Austausch als auch die Vernetzung im Quartier zu stärken und damit auch die Eigenverantwortung der beteiligten Akteur\*innen zu fördern und zu verstetigen. Dabei wird sowohl die Rolle der privaten Akteur\*innen –

insbesondere die der Bauherr\*innen – als auch die der öffentlichen Hand hervorgehoben:

#### **Die Rolle der Bauherr\*innen:**

Auf der Grundlage des reduzierten Stellplatzverhältnisses, von dem die Bauherr\*innen durch verringerte Baukosten profitieren, liegt es dennoch auch in deren Verantwortung, einerseits das Mobilitätskonzept im Baublock attraktiv für ihre Bewohner\*innen umzusetzen und andererseits umfassend und sehr frühzeitig bereits Interessent\*innen und Mieter\*innen darüber zu informieren. Auf der Basis künftiger Regelungen im städtebaulichen Vertrag mit der Landeshauptstadt München wird die Umsetzung des Mobilitätskonzepts und des Mobilitätsmanagements baublockbezogen sichergestellt.

#### **Die Rolle der Landeshauptstadt München:**

Darüber hinaus soll die Umsetzung des Mobilitätskonzepts mithilfe eines übergeordneten, bis zu quartiersweit tätigen Mobilitätsmanagements für den gesamten Stadtteil begleitet werden.

Wesentlicher Bestandteil dabei ist einerseits eine begleitende Informations- und Kommunikationsstrategie, die alle Informationen bündelt und aufbereitet. Andererseits bedarf es neben den baublockbezogenen Bausteinen auch Angebote, die für das gesamte Quartier zur Verfügung stehen. Ziel ist es, den Zugang zur Mobilität für alle Personen in Freiam niedrigschwellig und stetig zu gewährleisten.

### **8.1 Grundbausteine des Mobilitätskonzepts und baublockbezogenes Mobilitätsmanagement**

Durch das übergeordnete Mobilitätskonzept kann die Anzahl der real herzustellenden Kfz-Stellplätze reduziert werden, indem alternative Mobilitätsangebote, wie etwa Carsharing-Stellplätze, geteilte Lastenräder oder Paketboxen, geschaffen werden. Neben der langfristigen, eigenständigen und aktiven Bereitstellung dieser Angebote verpflichten sich die Bauherr\*innen zudem gegenüber der Landeshauptstadt München, ein baublockbezogenes Mobilitätsmanagement umzusetzen, wodurch ihre Bewohner\*innen über die reduzierten Kfz-Stellplätze und die alternativen Mobilitätsangebote ausreichend informiert werden.

Die Mobilitätsangebote, die durch die Bauherr\*innen im jeweiligen Baublock verbindlich vorzuhalten sind, werden als „Grundbausteine des Mobilitätskonzepts“ bezeichnet und beinhalten folgende Elemente:

- Shared-Mobility-Angebote zur bedarfsgerechten Nutzung (Carsharing, Bikesharing und Lastenradsharing)
- Weitere Mobilitätsdienstleistungen („Mobilitätskiosk“, „Mikrodepot“)

Das baublockbezogene Mobilitätsmanagement umfasst folgende Elemente:

- Dauerhafte Bereitstellung eines digitalen Services (Buchungssystem)
- Kontinuierliche Information, Beratung und Marketingmaßnahmen für Mietinteressent\*innen und Bewohner\*innen

### **8.2 Übergeordnetes Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanager\*in und Mobilitätszentrale**

Aufgrund des ganzheitlichen Synergiepotenzials und der möglichen Erleichterung für die Bauherr\*innen kann ein Großteil des baublockbezogenen Mobilitätsmanagements durch ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement ersetzt werden. Davon ausgeschlossen ist die grundsätzliche Information der Bewohner\*innen beispielsweise durch hausinterne

Aushänge (z.B. Schwarzes Brett) oder Informationen in den Wohnungsausschreibungen und Mietverträgen. Um die Bewohner\*innen dauerhaft bei der Organisation der täglichen Mobilität ohne eigenes Auto zu unterstützen, bedarf es eines umfassenden und dauerhaften Beratungsangebots vor Ort. Daher wird von Seiten des Mobilitätsreferates ausdrücklich ein übergeordnetes – das heißt bestenfalls sogar quartiersweit tätiges – Mobilitätsmanagement als Teil des Stadtteilmanagements empfohlen. Sollte die Stadt oder eine für die Stadt tätige Person den Wohnbauakteur\*innen zu einem späteren Zeitpunkt das Angebot machen, dass ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement auch die Aufgaben des blockbezogenen Managements miterfüllen und damit dieses ersetzen könnte, erklären sich die Wohnbauakteur\*innen bereit, in Vertragsverhandlungen mit der Stadt einzutreten.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats und den vorliegenden Erfahrungswerten aus anderen städtischen Maßnahmen ist für eine funktionierende Mobilität im Quartier insbesondere auch die Einrichtung eines / einer Mobilitätsmanager\*in – sogenannter „Kümmerer“ – sinnvoll. Eine Ansprechperson vor Ort wird als wesentlicher Erfolgsfaktor für das Mobilitätskonzept bewertet. Insbesondere die Integration dieser Aufgaben im vor Ort tätigen Stadtteilmanagement kann durch die synergetische Bündelung zum Erfolg beitragen.

In das Aufgabenfeld dieses sogenannten „Kümmerers“ fallen folgende Tätigkeiten:

- Persönliches Beratungsangebot zu den Mobilitätsangeboten und zur Nutzung des digitalen Services vor Ort auf Basis attraktiver und festgelegter Öffnungszeiten
- Erarbeitung und Vertrieb von Informationsmaterialien zum übergeordneten Mobilitätskonzept und der Mobilitätsangebote (z.B. mittels Flyer, Infoschreiben, Website, Social Media Postings etc.)
- Vernetzung aller beteiligten Akteur\*innen: Verwaltung, Bauherrenschaft, Mobilitätsdienstleister sowie den Bewohner\*innen, Gewerbetreibenden und Arbeitnehmer\*innen

Dabei ist zentral, dass das Themenfeld Mobilität gemeinsam mit anderen, nachbarschaftlich relevanten Themen wie Kultur, Kinderbetreuung, Freizeitgestaltung etc. gespielt wird. Dadurch können deutlich mehr Menschen erreicht werden. Auch aus Kostengründen ist eine Aufgabenzusammenführung von Mobilitätsmanagement und Stadtteilmanagement sinnvoll. Die Bündelung dieser Rollen im Quartier schafft eine\*n zentrale\*n Ansprechpartner\*in für die Bürger\*innen vor Ort. Bereits das für den 1. Realisierungsabschnitt erfolgreich etablierte Stadtteilmanagement hatte Aufgaben im Bereich der Mobilitätsberatung übernommen. Es hat sich als sinnvoll erwiesen, diese Themen zusammen zu denken. Für den 2. Realisierungsabschnitt soll dieser Ansatz verstetigt und das Aufgabenspektrum im Bereich Mobilität erweitert werden. Im Zuge der Planung wurde bereits Kontakt mit den entsprechenden Stellen aufgenommen. Es besteht die grundsätzliche Bereitschaft einer Aufgabenzusammenführung. Weitere Abstimmungen zum Auftragsumfang und zur Beauftragung werden noch geführt.

Um die Vernetzung und die Zusammenarbeit im Quartier zu stärken, wird vom Mobilitätsreferat empfohlen, das Mobilitätsmanagement (bzw. bei o. g. Aufgabenzusammenführung das Stadtteilmanagement) an einem gemeinsamen, zentral gelegenen und aus beiden Realisierungsabschnitten gut erreichbaren Standort im Mobilitätshaus SO 1 zu verorten. Diese sogenannte „Mobilitätszentrale“ (bzw. bei o. g. Aufgabenzusammenführung „Quartierszentrale“) soll eine effiziente Koordination von Angeboten und Maßnahmen ermöglichen, den Austausch zwischen den Realisierungsabschnitten fördern und Synergien schaffen und kann bei Nutzung als Quartierszentrale auch als Begegnungsort dienen. Auf Basis von Erfahrungswerten wird eine notwendige Fläche von ca. 60 m<sup>2</sup> hierfür veranschlagt.

### 8.3 Fahrradreparaturwerkstatt

Bis dato gibt es in Freiam weder eine kommerzielle noch eine selbstorganisierte Fahrradwerkstatt. Gerade wegen Verzögerungen im Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und zur Bewältigung von Nebenstrecken muss das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel im autoreduzierten Stadtteil Freiam eine tragende Rolle einnehmen. Daher soll eine Fahrradwerkstatt optional eingeplant werden, um eine wohnortnahe Reparaturmöglichkeit zu schaffen.

Der Flächenbedarf der Mobilitätszentrale ist um weitere 20 m<sup>2</sup> zu erweitern, wenn daran angeschlossen das Zusatzangebot einer öffentlichen, selbstorganisierten Fahrradreparaturwerkstatt geschaffen werden soll. Dieses stärkt die alternative Mobilitätsinfrastruktur und ergänzt die kleinräumigen Fahrradreparaturstationen in den Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts. Mittels Beauftragung eines Dritten kann den Bewohner\*innen die Möglichkeit geboten werden, ihre Fahrräder professionell warten und reparieren zu lassen. Diese attraktive und öffentlichkeitswirksame Möglichkeit soll allen Personen in Freiam zur Verfügung stehen. Beide Nutzungen sollten über getrennte, aber gut zugängliche Eingänge verfügen, damit die Nutzung sowohl gemeinsam als auch getrennt voneinander erfolgen kann.

### 8.4 Übergeordnete Mobilitätskoordination

Neben den Angeboten, die sich an die Bewohner\*innen und Nutzer\*innen im Quartier richten, zeigen Erfahrungswerte aus dem 1. Realisierungsabschnitt Freiam Nord, dem Prinz-Eugen-Park und Neufreimann, dass eine fachliche Begleitung der Bauherr\*innen durch eine übergeordnete Mobilitätskoordination bei der Implementierung der Grundbausteine des Mobilitätskonzepts sinnvoll ist. Die Zielsetzung dabei liegt in der Abstimmung und Unterstützung aller Bauherr\*innen, etwa zur Vermittlung von Informationen zu Shared-Mobility-Anbietern oder bei der sinnvollen Bestückung und Verortung der Angebote in den Mobilitätskiosken. Durch die Koordination der Bauherr\*innen können sich für diese auch wirtschaftliche Vorteile, beispielsweise bei der Beschaffung, ergeben. Die Mobilitätskoordination dient als sachverständiges und ortskundiges Bindeglied zwischen den Wohnbauakteur\*innen und der Landeshauptstadt München. Ziel ist, die Bauherr\*innen dabei zu unterstützen, die Grundbausteine des Mobilitätskonzepts komplett und fristgerecht umzusetzen. Die übergeordnete Mobilitätskoordination wird von der Landeshauptstadt München begrüßt. Die Einrichtung ist fakultativ und abhängig von der Beauftragung von Dritten durch die Wohnbauakteur\*innen des Bebauungsplangebiets.

## 9. Entscheidungsvorschlag

Die Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 wird, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, verfolgt und bildet damit die Grundlage für den noch abzuschließenden Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag, der Voraussetzung für den Satzungsbeschluss dieses Bebauungsplans ist, und für die folgenden, im Rahmen der Umsetzung notwendigen Schritte.

Die Mobilitätsregale sind der Versorgung mit privaten Stellplätzen, Stellplätzen der Nichtwohnnutzungen und Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts für den geschlossenen Nutzer\*innenkreis zugeordnet. Die Umsetzung der Mobilitätsregale soll durch die „privaten“ Grundstückseigentümer\*innen bzw. Erbbauberechtigten selbst bzw. durch beauftragte Investor\*innen erfolgen.

Die Mobilitätshäuser sollen gemeinsam im Erbbaurecht vergeben werden. Der / die private Investor\*in verpflichtet sich gemäß den vertraglich festgehaltenen Fristen zur Herstellung der beiden Mobilitätshäuser und zur Realisierung der vorgegebenen Nutzungen bzw.

der für die vorgegebenen Nutzungen notwendigen Flächen. Die entsprechende Bereitstellung und Nutzung dieser Flächen wird dinglich und – wo notwendig – durch ein begleitendes Schuldrechtsverhältnis gegenüber der Landeshauptstadt München und / oder den Bauherr\*innen gesichert.

Sollte sich im weiteren Prozess die Notwendigkeit ergeben, so kann die Umsetzung und der Betrieb der Mobilitätshäuser SO 1 und SO 2 alternativ auch über Tochtergesellschaften der Landeshauptstadt München unter den in der Beschlussvorlage dargestellten Rahmenbedingungen erfolgen – angenommen, dass sich eine etwaige Bewerbung dieser städtischen Akteur\*innen auf die Erbbaurechte nicht ohnehin in der Ausschreibung durchsetzt. Falls diese Alternative zur Umsetzung kommen sollte, wird eine erneute Beschlussfassung notwendig.

## **10. Klimaprüfung**

Im Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 „1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts Freiham Nord“ wurden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt. In diesem Rahmen war das RKU eingebunden.

Der vorliegende Beschluss behandelt einen wesentlichen Teilaspekt zur späteren Umsetzung der im Bebauungsplanverfahren getroffenen stadtplanerischen Konzeption und baut auf diesem Verfahren auf. Eine separate Klimaprüfung für diesen Beschluss ist daher aufgrund der inhaltlichen Verbundenheit zum Bebauungsplanverfahren und dem organisatorischen Schwerpunkt dieser Beschlussvorlage nicht notwendig.

## **11. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Im Zuge der referats- und fachübergreifenden Abstimmungen zu den unterschiedlichen Umsetzungsvarianten wurde im Januar 2024 unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Kommunalreferats eine Unterarbeitsgruppe „UAG Quartiersgaragen“ ins Leben gerufen. In einem themenbezogen wechselnden Teilnehmerkreis wurde die Realisierung der Quartiersgaragen unter Einbeziehung folgender Fachreferate und städtischer Tochtergesellschaften diskutiert und erarbeitet:

- Mobilitätsreferat
- Stadtkämmerei
- Münchner Wohnen GmbH
- Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH
- P+R Park & Ride GmbH
- Punktuelle Einbindung des Referats für Arbeit und Wirtschaft und der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS)

Darüber hinaus wurden einzelne Themen mit weiteren Fachreferaten, wie dem Referat für Bildung und Sport, besprochen.

Die Beschlussvorlage ist in dieser Unterarbeitsgruppe „UAG Mobilitätshäuser“ gemeinsam mit dem Kommunalreferat und dem Mobilitätsreferat erarbeitet und abgestimmt worden. Die Sitzungsvorlage wurde von Kommunalreferat und Mobilitätsreferat mitgezeichnet. Das Kommunalreferat hat zudem die Anmerkung laut Anlage 1 vorgebracht. Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage mit Änderungswünschen und unter der Annahme, dass keine

Festlegungen zu finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt getroffen werden, zugestimmt. Die Änderungen wurden aufgenommen.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Korreferent, Herr Stadtrat Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Burger, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin

1. Die vier Mobilitätsregale in den Baublöcken WA 1, WA 5, WA 6 und WA 7 im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 werden von den Grundstücks- bzw. Erbbaurechtserwerber\*innen der umliegenden Wohnbaugrundstücke bzw. durch beauftragte Investor\*innen errichtet und betrieben. Die Verwaltung wird gebeten, entsprechende Regelungen im städtebaulichen Vertrag und in den Grundstücksvergaben vorzusehen.
2. Die zwei Mobilitätshäuser SO 1 und SO 2 im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 sollen auf auszuschreibenden Erbbaurechten errichtet werden. Das Kommunalreferat wird gebeten, die Ausschreibung für die beiden Mobilitätshäuser vorzubereiten und den Beschluss zur Durchführung der Ausschreibung der Erbbaurechte in den Kommunalausschuss einzubringen.
3. Das Kommunalreferat wird gebeten, die für eine Vergabe im Erbbaurecht notwendigen Verhandlungen bzw. Vergabeverhandlungen im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat durchzuführen und abzuschließen. Eine Vergabe an städtische Beteiligungsgesellschaften soll nicht erfolgen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, hinsichtlich der Umsetzung der Mobilitätshäuser und Mobilitätsregale einen Nachtragsvertrag zum städtebaulichen Vertrag zur Sicherung der in der Sitzungsvorlage erörterten Umsetzung abzuschließen.
5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die finanziellen Mittel für den Betrieb und die Anmietung der Fläche der Mobilitätszentrale für die Zeit ab Realisierung des Mobilitätshauses SO 1 – unter Vorbehalt der Finanzierung im Haushalt – zum Eckdatenbeschlussverfahren 2030 für den Haushalt 2031 ff. anzumelden.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, die Beauftragung der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH für das Stadtteilmanagement um das Aufgabenfeld des Mobilitätsmanagements zu erweitern. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt und das Mobilitätsreferat wird gebeten, die finanziellen Mittel für die Beauftragung des Stadtteilmanagements und des Mobilitätsmanagements für die Zeit ab Realisierung des Mobilitätshauses SO 1 – unter Vorbehalt der Finanzierung im Haushalt – zum Eckdatenbeschlussverfahren 2030 für den Haushalt 2031 ff. anzumelden.
7. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die finanziellen Mittel für den Betrieb und die Anmietung der Flächen für den öffentlichen B+R Fahrradabstellplätze für die Zeit ab der Realisierung der Mobilitätshäuser – unter Vorbehalt der Finanzierung im Haushalt – zum nächstmöglichen Eckdatenbeschlussverfahren, frühestens jedoch nach Inbetriebnahme der U-Bahn-Verlängerung nach Freiham, anzumelden.
8. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die finanziellen Mittel für den Betrieb und die Anmietung der Fläche der Fahrradwerkstatt für die Zeit ab Realisierung des Mobilitätshauses SO 1 – unter Vorbehalt der Finanzierung im Haushalt – zum Eckdatenbeschlussverfahren 2030 für den Haushalt 2031 ff. anzumelden.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

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

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle**  
**an das Revisionsamt**  
**an die Stadtkämmerei**  
z. K.

**V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAII-45V**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Kommunalreferat – RV  
An das Kommunalreferat – IS – KD – GV  
An das Kommunalreferat – IS – SP – FR  
An das Baureferat VR 1  
An das Baureferat  
An das Gesundheitsreferat  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Mobilitätsreferat  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
An das Referat für Bildung und Sport  
An das Referat für Klima- und Umweltschutz  
An das Sozialreferat  
An die Stadtkämmerei  
An die P+R Park & Ride GmbH, Garmischer Straße 19, 81373 München  
An die Münchner Raumentwicklungsgesellschaft mbH, Paul-Henri-Spaak-Straße 5, 81829 München  
An die Münchner Wohnen GmbH, Gustav-Heinemann-Ring 111, 81739 München  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG2  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/43T

z. K.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V

Datum: 08.10.2025  
Telefon: 0 233-726026  
Telefax: 0 233-721238

**Kommunalreferat**  
Immobilien-service Städtebauli-  
che Projektentwicklung Freiham  
KR-IS-SP-FR

## **Grundsatzbeschluss**

**Siedlungsschwerpunkt Freiham  
Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des  
Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17536**

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.10.2025 (SB)**

**An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, PLAN, HA II-45  
per E-Mail an: [plan.ha2-45@muenchen.de](mailto:plan.ha2-45@muenchen.de)**

Mit dem per E-Mail am 06.10.2025 übermittelten finalen Beschlussentwurf „Grundsatzbeschluss Siedlungsschwerpunkt Freiham Umsetzung der Quartiersgaragen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 besteht grundsätzlich Einverständnis.

Das Kommunalreferat sieht die unter der Überschrift „Qualitätssicherung“ gemachten Ausführungen bei Ziffer I. 3 auf Seite 9 der Beschlussvorlage kritisch, in denen die vertragliche Verpflichtung zur Durchführung von Wettbewerben bei der Umsetzung der Mobilitätshäuser auf den SO 1 und SO 2 geregelt wird. Problematisch hierbei ist, dass derartige Wettbewerbe Zeit und Geld kosten und daher die Vermarktung der SO 1 und SO 2 wirtschaftlich unattraktiver machen. Dennoch stimmen wir hiermit der Beschlussvorlage zu.

Das Kommunalreferat bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

gez.

Edwin Grodeke  
Leiter des Kommunalreferates