

Telefon: 0 233-24845
0 233-23640
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAI-45P
PLAN-HAI-45V

Grundsatzbeschluss

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

Stadtbezirk 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied

**Hinweis /
Ergänzung
vom 27.11.2025**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17536

Anlagen: Neufassung Seite 12
Neufassung Seite 15
Neufassung Seite 24
Neufassung Seite 25

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2025 (SB)**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin:

Auf Grund einer Nachfrage des Bezirksausschusses zur BA-Beteiligung ist auf Seite 25 der Beschlussvorlage unter „Anhörung des Bezirksausschusses“ nach dem Satz „In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).“ wie folgt zu ergänzen:

„Die vorliegende Beschlussvorlage dient der Konkretisierung eines Teilaspekts aus dem Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und soll allein das Thema Umsetzung der Quartiersgaragen (insbesondere Vergabe, Errichtung und Betrieb) behandeln. Für diese Beratungsangelegenheit ist nach dem „Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse“ in Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 der BA-Satzung die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen. Im Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wurde der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks – Aubing-Lochhausen-Langwied entsprechend der BA-Satzung im Vorfeld zum Billigungsbeschluss vom 12. Februar 2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688) im Rahmen des Spartenumlaufs angehört.“

Des Weiteren sind die nachfolgend dargestellten redaktionellen Ergänzungen in den Vortrag mitaufzunehmen. Die Änderungen in Ziff. 1.) und 2.) bringen den Vortrag in Deckung mit weiteren Änderungen, die sich bereits hinsichtlich der Nichtbetrauung der städtischen Tochtergesellschaften mit der Realisierung der Quartiersgaragen aufgrund der Miteinbindung der Stadtkämmerei ergaben.

1.)

Der folgende Satz auf Seite 15 der Sitzungsvorlage

„Auch die städtischen Tochtergesellschaften könnten im Rahmen des Vergabeverfahrens eine Bewerbung abgeben und mit der Umsetzung betraut werden.“ soll **entfallen**.

2.)

Der letzte Absatz

„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.“
des Kapitels „9. Entscheidungsvorschlag“ auf Seite 24 soll **entfallen**.

3.)

Angepasst an die aktuelle Stellplatzverteilung soll im Vortrag korrigiert werden, dass in den Mobilitätsregalen neben den Stellplätzen für die Inhaber*innen von Nichtwohnnutzungen nun auch Stellplätze für die Kund*innen dieser Nichtwohnnutzungen vorzufinden sein werden. So kann beispielsweise die Ausführung auf Seite 12

„Stellplätze für Kund*innen der Nichtwohnnutzungen, d. h. für in der Regel nicht eingewiesene Nutzer*innen, (...) werden anderenorts in den Mobilitätshäusern (...) verortet“
entfallen.

Wir verweisen auf die als Anlagen beiliegenden Neufassungen der Seiten 12, 15, 24 und 25 der Beschlussvorlage.

Zum Satz

„Bis zur erfolgreichen Ausschreibung und Vergabe der Mobilitätshäuser soll der künftig als Satzung beschlossene BP 2154 nicht in Kraft treten“
ist noch darzustellen, dass ein Inkrafttreten des Bebauungsplans durch Ausfertigung und Bekanntmachung nach aktuellem Planungsstand schon vor einer Vergabe der Mobilitätshäuser ermöglicht würde, sollte der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung sich im Satzungsbeschluss für eine bauordnungsrechtliche Stellplatzsicherung entscheiden. Dies ist dem Satzungsbeschluss noch vorbehalten.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin **nicht**.

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 Baublocke mit privaten Stellplätzen, mit Stellplätzen für die Nichtwohnnutzungen (z.B. aus Gewerbenutzungen) und mit Grundbausteinen des Mobilitätskonzepts⁵ 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.

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

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-Angebote⁶, ein Mikrodepot⁷ und einen Mobilitätskiosk⁸ 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

⁶ Angebote für Car-Sharing, Bike-Sharing und Lastenrad-Sharing zur bedarfsorientierten Buchung und Nutzung

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

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

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 Einmalzahlung¹⁰ 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 Freiham 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

¹⁰ 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 („Kümmerer¹¹“) 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

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

8.3 Fahrradreparaturwerkstatt

Bis dato gibt es in Freiham 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 Freiham 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 m² 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 Freiham 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 Freiham 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 Freiam 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).

Die vorliegende Beschlussvorlage dient der Konkretisierung eines Teilaspekts aus dem Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 und soll allein das Thema Umsetzung der Quartiersgaragen (insbesondere Vergabe, Errichtung und Betrieb) behandeln. Für diese Beratungsangelegenheit ist nach dem „Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse“ in Anlage 1 zu § 9 Abs. 1 der BA-Satzung die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen. Im Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 wurde der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks – Aubing-Lochhausen-Langwied entsprechend der BA-Satzung im Vorfeld zum Billigungsbeschluss vom 12. Februar 2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688) im Rahmen des Spartenumlaufs angehört.

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.