

## LAGEPLAN

22. STADTBEZIRK

AUBING – LOCHHAUSEN – LANGWIED

BEREICH: HÖRWEG (SÜDLICH)

AUBINGER ALLEE (WESTLICH)


ANNEMARIE–RENGER–STRASSE (NÖRDLICH)

ZUKÜNFTIGER LANDSCHAFTSPARK FREIHAM

AUFSTELLUNGSBESCHLUSS NR. 2083 (ÖSTLICH)  
 (TEILVERDRÄNGUNG DER BEBAUUNGSPLÄNE MIT  
 GRÜNORDNUNG NRN. 2068 UND 2092)

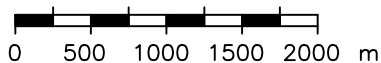
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
 REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
 UND BAUORDNUNG H11 / 45 P

## LEGENDE

-  LAGE DES PLANUNGSGEBIETES  
 BEB. PL. NR. 2154  
 IM STADTBEZIRK




1 : 50000







## Legende:

 Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

 Rechtsverbindl. Beb.Pl.  
 Aufstellungsbeschluss



M = 1 : 7500



## Übersichtsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154

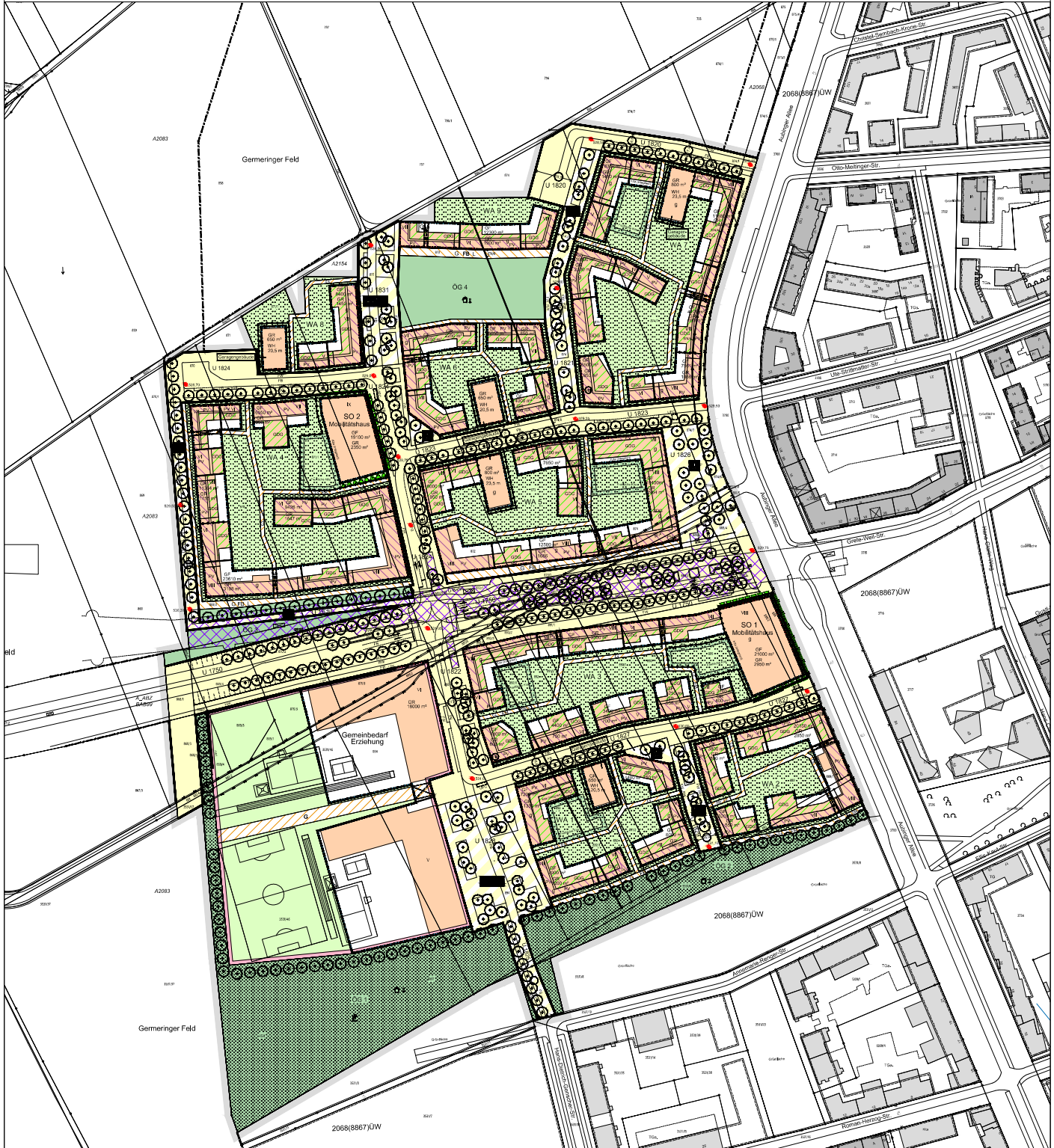
### Bereich:

Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)  
 (Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)

Landeshauptstadt München  
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 45 P

am 15.10.2024



## Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 der Landeshauptstadt München

Bereich:  
Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich),  
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),  
zukünftiger Landschaftspark Freiham  
Aufstellungsbeschuß Nr. 2083 (östlich)

(Teilveränderung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)

- 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord -



Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 45P  
HA II / 45V  
HA II / 52

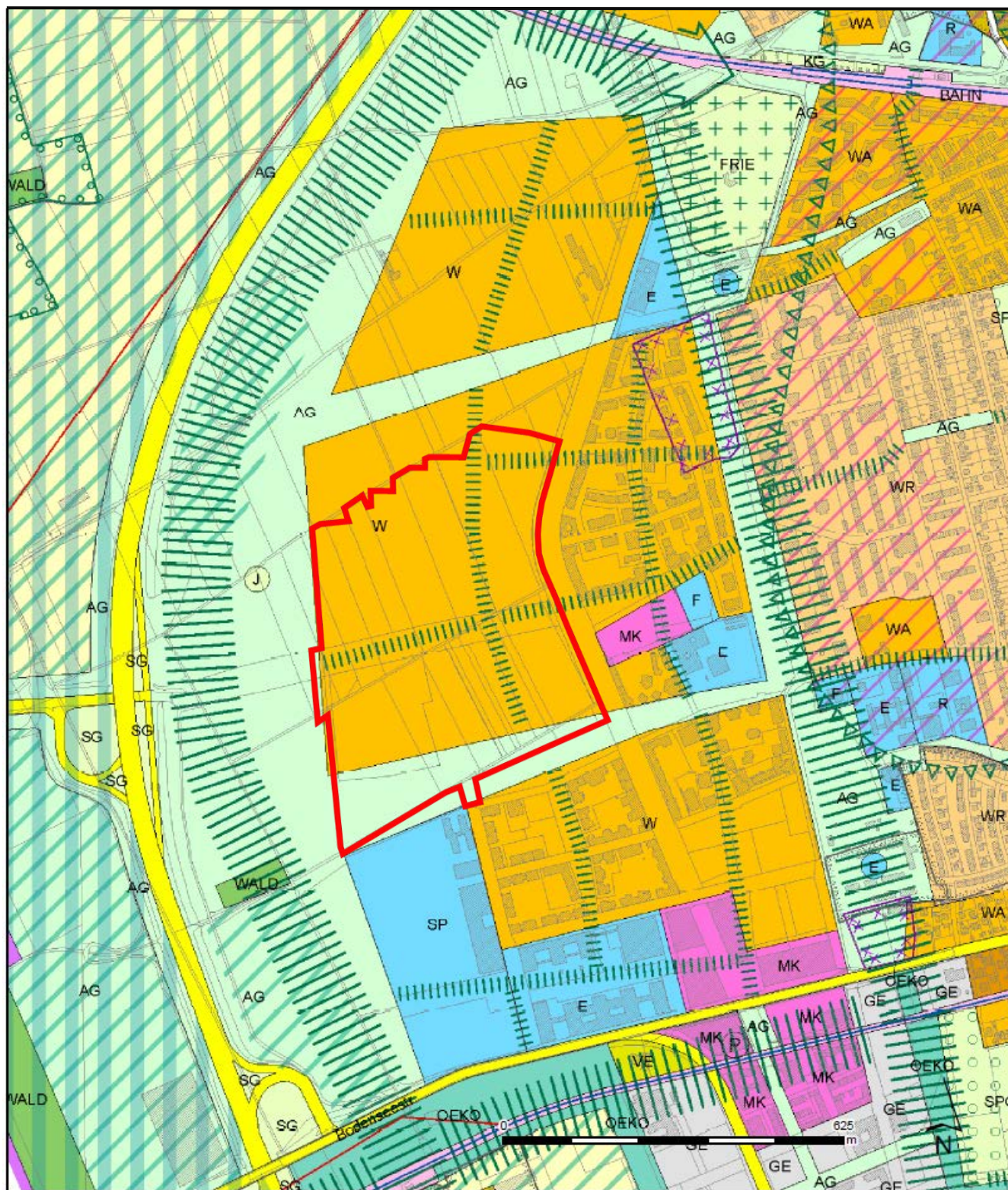


236-2024  
PlanG 09.01.2025

Quelle: KR-GSM-BO

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung





© Landeshauptstadt München 2024, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2024



# Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

## Legende (Stand April 2022)

	Wohnbauflächen
	Kleinsiedlungsgebiete
	Reine Wohngebiete
	Allgemeine Wohngebiete
	Besondere Wohngebiete
	Gemischte Bauflächen
	Dorfgebiete
	Mischgebiete
	Urbane Gebiete
	Kerngebiete
	Gewerbliche Bauflächen
	Gewerbegebiete
	Industriegebiete
	Sondergebiete
	SO Gewerblicher Gemeinbedarf
	SO Industrieller Gemeinbedarf
	SO Einzelhandel
	SO Fachmarkt
	SO Großhandel
	SO Messe
	SO Hochschule
	SO Kultur
	SO Landesverteidigung
	SO Forschung
	SO Brauereiverlagerung oder nach Beschriftung im Plan
	Gemeinbedarfsflächen
	GB Erziehung
	GB Fürsorge
	GB Gesundheit
	GB Kultur
	GB Religion
	GB Sport
	GB Sicherheit
	GB Verwaltung
	GB Wissenschaft
	Ver- und Entsorgungsflächen
	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
	Öffentliche Parkplätze
	Fußgängerbereiche (begrünt)
	Bahnanlagen
	Allgemeine Grünflächen
	Sportanlagen
	Friedhöfe
	Kleingärten
	Campingplätze
	Sondergrünflächen
	Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

	Sonstige Grünflächen
	Ökologische Vorrangflächen
	Waldflächen
	Flächen für die Landwirtschaft
	Flächen für den Gartenbau
	Wasserflächen
	Überschwemmungsgebiete
	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Vorrangige Maßnahmen zur Ver- besserung der Grünausstattung
	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
	Übergeordnete Grünbeziehung
	Örtliche Grünverbindung

## Nachrichtliche Übernahmen\*, Kennzeichnungen\*\* und Sonstige

	Regionaler Grünzug*
	FFH-Gebiet*
	Vorrangfläche für Kiesabbau*
	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand*
	Naturschutzgebiet*
	Landschaftsschutzgebiet*
	Landschaftsbestandteil*
	Wasserschutzgebiet*
	Bannwald*
	Hangkante**
	Alleen**
	Naturdenkmal*
	Gesetzlich geschützte Biotope*
	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete*
	Ensemblebereich*
	Flächen mit Bodenbelastungen**
	Aufschüttung
	Flughafen-Bauschutzbereich*
	Hochspannungsleitung
	U- und S-Bahn
	Stadt- und Teilbereichsgrenze
	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)

**Klimacharta**

Stand: 20.12.2024

In Freiham wurden im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung viele Maßnahmen ergriffen. Einige hiervon werden bereits durch **Bebauungsplan und Satzung** festgesetzt. Andere Punkte werden [im städtebaulichen Vertrag](#) dargestellt.

Die angestrebten Maßnahmen werden in einem Klimakonzept für die Quartiersentwicklung gegliedert. Im Folgenden wird nach den Bausteinen Energie & Nachhaltigkeit, Mobilität und Klimaresilienz unterschieden. Dabei haben einige Maßnahmen Effekte auf mehrere Themenfelder.

In einer Übersichtstabelle ist dargestellt, welche Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung getroffen werden und zeigt auf, wo diese verankert sind.

Die Klimacharta zeigt die Anstrengungen, die der **Zweckverband Freiham** über die festgesetzten Maßnahmen hinaus unternehmen möchte, um das Quartier klimagerecht und nachhaltig zu gestalten.

Da lediglich der Zweckverband Freiham - nicht aber die Landeshauptstadt München - als Planungsbegünstiger im städtebaulichen Vertrag verpflichtet wird, enthält auch nur die Charta, die den Zweckverband Freiham betrifft, eine Tabellenspalte zum städtebaulichen Vertrag.

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan		Bebauungsplan				Städtebaulicher Vertrag / Grundstücksverträge		Über Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag hinausgehende Maßnahmen	Umsetzung auf Flächen des Zweckverbands Freiham
			Begründung im Projekt berücksichtigt	Planzeichnung rechtlich verankert	Satzungstext rechtlich verankert	Vertragswerk vertraglich gesichert	Vertrag / Grundstücksverträge	Vertraglich gesichert				
<b>A Energie &amp; Nachhaltigkeit</b>												
<b>Treibhausgasfreie Versorgung</b>												
1	Geothermie	Auf Geothermie basierendes Energiekonzept (Niedertemperatur-Wärmenetz)	x	-	-	x	Kap. 3.1, 3.2, 5.3	-	x	§ 25	-	x
2	Strom- und Wärmeversorgung	Produktion und Nutzung regenerativer Energien, Erneuerbare Energien für Strom- und Wärmeversorgung	x	-	-	x	Kap. 3.1, 3.2, 5.3	-	x	§ 25	-	x
<b>Nutzung solarer Strahlungsenergie</b>												
3	Aufdach-Photovoltaiksysteme	Nutzung von Mindest-Dachflächenanteilen für Photovoltaik	x	-	-	x	Kap. 4.3	x	x	§ 8 (6)	-	x
4	Solargründachsysteme	Kombination von Photovoltaik mit extensiver Dachbegrünung	x	-	-	x	-	-	x	§ 24 (5)	-	x
5	Fassaden-Photovoltaiksysteme	Zulässigkeit / Anrechenbarkeit / Berücksichtigung von Fassaden-Photovoltaiksystemen	x	-	-	x	Kap. 4.3	-	x	§ 8 (6)	-	x

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Städtebaulicher Vertrag / Grundstücksverträge	Über Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag hinausgehende Maßnahmen	Umsetzung auf Flächen des Zweckverbands Freiham
				Begründung	Planzeichnung	Satzungstext	Vertragswerk		
			Grundkonzeption	Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert	vertraglich gesichert		
<b>Energieeffizienz</b>									
6	Reduzierung Heizbedarf durch günstiges A/V-Verhältnis	Kompakte Bebauung mit einem günstigen Verhältnis von Bauvolumen zu zu dämmender Fassadenoberflächen senkt Heizenergiebedarf	x	x Kap. 3.1, 5.3	x	-	-	-	X
7	Reduzierter Energiebedarf	Energetische hohe Gebäudestandards (Effizienzhaus 40 Standard)	x	x Kap. 3.1, 5.3	-	-	-	-	-
8	Klimatisierung und Gebäudekühlung	Klimaanlagen grundsätzlich nicht zulässig, Notwendigkeit und Energieeffizienz unter vorrangigem Einsatz erneuerbarer Energien darzustellen					-	-	-
9	TGA-Planung: Sanitärausstattung	Je Wohneinheit ist ein Kaltwasserzähler vorzusehen.					-	-	-
10	Konzept zur Energieeffizienz	Bauberatung oder Einbindung zertifizierte*r Energieberater*in					-	-	-
<b>Reduzierung der Flächenversiegelung</b>									
11	Effizienter Städtebau mit angemessener Dichte	Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch einen Städtebau mit hoher Flächenausnutzung	x	x Kap. 5.3	x	x § 6, § 7	-	-	X
12	Reduzierung von Zuwegungen und Nebenanlagen	Begrenzung der Straßenbreiten, größtmögliche Integration von Nebenanlagen und Fahrradabstellanlagen in Gebäude	x	x Kap. 4.7, 4.8.2	x	x § 11 (1), § 13, § 14	-	-	X
13	Synergienutzungen auf versiegelten Flächen	Hebung von Synergieeffekten auf versiegelten Flächen (FW-Erschließung, Pflegezufahrten, Verkehrswege, ...)	x	x Kap. 4.9	x	-	x § 8, § 9	-	X
<b>Klimaverträgliche und nachhaltige Bauweise</b>									
14	Nachnutzung- und Umnutzung	Zukunftsfähige Planung mit Umnutzungspotential	x	x Kap. 4.2.3	-	x § 7 (2)	-	-	-
15	Klimaverträgliche und nachhaltige Bauweisen	Ziel, 50% der Gebäude auf städtisch vergebenen Flächen in Holz- oder Holz-Hybrid-Bauweise zu erstellen	x	x Kap. 5.3	-	-	-	-	-
16	Verwendung nachhaltiger Baustoffe	Materialien mit einem geringen Primärenergieaufwand und geringer Schadstoffemission sowie Beachtung der weiteren Maßgaben des ökologischen Kriterienkatalogs	x	x Kap. 5.3	-	-	-	-	-
<b>Sonstiges</b>									
17	Entsorgung	Müllentsorgung nach jeweils geltender Allgemeinen Abfallsatzung und Hausmüllentsorgungssatzung LHM	-	-	-	-	gem. Satzungen verpflichtend	-	X



#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Städtebaulicher Vertrag / Grundstücksverträge	Über Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag hinausgehende Maßnahmen	Umsetzung auf Flächen des Zweckverbands Freiam
			Grundkonzeption	Begründung	Planzeichnung	Satzungstext	Vertragswerk		
				Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert	vertraglich gesichert		
<b>B Mobilität</b>									
<b>Stadt der kurzen Wege</b>									
1	Nutzungsmischung	Funktionale Mischung und Maßnahmen zur Förderung der Stadt der kurzen Wege	x	x Kap. 3.1, 3.3, 4.1, 4.8, 4.9, 5.3	-	x § 2, § 3, § 4	-	-	X
2	Attraktive und sinnvolle Wegeverbindungen	Förderung der Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers durch Schaffung und Sicherung von Wegeverbindungen		x Kap. 4.8, 4.9	x	x § 12, § 15, § 16	-	-	X
3	Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen	Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs durch gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen	x	x Kap. 5.4	-	x § 4, § 5	-	-	X
4	Nahe gelegenes Freizeitangebot	Gut vernetzte und damit erreichbare Grün- und Freiflächen, siehe Landschaftspark	x	x Kap. 4.14.4, 5.4, 8.2.1.5, 8.8	x	-	-	-	X
<b>Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung des MIV</b>									
5	Mobilitätskonzept und Sharing-Angebote	Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Angebote zur geteilten Mobilität	x	x Kap. 2.4.7	-	x § 3, § 13, § 14	x § 11	-	X
6	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	Schaffung von Wegeverbindungen, Entflechtung des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs, Schaffung von sogenannten Wohnstraßen	x	x Kap. 2.4.7, 3.2, 4.8	x	x § 12, § 14, § 15, § 16	x § 11	-	X
7	Angebot an alternativen Verkehrsmitteln & ÖPNV	ÖPNV & Flächendeckendes Angebot alternativer Verkehrsmittel	x	x Kap. 2.2.3, 4.1.2, 4.1.3, 4.8,	-	-	x § 11	-	X
8	Schaffung einer U-Bahn-Anbindung	Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 nach Freiam	x	x Kap. 4.8.4	(x) hinweisliche Darstellung	-	-	-	-
9	Schaffung einer Tram-Anbindung	Gegebenenfalls Verlängerung Tram 17 von Blutenburg nach Freiam	x	x Kap. 2.4.2, 4.10.2	-	-	-	-	-
<b>Realisierung von Stellplätzen</b>									
10	Reduzierung des Stellplatzverhältnisses	Reduzierter Stellplatznachweis ermöglicht Verzicht auf Tiefgaragen und damit kostensenkende Wirkung sowie Reduzierung des Versiegelungsgrads	x	x Kap. 4.8.5	-	x § 13	-	-	X
11	Mobilitätshäuser und Parkregale	Platzsparendes Konzept für Unterbringung des ruhenden Verkehrs, durch gebündelte Unterbringung der Stellplätze in Wohnortnähe erfolgt Stärkung des Umweltverbunds, Kombination mit ergänzenden Nutzungen zulässig	x	x Kap. 4.8.5	x	x § 3, § 13, § 14	-	-	X
12	Keine zusätzlichen Stellplätze	Verzicht auf die Herstellung über das geforderte Maß hinausgehender Stellplätze					-	-	-

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Städtebaulicher Vertrag / Grundstücksverträge	Über Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag hinausgehende Maßnahmen	Umsetzung auf Flächen des Zweckverbands Freiham
			Grundkonzeption	Begründung Im Projekt berücksichtigt	Planzeichnung rechtlich verankert	Satzungstext rechtlich verankert	Vertragswerk vertraglich gesichert		
<b>C Klimaresilienz</b>									
<b>Schwammstadt-Prinzip</b>									
1	Maßnahmen zum Regenwasserrückhalt	Erhöhung des Dachaufbaus zur Verzögerung des Regenwasserabflusses, Zwischenspeicherung in Zisternen für die Verwendung zur Bewässerung, grundsätzliche Versickerung auf eigenem Grundstück	x	x Kap. 3.1, 3.3, 4.14.2, 4.3, 5.3, 8.2.4.3	-	x § 11 (3), § 24	-	-	X
2	Maßnahmen zur Oberflächenversickerung	Versickerungsoffene Bereiche und Beläge, unversiegelte Innenhofbereiche und öffentliche Grünflächen sowie straßenbegleitende Baumgräben erlauben hindernisfreie Niederschlagswasserbeseitigung	x	x Kap. 4.14.1, 8.2.4.3	-	x § 11 (3), § 25 (6, 7), § 26 (9)	-	-	X
3	Unversiegelte, straßenbegleitende Bereiche	Sammlung der anfallenden Niederschläge sowie deren direkte Versickerung im Straßenraum (Baumreihen, Baumgräben)	x	x Kap. 8.2.4.3	x	x § 25, § 30	-	-	X
<b>Verbesserung Stadtklima (Maßnahmen gegen Hitzestress und für Durchlüftung)</b>									
4	Sicherstellung der gesamtstädtischen Kaltluftversorgung	Hohe Bedeutung der ost-west-gerichteten Kaltluftschneisen für Gesamtstadt, Funktionserhalt durch Freihaltung von Bebauung	x	x Kap. 8.2.6	x	-	-	-	X
5	Förderung der lokalen Durchlüftung und des Luftaustausches	Gute Durchströmung und Durchlüftung des Gebietes durch Ausrichtung, Höhe und Verteilung der Gebäude und Anordnung Grünflächen	x	x Kap. 8.2.5	x	-	-	-	X
6	Sicherung von durchgehenden Grünstrukturen zur Kaltluftzufuhr	Vernetzung mit Landschaftspark für Durchlüftung	x	x Kap. 8.2.5	x	x § 25, § 32	-	-	X
7	Dauerhafte Sicherstellung eines hohen Grünanteils und Grünvolumens	Durchströmung und Reduzierung der Hitzebelastung durch Verdunstungsleistung, Möglichkeit zur Pflanzung von Großbäumen in nicht unterbauten Grünflächen und Innenhöfen, straßenbegleitende Baumreihen zur Verschattung	x	x Kap. 4.14	x	x § 25 bis § 32	-	-	X

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Städtebaulicher Vertrag / Grundstücksverträge	Über Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag hinausgehende Maßnahmen	Umsetzung auf Flächen des Zweckverbands Freiham
			Grundkonzeption	Begründung	Planzeichnung	Satzungstext	Vertragswerk		
				Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert	vertraglich gesichert		
<b>Grüne Infrastruktur</b>									
8	Sicherung differenzierter Grünräume	Klimawirksame Freiraumstruktur mit Rasen- und Wiesenflächen, Gehölz- und Baumpflanzungen verschiedener Wuchsordnungen	x	x Kap. 4.14	x	x § 25 bis § 32, insb. § 26 (2,3,4), § 29 (1,2), § 32	-	-	X
9	Pflanzung von Großbäumen	Dauerhafte Großbaumstandorte und -pflanzungen in Innenhöfen und nicht unterbauten Grünflächen	x	x Kap. 4.14	-	x § 25 (1), § 26	-	-	X
10	Differenzierte und leistungsfähige Dachbegrünung	Intensive und extensive Gründächer, Dachgärten mit intensiver Begrünung, Solargründachsysteme, höhere Dachaufbauten zur Begrünung und zum Regenwasserrückhalt	x	x Kap. 4.14	x	x § 24, § 26 (8)	-	-	X
11	Fassadenbegrünung	In Teilbereichen Begrünung der Fassaden	-	x Kap. 4.14	-	x § 27 (2), § 28 (2), § 29 (5)	-	-	X
12	CO <sub>2</sub> -Bindung durch grüne Infrastruktur	CO <sub>2</sub> -Bindung durch Bäume	x	-	x	x § 25 bis § 32	-	-	X
13	Grünpflege	Keine Anwendung von chemischen Pflanzenschutzmitteln oder Tausalzen	-	-	-	-	-	-	-
<b>Biodiversitätsbeitrag</b>									
14	Explizit ausgewiesene Bereiche für Biodiversitätsdächer	Förderung der Tier- und Pflanzenvielfalt durch Dachbegrünungskonzept zu Garagengebäuden	x	x Kap. 4.3, 4.14.2	-	x § 24 (6)	-	-	X
15	Beitrag zum Artenschutz durch Pflanzungen	Förderung der Tier- und Pflanzenvielfalt durch naturnahe Pflanzungen	-	x Kap. 4.14.4, 4.14.7, 4.14.8	-	x § 26 (3,4)	-	-	X
16	Insektenschutzmaßnahmen	Insektenfreundliche Beleuchtung	-	x Kap. 4.14.8	-	x § 33 (2)	-	-	X
17	Vogelschutzmaßnahmen	Maßnahmen zur Reduzierung des Vogelschlagrisikos	-	x Kap. 4.14.8	-	x § 33 (1)	-	-	X
18	Schaffung von Nistplätzen	Installation von Brutkästen für Gebäudebrüter nach Schlüssel 0,2 Quartiere / lfm Fassadenlänge	-	-	-	x § 33 (3)	-	-	X

**Klimacharta**

Stand: 20.12.2024

In Freiham wurden im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung viele Maßnahmen ergriffen. Einige hiervon werden bereits durch **Bebauungsplan und Satzung** festgesetzt.

Die angestrebten Maßnahmen werden in einem Klimakonzept für die Quartiersentwicklung gegliedert. Im ökologischen Kriterienkatalog 2021 sind (Mindest-)Standards im Sinne der Nachhaltigkeit für verschiedene Themenbereiche definiert, darunter u.a. Gebäudeplanung, Baustoffe, Wärmeschutz, Haustechnik, Stellplätze, Außenanlagen, Artenschutz und Abfälle. Im Folgenden wird nach den Bausteinen Energie & Nachhaltigkeit, Mobilität und Klimaresilienz unterschieden. Dabei haben einige Maßnahmen Effekte auf mehrere Themenfelder.

In einer Übersichtstabelle ist dargestellt, welche Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung getroffen werden und zeigt auf, wo diese verankert sind.

Die Klimacharta zeigt die Anstrengungen, die die **Landeshauptstadt München** über die festgesetzten Maßnahmen hinaus unternehmen möchten, um das Quartier klimagerecht und nachhaltig zu gestalten.

Da lediglich der Zweckverband Freiham - nicht aber die Landeshauptstadt München - als Planungsbegünstiger im städtebaulichen Vertrag verpflichtet wird, enthält auch nur die Charta, die den Zweckverband Freiham betrifft, eine Tabellenspalte zum städtebaulichen Vertrag.

#	Maßnahme	Erläuterung	Bebauungsplan				Über Bebauungsplan hinausgehende Maßnahmen	Städtische Grundstücksvergaben Vertragswerk vertraglich gesichert	Umsetzung auf städtischen Flächen
			Rahmenplan	Begründung Im Projekt berücksichtigt	Planzeichnung rechtlich verankert	Satzungstext rechtlich verankert			
<b>A Energie &amp; Nachhaltigkeit</b>									
<b>Treibhausgasfreie Versorgung</b>									
1	Geothermie	Auf Geothermie basierendes Energiekonzept (Niedertemperatur-Wärmenetz)	x	x	-	-	x	OEKOKAT21	x
2	Strom- und Wärmeversorgung	Produktion und Nutzung regenerativer Energien, Erneuerbare Energien für Strom- und Wärmeversorgung	x	x	-	-	x	OEKOKAT21	x
<b>Nutzung solarer Strahlungsenergie</b>									
3	Aufdach-Photovoltaiksysteme	Nutzung von Mindest-Dachflächenanteilen für Photovoltaik	x	x	-	x	§ 8 (6)	Beschluss: Masterplan solares München	x
4	Solargründachsysteme	Kombination von Photovoltaik mit extensiver Dachbegrünung	x	x	-	x	§ 24 (5)	Beschluss: Masterplan solares München	x
5	Fassaden-Photovoltaiksysteme	Zulässigkeit / Anrechenbarkeit / Berücksichtigung von Fassaden-Photovoltaiksystemen	x	x	-	x	§ 8 (6)	Beschluss: Masterplan solares München	x

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Über Bebauungsplan hinausgehende Maßnahmen	Städtische Grundstücksvergaben	Umsetzung auf städtischen Flächen
				Begründung	Planzeichnung	Satzungstext		Vertragswerk	
			Grundkonzeption	Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert		vertraglich gesichert	
<b>Energieeffizienz</b>									
6	Reduzierung Heizbedarf durch günstiges A/V-Verhältnis	Kompakte Bebauung mit einem günstigen Verhältnis von Bauvolumen zu zu dämmender Fassadenoberflächen senkt Heizenergiebedarf	x	x Kap. 3.1, 5.3	x	-	x OEKOKAT21	x	X
7	Reduzierter Energiebedarf	Energetische hohe Gebäudestandards (Effizienzhaus 40 Standard)	x	x Kap. 3.1, 5.3	-	-	x OEKOKAT21	x	X
8	Klimatisierung und Gebäudekühlung	Klimaanlagen grundsätzlich nicht zulässig, Notwendigkeit und Energieeffizienz unter vorrangigem Einsatz erneuerbarer Energien darzustellen					x OEKOKAT21	x	X
9	TGA-Planung: Sanitärausstattung	Je Wohneinheit ist ein Kaltwasserzähler vorzusehen.					x OEKOKAT21	x	X
10	Konzept zur Energieeffizienz	Bauberatung oder Einbindung zertifizierte*r Energieberater*in					x OEKOKAT21	x	X
<b>Reduzierung der Flächenversiegelung</b>									
11	Effizienter Städtebau mit angemessener Dichte	Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch einen Städtebau mit hoher Flächenausnutzung	x	x Kap. 5.3	x	x § 6, § 7	-	-	X
12	Reduzierung von Zuwegungen und Nebenanlagen	Begrenzung der Straßenbreiten, größtmögliche Integration von Nebenanlagen und Fahrradabstellanlagen in Gebäude	x	x Kap. 4.7, 4.8.2	x	x § 11 (1), § 13, § 14	-	-	X
13	Synergienutzungen auf versiegelten Flächen	Hebung von Synergieeffekten auf versiegelten Flächen (FW-Erschließung, Pflegezufahrten, Verkehrswege, ...)	x	x Kap. 4.9	x	-	x	x	X
<b>Klimaverträgliche und nachhaltige Bauweise</b>									
14	Nachnutzung- und Umnutzung	Zukunftsfähige Planung mit Umnutzungspotential	x	x Kap. 4.2.3	-	x § 7 (2)	-	-	X
15	Holz- / Holz-Hybrid-Bauweise	Ziel, bei der Vergabe von städtischen Grundstücken eine Realisierung von 50 Prozent der Gebäude in Holzbauweise anzustreben.	x	x Kap. 5.3	-	-	x Beschluss: Wohnungsbau in	x	X
16	Verwendung nachhaltiger Baustoffe	Materialien mit einem geringen Primärenergieaufwand und geringer Schadstoffemission sowie Beachtung der weiteren Maßgaben des ökologischen Kriterienkatalogs	x	x Kap. 5.3	-	-	x OEKOKAT21	x	X
<b>Sonstiges</b>									
17	Entsorgung	Müllentsorgung nach jeweils geltender Allgemeinen Abfallsatzung und Hausmüllentsorgungssatzung LHM	-	-	-	-	x OEKOKAT21	gem. Satzungen verpflichtend	X

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Über Bebauungsplan hinausgehende Maßnahmen	Städtische Grundstücksvergaben	Umsetzung auf städtischen Flächen
				Begründung	Planzeichnung	Satzungstext		Vertragswerk	
			Grundkonzeption	Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert		vertraglich gesichert	
<b>B Mobilität</b>									
<b>Stadt der kurzen Wege</b>									
1	Nutzungsmischung	Funktionale Mischung und Maßnahmen zur Förderung der Stadt der kurzen Wege	x	x Kap. 3.1, 3.3, 4.1, 4.8, 4.9, 5.3	-	x § 2, § 3, § 4	-	-	X
2	Attraktive und sinnvolle Wegeverbindungen	Förderung der Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers durch Schaffung und Sicherung von Wegeverbindungen		x Kap. 4.8, 4.9	x	x § 12, § 15, § 16	-	-	X
3	Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen	Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs durch gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen	x	x Kap. 5.4	-	x § 4, § 5	-	-	X
4	Nahe gelegenes Freizeitangebot	Gut vernetzte und damit erreichbare Grün- und Freiflächen, siehe Landschaftspark	x	x Kap. 4.14.4, 5.4, 8.2.1.5, 8.8	x	-	-	-	X
<b>Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung des MIV</b>									
5	Mobilitätskonzept und Sharing-Angebote	Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Angebote zur geteilten Mobilität	x	x Kap. 2.4.7	-	x § 3, § 13, § 14	x Beschluss: Mobilitätsstrategie 2035	x	X
6	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	Schaffung von Wegeverbindungen, Entflechtung des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs, Schaffung von sogenannten Wohnstraßen	x	x Kap. 2.4.7, 3.2, 4.8	x	x § 12, § 14, § 15, § 16	-	x Gehrechtsflächen	X
7	Angebot an alternativen Verkehrsmitteln & ÖPNV	ÖPNV & Flächendeckendes Angebot alternativer Verkehrsmittel	x	x Kap. 2.2.3, 4.1.2, 4.1.3, 4.8,	-	-	-	-	X
8	Schaffung einer U-Bahn-Anbindung	Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 nach Freiham	x	x Kap. 4.8.4	(x) hinweisliche Darstellung	-	x Weitere U-Bahn-Planung	-	X
9	Schaffung einer Tram-Anbindung	Gegebenenfalls Verlängerung Tram 17 von Blütenburg nach Freiham	x	x Kap. 2.4.2, 4.10.2	-	-	x Weitere Tram-Planung	-	X
<b>Realisierung von Stellplätzen</b>									
10	Reduzierung des Stellplatzverhältnisses	Reduzierter Stellplatznachweis ermöglicht Verzicht auf Tiefgaragen und damit kostensenkende Wirkung sowie Reduzierung des Versiegelungsgrads	x	x Kap. 4.8.5	-	x § 13	-	-	X
11	Mobilitätshäuser und Parkregale	Platzsparendes Konzept für Unterbringung des ruhenden Verkehrs, durch gebündelte Unterbringung der Stellplätze in Wohnortnähe erfolgt Stärkung des Umweltverbunds, Kombination mit ergänzenden Nutzungen zulässig	x	x Kap. 4.8.5	x	x § 3, § 13, § 14	-	-	X
12	Keine zusätzlichen Stellplätze	Verzicht auf die Herstellung über das geforderte Maß hinausgehender Stellplätze					x OEKOKAT21	x	X

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Über Bebauungsplan hinausgehende Maßnahmen	Städtische Grundstücksvergaben	Umsetzung auf städtischen Flächen
				Begründung	Planzeichnung	Satzungstext		Vertragswerk	
			Grundkonzeption	Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert		vertraglich gesichert	
<b>C Klimaresilienz</b>									
<b>Schwammstadt-Prinzip</b>									
1	Maßnahmen zum Regenwasserrückhalt	Erhöhung des Dachaufbaus zur Verzögerung des Regenwasserabflusses, Zwischenspeicherung in Zisternen für die Verwendung zur Bewässerung, grundsätzliche Versickerung auf eigenem Grundstück	x	x Kap. 3.1, 3.3, 4.14.2, 4.3, 5.3, 8.2.4.3	-	x § 11 (3), § 24	x OEKOKAT21	x	X
2	Maßnahmen zur Oberflächenversickerung	Versickerungsoffene Bereiche und Beläge, unversiegelte Innenhofbereiche und öffentliche Grünflächen sowie straßenbegleitende Baumgräben erlauben hindernisfreie Niederschlagswasserbeseitigung	x	x Kap. 4.14.1, 8.2.4.3	-	x § 11 (3), § 25 (6, 7), § 26 (9)	x	-	X
3	Unversiegelte, straßenbegleitende Bereiche	Sammlung der anfallenden Niederschläge sowie deren direkte Versickerung im Straßenraum (Baumreihen, Baumgräben)	x	x Kap. 8.2.4.3	x	x § 25, § 30	x	-	X
<b>Verbesserung Stadtklima (Maßnahmen gegen Hitzestress und für Durchlüftung)</b>									
4	Sicherstellung der gesamtstädtischen Kaltluftversorgung	Hohe Bedeutung der ost-west-gerichteten Kaltluftschneisen für Gesamtstadt, Funktionserhalt durch Freihaltung von Bebauung	x	x Kap. 8.2.6	x	-	-	-	X
5	Förderung der lokalen Durchlüftung und des Luftaustausches	Gute Durchströmung und Durchlüftung des Gebietes durch Ausrichtung, Höhe und Verteilung der Gebäude und Anordnung Grünflächen	x	x Kap. 8.2.5	x	-	-	-	X
6	Sicherung von durchgehenden Grünstrukturen zur Kaltluftzufuhr	Vernetzung mit Landschaftspark für Durchlüftung	x	x Kap. 8.2.5	x	x § 25, § 32	-	-	X
7	Dauerhafte Sicherstellung eines hohen Grünanteils und Grünvolumens	Durchströmung und Reduzierung der Hitzebelastung durch Verdunstungsleistung, Möglichkeit zur Pflanzung von Großbäumen in nicht unterbauten Grünflächen und Innenhöfen, straßenbegleitende Baumreihen zur Verschattung	x	x Kap. 4.14	x	x § 25 bis § 32	-	-	X

#	Maßnahme	Erläuterung	Rahmenplan	Bebauungsplan			Über Bebauungsplan hinausgehende Maßnahmen	Städtische Grundstücksvergaben	Umsetzung auf städtischen Flächen
				Begründung	Planzeichnung	Satzungstext		Vertragswerk	
			Grundkonzeption	Im Projekt berücksichtigt	rechtlich verankert	rechtlich verankert		vertraglich gesichert	
<b>Grüne Infrastruktur</b>									
8	Sicherung differenzierter Grünräume	Klimawirksame Freiraumstruktur mit Rasen- und Wiesenflächen, Gehölz- und Baumpflanzungen verschiedener Wuchsordnungen	x	x Kap. 4.14	x	x § 25 bis § 32, insb. § 26 (2,3,4), § 29 (1,2), § 32 (2)	x OEKOKAT21 gem. Freiflächengestaltungssatzung	x	X
9	Pflanzung von Großbäumen	Dauerhafte Großbaumstandorte und -pflanzungen in Innenhöfen und nicht unterbauten Grünflächen	x	x Kap. 4.14	-	x § 25 (1), § 26	-	-	X
10	Differenzierte und leistungsfähige Dachbegrünung	Intensive und extensive Gründächer, Dachgärten mit intensiver Begrünung, Solargründachsysteme, höhere Dachaufbauten zur Begrünung und zum Regenwasserrückhalt	x	x Kap. 4.14	x	x § 24, § 26 (8)	x OEKOKAT21 gem. Freiflächengestaltungssatzung	x	X
11	Fassadenbegrünung	In Teilbereichen Begrünung der Fassaden		x Kap. 4.14	-	x § 27 (2), § 28 (2), § 29 (5)	x OEKOKAT21 gem. Freiflächengestaltungssatzung	x	X
12	CO <sub>2</sub> -Bindung durch grüne Infrastruktur	CO <sub>2</sub> -Bindung durch Bäume	x		x	x § 25 bis § 32		-	X
13	Grünpflege	Keine Anwendung von chemischen Pflanzenschutzmitteln oder Tausalzen	-	-	-	-	x OEKOKAT21	x	X
<b>Biodiversitätsbeitrag</b>									
14	Explizit ausgewiesene Bereiche für Biodiversitätsdächer	Förderung der Tier- und Pflanzenvielfalt durch Dachbegrünungskonzept zu Garagengebäuden	x	x Kap. 4.3, 4.14.2	-	x § 24 (6)		-	X
15	Beitrag zum Artenschutz durch Pflanzungen	Förderung der Tier- und Pflanzenvielfalt durch naturnahe Pflanzungen	-	x Kap. 4.14.4, 4.14.7, 4.14.8	-	x § 26 (3,4)		-	X
16	Insektenschutzmaßnahmen	Insektenfreundliche Beleuchtung		x Kap. 4.14.8	-	x § 33 (2)		-	X
17	Vogelschutzmaßnahmen	Maßnahmen zur Reduzierung des Vogelschlagrisikos		x Kap. 4.14.8	-	x § 33 (1)		x	X
18	Schaffung von Nistplätzen	Installation von Brutkästen für Gebäudebrüter nach Schlüssel 0,2 Quartiere / lfm Fassadenlänge	-	-	-	x § 33 (3)	x OEKOKAT21	x	X



Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes



Landeshauptstadt  
München

## Aubing-Lochhausen-Langwied

BA-Geschäftsstelle West  
Landsberger Str. 486, 81241 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Hauptabteilung Stadtplanung HA II-45  
Blumenstraße 28 b  
80331 München

Vorsitzender  
Sebastian Kriesel

Geschäftsstelle West:  
Landsberger Str. 486, 81241 München

Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
Email: [REDACTED]

München, 22.11.2023

### Anhörung

- A) Vorstellung der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam und Aubing“
- B) Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße; Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. xxxx Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich), Freiam Nord (nördlich), Bundesautobahn A 99 West (östlich) (Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 965 und 2068)  
- Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss -
- C) Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbes
- D) Anträge und Empfehlungen, offener Brief

TOP 6.4.1.1. der Tagesordnung der Sitzung des Bezirksausschusses 22 vom 15.11.22

Sehr geehrte [REDACTED]

zur Machbarkeitsstudie Verkehr und zum Umgriff des Verkehrskonzeptes gibt der Bezirksausschuss folgende einstimmig gefasste Stellungnahme ab:

#### Zu Ziff. 4 des Antragstextes im Beschlusentwurf

„Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.11.2022, M1:5.000 schwarz umrandete Gebiet Eichenauer Straße (...) ist ein Bebauungsplan aufzustellen. (...)“

Der Bezirksausschuss 22 lehnt die Aufstellung eines Bebauungsplanes zum jetzigen Zeitpunkt ab, da nachfolgende Gründe dagegensprechen bzw. die nachfolgend genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Grundsätzlich gelten hier auch die obigen Aussagen zum Verkehrskonzept sinngemäß.

#### 1. Naherholung und Grünflächen

Die Schaffung von weiteren Naherholungsbereichen und Grünflächen in Freiam und der näheren Umgebung ist von großer Bedeutung für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Die vorhandenen Grünflächen in Freiam haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Der geplante Landschaftspark wird erst mit großer Zeitverzögerung zur Verfügung stehen und es ist nicht gesichert, dass die Größe der Parkanlage für die neuzugezogenen Wohnbevölkerung ausreicht.

Grün-, Aufenthalts und Freizeitflächen müssen großzügiger als geplant ausfallen. Die LHM soll ein differenziertes, multifunktionales Grün für Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung in Auftrag geben, insbesondere in Hinblick auf die Lärmemissionen. Dabei ist sowohl der Landschaftspark in Freiam als auch die Potentialfläche zu untersuchen. Die Potentialfläche wird auch Bauabschnitt Freiam 3 genannt und steht sowohl in der verkehrlichen (s. Punkt Verkehr) wie auch landschaftlichen Auswirkung in unmittelbarem Zusammenhang.

Der geplante Landschaftspark muss zeitnah so ausgebaut werden, dass entsprechende Erholungsflächen zur Verfügung stehen. Die in der Beschlussvorlage auf S. 60 gemachten Angaben sind hinsichtlich einer Terminplanung zu konkretisieren. Der Ausbau der Naherholungsflächen muss so vorgenommen werden, dass allen Einwohnern Erholungsflächen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Der Bezirksausschuss hat sich schon in einem früheren Antrag für eine weitere Grünausdehnung auf diesem Areal zugunsten des Landschaftsparks ausgesprochen.

Die Entwicklung in Freiam zeigt auch, dass Grün- und Erholungsflächen für das dicht bebaute Wohnquartier unerlässlich sind. Das jetzige Grünband zwischen Neuaubing und Freiam ist bereits überlaufen. Der Landschaftspark verzögert sich, da nicht mal die Hälfte der geplanten Flächen im städtischen Besitz und damit Zugriff sind. Daher sind die geplanten Potentialflächen, welche sich im städtischen Eigentum befinden, für die Erholungssuchenden zu verwenden.

Dies wäre auch eine deutliche Entlastung für das wichtige, aber schon jetzt stark frequentierte Naherholungsgebiet um die Aubinger Lohe und die wertvollen ökologischen Flächen in der Mooschwaige.

## **2. Klima- und Hitzeschutz**

Die Begriffe „Freiflächen mit Kaltluftlieferung“ und „Kaltluftleitbahnen“ basieren auf der Klimafunktionskarte der LHM. Entscheidend für die Einstufung als Kaltluftleitbahn ist die Menge an Kaltluft, die transportiert wird. Eine solche Kaltluftleitbahn ist für die Potentialfläche in der Klimafunktionskarte nicht verzeichnet. Im Rahmen des Verfahrens zu dem Bebauungsplan Nr. xxx zur Potentialfläche muss im Vorfeld des Wettbewerbs daher ein stadtklimatisches Gutachten erstellt werden.

## **3. Soziale und ökonomische Infrastruktur**

Es werden jetzt schon vorhandene Mängel in der sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Infrastruktur verstärkt. Hier bestehen jetzt schon im Bereich von Aubing, Neuaubing und Freiam erhebliche Mängel. Die gewachsene Infrastruktur ist leider besonders bei der Nahversorgung, für die Schul- und Betreuungsplätze sowie in der ärztlichen Versorgung lücken- und mangelhaft. Durch das Neubauwohngebiet wird dieser Mangel weiter zunehmen:

- Für Kitas und Schulen sind die Konzepte der LHM umzusetzen; es fehlen KITAS und das entsprechende Personal
- Für eine flächendeckende ärztliche Versorgung (nicht nur Innenstadtgebiete, sondern auch Stadtrandgebiete) müssen Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung Bayern geführt und ein Umdenken in der Verteilung herbeigeführt werden. Das Ziel muss sein, auch für die Bereiche des 22. Stadtbezirkes und in den Neubaugebieten von Freiam ausreichend niedergelassene Ärzte vorzuhalten.
- Für das Ermöglichen von Einzelhandel ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit dem Stadtteilmanagement der MGS zu beauftragen.
- Es besteht mittlerweile kein ausreichendes Angebot mehr für Seniorinnen und Senioren an Wohnformen, Alten- und Pflegeheimen.

- In den Bestandsvierteln (Neuaubing, Bodensee-/Papinstraße, Lochhausen, Lochhausener Straße - Schubinweg) ist die Schulwegsicherheit teilweise nicht gewährleistet.

Im Einzelnen ist hierzu zu ergänzen:

Der Bedarf an KITAS ist in der Beschlussvorlage auf S. 29f dargestellt. Es ist jedoch zu befürchten, dass aufgrund der vorhandenen Personalengpässe die KITAS zwar hergestellt, aber tatsächlich nicht betrieben werden können. Hinsichtlich der zu erwartenden Personalengpässe muss für den Stadtbezirk 22 aufgrund der Einwohnerzuwächse ein Konzept erarbeitet werden, damit auch hier den steigenden Einwohnerzahlen Rechnung getragen werden kann. Gleiches gilt für die Ausstattung der Schulen.

Die Ausstattung zur ärztlichen Versorgung wird in der Beschlussvorlage nicht beschrieben. Grundsätzlich müssten im Stadtbezirk Praxisräume in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt werden; mit der kassenärztlichen Vereinigung ist ein Konzept zur Versorgung auch der Gebiete im Stadtrandbereich zu erarbeiten. Bisher begonnene Bemühungen haben keinen Erfolg gezeigt.

In der Beschlussvorlage wird die Nahversorgung beschrieben (S. 22) und gleichzeitig auch Handlungsbedarf für die zunehmenden Einwohnerzahlen festgestellt (S. 29). Die aktuelle Situation im Ortskern Aubing zeigt hingegen, dass die vorhandene Infrastruktur aus verschiedenen Gründen eher rückläufig ist. Es müssen daher im Bereich der Potentialfläche geeignete Flächen für die Nahversorgung bereitgehalten und für die Ansiedlung von Nahversorgern die Infrastruktur im Ortskern Aubing wieder attraktiver gestaltet werden. Hierzu ist die Erarbeitung eines Konzeptes der MGS auch für diesen Bereich erforderlich (vgl. S. 7 und 8).

### **Zu Ziff. 1 des Antragstextes im Beschlussentwurf**

**„Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam und Aubing (...) werden zur Kenntnis genommen. Die unter A) genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden (...)“**

## **1. Umgriff und Grundlagen des Verkehrskonzeptes**

### **1.1 Umgriff Verkehrskonzept**

Der Umgriff des Verkehrskonzeptes beinhaltet nicht den Bereich des gesamten Stadtbezirkes (vgl. auch S. 59). Der Umgriff für das Verkehrskonzept muss weiter ausgeweitet werden. Allein die Forderung „Entlastung des Ortskerns Aubing“ ist zu kleinräumig gedacht. Die umliegenden „Abflussstraßen“ (Richtung Süd/Ost Fabrik-, Kastelburg-, Aubing-Ost und Limesstraße, Richtung West Vestastraße, Kleiber-, Sumpfmeisenweg) werden wesentlich mehr belastet.

In der Beschlussvorlage wird von Seiten der Verwaltung darauf hingewiesen, dass schon alleine um die Klimaziele zu erreichen, der ÖPNV entsprechend auszubauen ist (S. 59). Da die finanziellen Mittel hier nach Ansicht des BA 22 begrenzt sind und hinsichtlich des Ausbaues der Verkehrssysteme im Münchner Westen noch nicht priorisiert wurde, ist diese Zielvorgabe nicht als realistisch zu betrachten (zum Ausbau der U- und S-Bahn siehe nachfolgende Hinweise). Insoweit müssen die Randbedingungen des Verkehrskonzeptes auf Kompatibilität mit den tatsächlichen finanziellen Ressourcen überprüft werden. Weiterhin muss das Verkehrskonzept auch Aussagen zur Verkehrszunahme in allen Einfallstraßen ermöglichen (zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes vgl. S. 17).

Grundsätzlich fehlen noch konkrete Aussagen darüber, wie sich die zusätzliche Verkehrsbelastung in der Lochhausener Straße darstellt und auf welche Weise der zunehmende Verkehr in der Lochhausener Straße abgeführt werden soll. Die Lochhausener Straße wurde in der Machbarkeitsstudie nur im „erweiterten Bereich“ am Knotenpunkt Sumpfmeisenweg untersucht (s. S. 11 der Machbarkeitsstudie).

Weiterhin ist zu überprüfen, ob der Machbarkeitsstudie Einwohnerzuwächse in realistischer Höhe zugrunde gelegt wurden.

## **1.2 Ausbau S4 und U5**

Der Ausbau der S4 West und die Realisierung der U5 bis Freiham lassen noch sehr lange auf sich warten; diese gilt aber als Grundvoraussetzung für die Bebauung in Freiham. Mit einer weiteren Bebauung in diesem Bereich wird die jetzt schon eingeschränkte verkehrstechnische Abwicklung auch im ÖPNV nicht mehr gewährleistet sein.

Der Prognose-Nullfall der Machbarkeitsstudie unterliegt verschiedenen Definitionen, wie beispielsweise dem Ausbau der S4, dem Ausbau der A 99 und (Ziff. 4.2.2 der Studie) und wohl auch der Verlängerung der U5 nach Freiham (hier finden sich in der Machbarkeitsstudie keine konkreten Angaben). Da diese Maßnahmen zwar zeitlich parallel zur Entwicklung der Potentialfläche verwirklicht werden sollen, derzeit jedoch neben Absichtserklärungen die Finanzierung noch nicht sichergestellt ist, kann die Entwicklung der Potentialfläche nur im Zuge der zeitgleichen Entwicklung und einer definitiven Finanzierungszusage dieser Verkehrsprojekte erfolgen. Die Landeshauptstadt München muss daher belastbare Finanzierungszusagen vom Bund und vom Freistaat Bayern einfordern. Dies betrifft vor allem den viergleisigen Ausbau der S4-West, der Verlängerung der U5 nach Freiham und dem Ausbau der A 99; der Ausbau der S4-West kann nicht erst mit der Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen.

## **2. Einzelthemen zur Machbarkeitsstudie Verkehr und Variante 6**

### **2.1 Eichenauer Straße**

Die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße ist entsprechend der Beschlussvorlage (S. 14) mit bis zu 15.000 KfZ/ Tag anzusetzen. Diese Verkehrsbelastung ist größtenteils nach Darstellung in der Beschlussvorlage auf Verkehre – ausgehend vom Landkreis FFB – zurückzuführen (vgl. S. 67 der Machbarkeitsstudie). Es stellt sich daher die Frage, ob mit dem Bau der Variante 6 eine derartige Zunahme des Verkehrs erst ermöglicht wird, und ob ohne den Bau der Variante 6 diese Verkehrsbelastung anderweitig abgeführt wird. Dieser Abgleich ist in der Beschlussvorlage nicht erörtert.

Grundsätzlich würde eine Verkehrszunahme auf bis zu 15.000 KfZ/ Tag auch den Ausbau der Eichenauer Straße erfordern (S. 14). Hier sind bisher keine ausreichenden Aussagen getroffen worden – auch nicht hinsichtlich des Platzbedarfes im Zusammenhang mit dem Ausbau der S4-West und der Radweg Schnellverbindung nach FFB.

Es muss weiterhin in Zusammenarbeit mit der Stadt Puchheim, der Stadt Germering und der Gemeinde Gröbenzell geprüft werden, ob die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße deutlich reduziert werden kann und welche Auswirkungen sich auf die Lochhausener Straße und die Bodenseestraße ergeben. Es sind dabei auch die erweiterten rechtlichen Möglichkeiten der Neufassung der StVO zu berücksichtigen; die Maßnahmen können zB in einem Versuch mit einjähriger Dauer einer Testphase unterzogen werden.

Die Erschließungsstraße darf auf keinen Fall eine gut ausgebaute Durchgangsstraße werden. Sie muss unterbrochen werden (Teil Richtung Eichenauer Str., Teil Richtung Germeringer Weg/Georg-Böhmer Str.), damit kein Durchschuss für Durchgangsverkehr möglich ist.

### **2.2 Radschnellverbindung**

Es fehlen konkrete Angaben zum Ausbau der Radweg Schnellverbindung in den Landkreis Fürstenfeldbruck (s. S. 33).

### **2.3 Radvorrangroute Lochhausen-Freiham**

Die Nord-Süd-Durchwegung mit Umsetzung der Zielkonzeption Radvorrangroute Lochhausen – Freiham ist sinnvollerweise vorzuziehen und in einem separaten Verkehrsbebauungsplan (vergleichbar A99 Zubringer Freiham) weiterzuführen und umzusetzen.

Dieser soll die zeitlichen Phasen mit vorgezogener Errichtung der Radvorrangroute und späterer Erschließung der Potentialfläche umfassen. Ein Durchstich für den MIV ist nicht vorzusehen.

## **2.4 Variante 6 und KfZ-Belastung**

Für die Planung und Bau des 2.RA 1.BA ist erwiesenermaßen keine Anbindung an Aubing notwendig. Eine Erschließungsstraße für die Potentialfläche ist zurzeit nicht erforderlich. Aktuell geht die Stadt davon aus, dass erst über den 1. Bauabschnitt des 2.Realisierungsabschnitts hinaus eine Notwendigkeit dieses Anschlusses gegeben sein wird.

Die als Variante 6 geplante Verkehrsanbindung soll also erst dann weiterverfolgt werden, wenn der entsprechende Bedarf gegeben ist. Dieser hängt im Übrigen auch von der Verkehrsbelastung der Eichenauer Straße ab.

Ebenso ist die Herstellung der Variante 6 weiterhin erst dann möglich, wenn die Randbedingungen zum Bau der Unterführung der S4 geklärt sind – wie beispielsweise exakte Lage der Unterführung im Zuge des Ausbaues der S4, Linienführung Straßenbahn, usw. Zu diesen Themen finden sich in der Beschlussvorlage keine Angaben (vgl. S. 7).

Es ist mit einer erheblichen Mehrbelastung durch die Verkehrsführung der Variante 6 zu rechnen. Mit Herstellung der Variante 6 wird sich keine wirkliche Entlastung des Ortskerns ergeben.

Eine Durchwegung der Potenzialfläche von der Eichenauerstr. zum Germeringer Weg würde nur noch mehr Verkehr aus dem FFB-Landkreis (Puchheim) anziehen. Von einer tatsächlichen Umleitung dieses Verkehrs nach Süden über Freiham auf die A99 ist schwerlich auszugehen. Leider endet die Verkehrsbelastung auch nicht vor der Wildenrotherstraße und an der Altostraße, sondern wird sich in Richtung der Nachbarstadtteile und Bezirke Lochhausen, Neuaubing, Allach, Untermenzing, Obermenzing und Pasing verschieben und diese weiter in Anspruch nehmen.

## **2.5 Georg-Böhmer Str. und Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße**

Die zu erwartende Verkehrsbelastung in der Georg-Böhmer- Straße mit 6.500 KfZ/ Tag ist sehr hoch (- vgl. Machbarkeitsstudie S. 53; zum Vergleich – durchschnittliche Verkehrsstärken auf Bundesstraßen 2012 9.440 KfZ/ Tag). Es muss daher nochmals überprüft werden, ob hier eine getrennte Führung des Radweges notwendig ist, auch wenn dies in der Beschlussvorlage aufgrund des Hinweises auf Tempo-30-Zonen abgelehnt wird (vgl. Beschlussvorlage, S. 15). Es sollten für den Radverkehr aufgrund der zu erwartenden Verkehrsdichte auch alternative Trassen untersucht werden.

Es ist hier von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 500 bis 1.000 KfZ/ Tag aufgrund der Umorientierung der Anwohner auszugehen (s. S. 14). Es fehlen konkrete Aussagen zum Ausbau des Straßenquerschnittes in der Wildenrother Straße und zur Schulwegsicherheit (vgl. S. 44/45).

Für Rückfragen und Gespräche stehe ich jederzeit telefonisch und persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sebastian Kriesel  
Vorsitzender des Bezirksausschuss 22  
- Aubing-Lochhausen-Langwied -

**Auszug aus dem Beschluss:  
Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße**

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08653**

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 03.07.2024**

**E) Anhörung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 - Aubing - Lochhausen - Langwied wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffern 2 und 6.1) und gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage nicht zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 20), die wie folgt gewürdigt wird:

**Stellungnahme:**

**Zur Machbarkeitsstudie Verkehr und zum Umgriff des Verkehrskonzeptes gibt der Bezirksausschuss folgende einstimmig gefasste Stellungnahme ab:**

Zu Ziff. 4 des Antragstextes im Beschlussentwurf

Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.11.2022, M1:5.000 schwarz umrandete Gebiet Eichenauer Straße (...) ist ein Bebauungsplan aufzustellen. (...)"

Der Bezirksausschuss 22 lehnt die Aufstellung eines Bebauungsplanes zum jetzigen Zeitpunkt ab, da nachfolgende Gründe dagegensprechen bzw. die nachfolgend genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Grundsätzlich gelten hier auch die obigen Aussagen zum Verkehrskonzept sinngemäß.

**1. Naherholung und Grünflächen**

Die Schaffung von weiteren Naherholungsbereichen und Grünflächen in Freiham und der näheren Umgebung ist von großer Bedeutung für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürgern.

Die vorhandenen Grünflächen in Freiham haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Der geplante Landschaftspark wird erst mit großer Zeitverzögerung zur Verfügung stehen und es ist nicht gesichert, dass die Größe der Parkanlage für die neuzugezogenen Wohnbevölkerung ausreicht.

Grün-, Aufenthalts und Freizeitflächen müssen großzügiger als geplant ausfallen. Die LHM soll ein differenziertes, multifunktionales Grün für Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung in Auftrag geben, insbesondere in Hinblick auf die Lärmemissionen. Dabei ist sowohl der Landschaftspark in Freiham als auch die Potentialfläche zu untersuchen. Die Potentialfläche wird auch Bauabschnitt Freiham 3 genannt und steht sowohl in der verkehrlichen (s. Punkt

Verkehr) wie auch landschaftlichen Auswirkung in unmittelbaren Zusammenhang.

Der geplante Landschaftspark muss zeitnah so ausgebaut werden, dass entsprechende Erholungsflächen zur Verfügung stehen. Die in der Beschlussvorlage auf S. 60 gemachten Angaben sind hinsichtlich einer Terminplanung zu konkretisieren. Der Ausbau der Naherholungsflächen muss so vorgenommen werden, dass allen Einwohnerinnen und Einwohnern Erholungsflächen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Der Bezirksausschuss hat sich schon in einem früheren Antrag für eine weitere Grünausdehnung auf diesem Areal zugunsten des Landschaftspark ausgesprochen.

Die Entwicklung in Freiham zeigt auch, dass Grün- und Erholungsflächen für das dicht bebaute Wohnquartier unerlässlich sind. Das jetzige Grünband zwischen Neuaubing und

Freiham ist bereits überlaufen. Der Landschaftspark verzögert sich, da nicht mal die Hälfte der geplanten Flächen im städtischen Besitz und damit Zugriff sind. Daher sind die geplanten Potentialflächen, welche sich im städtischen Eigentum befinden, für die Erholungssuchenden zu verwenden.

Dies wäre auch eine deutliche Entlastung für das wichtige, aber schon jetzt stark frequentierte Naherholungsgebiet um die Aubinger Lohe und die wertvollen ökologischen Flächen in der Mooschwaige.

Antwort der Verwaltung:

Die Flächen im Umgriff des Planungsgebietes sind weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen. Aus diesem Grund sollte nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung das Bauleitplanverfahren nicht aufgehoben werden.

In der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495, „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann. Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks im Jahr 2026 und den Bürger\*innen ab Ende 2027 zur Verfügung stehen.

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden, inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauffolgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Eine qualifizierte und ausreichende Freiflächenversorgung im Planungsgebiet Freiham und in der Potentialfläche Aubing ist zum einen wichtig zur Entlastung der Gebiete um die Aubinger Lohe und die Mooschwaige, zum anderen sollen diese durch eine aktive Lenkung des Erholungsverkehrs geschützt werden.

**Stellungnahme:**

**2. Klima- und Hitzeschutz**

Die Begriffe „Freiflächen mit Kaltluftlieferung“ und „Kaltluftleitbahnen“ basieren auf der Klimafunktionskarte der LHM. Entscheidend für die Einstufung als Kaltluftleitbahn ist die Menge an Kaltluft, die transportiert wird. Eine solche Kaltluftleitbahn ist für die Potentialfläche in der Klimafunktionskarte nicht verzeichnet. Im Rahmen des Verfahrens zu dem Bebauungsplan Nr. xxx zur Potentialfläche muss im Vorfeld des Wettbewerbs daher ein stadtklimatisches Gutachten erstellt werden.

Antwort der Verwaltung:

Das Planungsgebiet liegt nicht direkt in einer Kaltluftleitbahn, grenzt aber eine solche an und befindet sich im Umfeld lokaler Luftaustauschprozesse und Flächen mit sehr hoher

Kaltluftlieferung. Daher soll für den geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb als sachverständiger Berater ein/ Klimagutachter\*in hinzugezogen werden. In Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz sollen entsprechende klimatologische Vorgaben in der Wettbewerbsauslobung Berücksichtigung finden. Zur Begleitung des Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahrens soll außerdem ein vertiefendes stadtklimatisches Gutachten durchgeführt werden. Die relevanten klimatischen Gutachten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens erstellt.

#### **Stellungnahme:**

### **3. Soziale und ökonomische Infrastruktur**

Es werden jetzt schon vorhandene Mängel in der sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Infrastruktur verstärkt. Hier bestehen jetzt schon im Bereich von Aubing, Neuaubing und Freiham erhebliche Mängel. Die gewachsene Infrastruktur ist leider besonders bei der Nahversorgung, für die Schul- und Betreuungsplätze sowie in der ärztlichen Versorgung lücken- und mangelhaft. Durch das Neubauwohngebiet wird dieser Mangel weiter zunehmen:

- Für Kitas und Schulen sind die Konzepte der LHM umzusetzen, es fehlen KITAS und das entsprechende Personal
- Für eine flächendeckende ärztliche Versorgung (nicht nur Innenstadtgebiete, sondern auch Stadtrandgebiete) müssen Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung Bayern geführt und ein Umdenken in der Verteilung herbeigeführt werden. Das Ziel muss sein, auch für die Bereiche des 22. Stadtbezirkes und in den Neubaugebieten von Freiham ausreichend niedergelassene Ärzte vorzuhalten.
- Für das Ermöglichen von Einzelhandel ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit dem Stadtteilmanagement der MGS zu beauftragen.
- Es besteht mittlerweile kein ausreichendes Angebot mehr für Seniorinnen und Senioren an Wohnformen, Alten- und Pflegeheimen
- In den Bestandsvierteln (Neuaubing, Bodensee-/Papinstraße, Lochhausen, Lochhausener Straße - Schubinweg ist die Schulwegsicherheit teilweise nicht gewährleistet.

Im Einzelnen ist hierzu zu ergänzen:

Der Bedarf an KITAS ist in der Beschlussvorlage auf S. 29f dargestellt. Es ist jedoch zu befürchten, dass aufgrund der vorhandenen Personalengpässe die KITAS zwar hergestellt, aber tatsächlich nicht betrieben werden können. Hinsichtlich der zu erwartenden Personalengpässe muss für den Stadtbezirk 22 aufgrund der Einwohnerzuwächse ein Konzept erarbeitet werden, damit auch hier den steigenden Einwohnerzahlen Rechnung getragen werden kann. Gleiches gilt für die Ausstattung der Schulen.

Die Ausstattung zur ärztlichen Versorgung wird in der Beschlussvorlage nicht beschrieben. Grundsätzlich müssten im Stadtbezirk Praxisräume in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt werden; mit der kassenärztlichen Vereinigung ist ein Konzept zu Versorgung auch der Gebiete im Stadtrandbereich zu erarbeiten. Bisher begonnene Bemühungen haben keinen Erfolg gezeigt.

In der Beschlussvorlage wird die Nahversorgung beschrieben (S. 22) und gleichzeitig auch Handlungsbedarf für die zunehmenden Einwohnerzahlen festgestellt (S. 29). Die aktuelle Situation im Ortskern Aubing zeigt hingegen, dass die vorhandene Infrastruktur aus verschiedenen Gründen eher rückläufig ist. Es müssen daher im Bereich der Potentialfläche geeignete Flächen für die Nahversorgung bereitgehalten und für die Ansiedlung von Nahversorgern die Infrastruktur im Ortskern Aubing wieder attraktiver gestaltet werden. Hierzu ist die Erarbeitung eines Konzeptes der MGS auch für diesen Bereich erforderlich (vgl. S. 7 und 8).

#### Antwort der Verwaltung zu ärztlicher Versorgung:

Aus Sicht des Gesundheitsreferats (GSR) ist es erforderlich, gesundheitliche Bedarfe noch stärker in die Stadtplanung einzubringen und die Bemühungen der Landeshauptstadt



München und der Wohnungsbaugesellschaften zur Ansiedlung von Praxen stärker zu verzahnen. Im Rahmen der unten genannten Beschlussvorlage „Stadtteilgesundheit für München“ wird das GSR dem Stadtrat vorschlagen, gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft die Schaffung von Räumen für wohnortnahe Gesundheitsversorgung in Stadtteilen mit besonderem Handlungsbedarf zu prüfen.

Das Thema ambulante haus- und kinderärztliche Versorgung wurde zuletzt in der Sitzung des Gesundheitsausschusses des Stadtrats vom 19.01.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08560) behandelt. Ein wesentlicher Aspekt der Bedarfsplanungs-Richtlinie (BP-RL) ist die Niederlassungsfreiheit der Ärzt\*innen innerhalb einer Planungsregion. Die Planungsregion für die vertragsärztliche kinder- und jugendmedizinische Versorgung ist das Stadtgebiet München. Die Planungsregion für die hausärztliche Versorgung umfasst neben dem Stadtgebiet München auch noch den Landkreis München und weitere Gebiete Oberbayerns. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben gibt es für das GSR keine Einflussmöglichkeiten auf die Praxisstandorte innerhalb dieses Gebietes. Die Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns (KVB) werden trotz geringer Handlungsspielräume geführt. Eine Verbesserung der haus- und kinderärztlichen Versorgung in München kann nur in Zusammenarbeit mit der KVB und niedergelassenen Ärzt\*innen gelingen, die beispielsweise bereit sind, ihre Sitze in ein Medizinisches Versorgungszentrum (MVZ) einzubringen.

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der ambulanten medizinischen Versorgung in Regionen mit besonders hohem Bedarf wurden vom GSR in der Beschlussvorlage „Münchner Förderprogramm Arztpraxen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11486) am 20.12.2023 dargestellt. Mit einem städtischen Förderprogramm sollen Haus- und Kinderärzt\*innen einen Anreiz erhalten, ihre Praxis in bestimmte Planungsregionen in Stadtbezirken mit besonderem Bedarf zu verlegen. Der Entscheidung, ein solches Programm zu realisieren, wurde zugestimmt.

Eine Alternative bzw. Ergänzung zu kommunalen MVZ könnten auch die vom Bundesgesundheitsminister angekündigten Gesundheitskioske sein. Sobald ein Gesetzentwurf des Bundes vorliegt, wird die Umsetzbarkeit in München geprüft und dem Stadtrat ein Vorschlag unterbreitet.

An dieser Stelle möchte das GSR auf die im Rahmen der kommunalen Gesundheitsvorsorge subsidiären Angebote der GesundheitsTreffe der LHM verweisen, mit denen die Grundidee der Gesundheitskioske bereits gelebt wird. Die GesundheitsTreffe sind als Einrichtungen des öffentlichen Gesundheitsdienstes organisiert und fungieren als dezentrale Außenstellen des GSR. In Stadtteilen mit großen gesundheitlichen und sozialen Herausforderungen sind die Treffe wichtige niedrigschwellige Anlaufstellen für alle Bürger\*innen rund um das Thema Gesundheit. Auch in Freiham ist die Ansiedlung eines GesundheitsTreffe geplant, der voraussichtlich im 1. Halbjahr 2024 eröffnet. Dort wird dann dem gesamten Stadtbezirk 22 ein umfangreiches Angebot an präventiven und gesundheitsförderlichen Maßnahmen sowie subsidiär versorgenden Angeboten zur Verfügung stehen. Auch wenn die ärztlichen Fachkräfte des Treffe keine haus- und kinderärztliche Versorgung ersetzen können, leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Entlastung niedergelassener Ärzt\*innen.

#### Antwort der Verwaltung zu Personal für KITAs:

##### a) KITAs in freier Trägerschaft

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

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

1. Beschränkung der Zusage auf eine Betriebsträgereinrichtung pro Auswahlverfahren  
„Aus Gründen der schnelleren Inbetriebnahme, der besseren Versorgung mit ausreichend Betreuungsplätzen und der Gewährleistung einer Vielfalt für Kinder und Familien im Stadtgebiet wird empfohlen, bei der gleichzeitigen Bekanntmachung von mehreren Standorten in einem Verfahren die Zusagen für die Träger auf eine Zusage je Verfahren pro Träger zu beschränken.“
2. 6-monatige Sperre nach Zusage  
„Die nächste Bewerbung für einen Träger, der eine Zusage erhalten hat, ist sechs Monate nach Eingang der Bestätigung der Übernahme der Trägerschaft wieder möglich.“
3. Aufnahme neuer Kriterien im Zusammenhang mit Auslastung und Belegung  
„Zukünftig sollen Personal- und Ausfallmanagement sowie Auslastungs- und Belegungsstrategien der Bewerberinnen und Bewerber maßgeblich in die Auswahlentscheidung einfließen.“
4. Ausschluss von Trägern, die Vorgaben zur Mindestauslastung nicht erreichen  
„Um das Risiko von Leerständen zu verringern, wird vorgeschlagen, Träger vom laufenden Verfahren auszuschließen, die 24 Monate nach der Eröffnung einer Betriebsträgereinrichtung zum Januar (laut KiBiGWeb) eine Auslastung von unter 85 % hatten und im Vorjahr eine Auslastung von unter 70 % im Jahresdurchschnitt.“

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

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

#### b) KITAs in städtischer Trägerschaft

Das RBS hatte am 20. September 2023 als städtischer Träger eine Auftaktveranstaltung des Modellprojektes „Neue Wege in Zeiten des Fachkräftemangels“.

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

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

#### Antwort der Verwaltung zu Einzelhandel:

Aus Sicht des Zentrenkonzepts wird Bedarf für ein ergänzendes Nahversorgungsangebot gesehen. Dieses sollte neben den künftigen Bewohner\*innen aus dem Planungsgebiet auch die Nahversorgungssituation der bereits vorhandenen Bewohner\*innen im westlichen Teil Aubings und in den dicht bebauten Gebieten entlang der Wildenrother Str. verbessern. Zusätzlich zu einem Nahversorger sind in den Erdgeschosszonen kleinere Gewerbeeinheiten (z. B. Kiosk, Bäckerei, Büro, örtliche Dienstleistungen) sowie gastronomische Angebote denkbar. Dabei muss jedoch die Stärkung des Nahbereichszentrums entlang der Altostraße (Dorfkern Aubing) als Ziel des Zentrenkonzepts berücksichtigt werden. Aus diesem Grund muss Größe und Besatz des künftigen Nahversorgungsangebots im Planungsgebiet im

weiteren Verfahren geprüft werden.

#### Antwort der Verwaltung zu Angebot für Seniorinnen und Senioren an Wohnformen, Alten- und Pflegeheimen:

Die Daten zum aktuellen Stand des ermittelten Bedarfs an vollstationären Pflegekapazitäten für den Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied stammen aus der derzeit noch gültigen Bedarfsermittlung 2020.

Dort ist für den 22. Stadtbezirk bis 2030 eine Zahl von 1.577 Pflegebedürftigen Einwohner\*innen vorausgerechnet worden, von denen 392 Personen eine vollstationäre Pflege benötigen werden. Dem steht bis 2030 (inklusive der Umsetzung der Pflegeeinrichtung in Freiham und in Abhängigkeit der dann dort zu realisierenden Platzzahl) dann voraussichtlich ein Angebot von maximal 374 Plätzen gegenüber. Dies würde somit lediglich eine ganz geringe Unterdeckung mit 18 Pflegeplätzen bedeuten. Damit ist der Stadtbezirk bei den gut versorgten Regionen. Ein Bedarf für eine zusätzliche Einrichtung kann daher aus diesen Zahlen derzeit nicht abgeleitet werden.

Das Anforderungsprofil für die neue vollstationäre Pflegeeinrichtung in Freiham wurde vom Sozialausschuss in der Sitzung am 23.09.2023 beschlossen.

Die Bedarfe für besondere Wohnformen bzw. Alten- und Pflegeeinrichtungen für Seniorinnen und Senioren, werden im Zuge des weiteren Bauleitplanverfahrens beim Sozialreferat abgefragt und geprüft.

#### **Stellungnahme:**

##### **Zu Ziff. 1 des Antragstextes**

**„Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing (...) werden zur Kenntnis genommen. Die unter A) genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden (...)“**

#### **1. Umgriff und Grundlagen des Verkehrskonzeptes**

##### **1.1 Umgriff Verkehrskonzept**

Der Umgriff des Verkehrskonzeptes beinhaltet nicht den Bereich des gesamten Stadtbezirkes (vgl. auch S. 59). Der Umgriff für das Verkehrskonzept muss weiter ausgeweitet werden. Allein die Forderung „Entlastung des Ortskerns Aubing“ ist zu kleinräumig gedacht. Die umliegenden „Abflussstraßen“ (Richtung Süd/Ost Fabrik-, Kastelburg-, Aubing-Ost und Limesstraße, Richtung West, Vestastraße, Kleiber-, Sumpfmehsenweg) werden wesentlich mehr belastet.

In der Beschlussvorlage wird von Seiten der Verwaltung darauf hingewiesen, dass schon alleine um die Klimaziele zu erreichen, der ÖPNV entsprechend auszubauen ist (S. 59). Da die finanziellen Mittel hier nach Ansicht des BA 22 begrenzt sind und hinsichtlich des Ausbaues der Verkehrssysteme im Münchner Westen noch nicht priorisiert wurde, ist diese Zielvorgabe nicht als realistisch zu betrachten (zum Ausbau der U- und S-Bahn siehe nachfolgende Hin-weise). Insoweit müssen die Randbedingungen des Verkehrskonzeptes auf Kompatibilität mit den tatsächlichen finanziellen Ressourcen überprüft werden. Weiterhin muss das Verkehrskonzept auch Aussagen zur Verkehrszunahme in allen Einfallstraßen ermöglichen (zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes vgl. Seite 17).

Grundsätzlich fehlen noch konkrete Aussagen darüber, wie sich die zusätzliche Verkehrsbelastung in der Lochhausener Straße darstellt und auf welche Weise der zunehmende Verkehr in der Lochhausener Straße abgeführt werden soll. Die Lochhausener Straße wurde in der Machbarkeitsstudie nur im „erweiterten Bereich“ am Knotenpunkt Sumpfmehsenweg untersucht (siehe Seite 11 der Machbarkeitsstudie).

Weiterhin ist zu überprüfen, ob der Machbarkeitsstudie (MBS) Einwohnerzuwächse in realistischer Höhe zugrunde gelegt wurden.

Antwort der Verwaltung:

Der Differenzplan der Variante 6 zeigt (in rot und grün) die wesentlichen Auswirkungen, die sich im nahen Umfeld ergeben. Deutlich ist zu erkennen, dass mit dieser Variante eine Entlastung (grün) in den oben genannten Straßen erreicht wird und auch der Auftrag des Stadtrates, den Ortskern von Aubing zu entlasten, erfüllt wird.

Das Verkehrsmodell der LHM beinhaltet die Strukturdaten aller bis zum Prognosehorizont bekannten Planungen im gesamten Stadtgebiet (d.h. Bebauungsplanverfahren sowie sonstige Vorhaben und Planungen, die verkehrlich relevant sind) und wird immer wieder aktualisiert. Dem Verkehrsmodell und somit auch der vorliegenden Machbarkeitsstudie (MBS) liegt neben den prognostizierten Einwohnerzuwächsen, u.a. auch die vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Maßnahme „Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham“ (siehe Seite 48, MBS) zugrunde.

**Stellungnahme:****1.2 Ausbau S4 und U5**

Der Ausbau der S4 West und die Realisierung der U5 bis Freiham lassen noch sehr lange auf sich warten, diese gilt aber als Grundvoraussetzung für die Bebauung in Freiham. Mit einer weiteren Bebauung in diesem Bereich wird die jetzt schon eingeschränkte verkehrstechnische Abwicklung auch im ÖPNV nicht mehr gewährleistet sein.

Der Prognose-Nullfall der Machbarkeitsstudie unterliegt verschiedenen Definitionen, wie beispielsweise dem Ausbau der S4, dem Ausbau der A 99 und (Ziff. 4.2.2 der Studie) und wohl auch der Verlängerung der U5 nach Freiham (hier finden sich in der Machbarkeitsstudie keine konkreten Angaben). Da diese Maßnahmen zwar zeitlich parallel zur Entwicklung der Potentialfläche verwirklicht werden sollen, derzeit jedoch neben Absichtserklärungen die Finanzierung noch nicht sichergestellt ist, kann die Entwicklung der Potentialfläche nur im Zuge der zeitgleichen Entwicklung und einer definitiven Finanzierungszusage dieser Verkehrsprojekte erfolgen. Die Landeshauptstadt München muss daher belastbare Finanzierungszusagen vom Bund und vom Freistaat Bayern einfordern. Dies betrifft vor allem den viergleisigen Ausbau der S4-West, der Verlängerung der U5 nach Freiham und dem Ausbau der A 99; der Ausbau der S4-West kann nicht erst mit der Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen.

Antwort der Verwaltung:

Seit der Beschlussfassung des Stadtrates zu einer fast wortgleichen Bürgerversammlungsempfehlung (Nr. 14-20 / E 02593) vom 28.05.2019 und dem Beschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00472) „Bau des zweiten Teils des Realisierungsabschnitts Freiham erst nach U-Bahn Anbindung Freiham“ (siehe RIS: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6018404?dokument=v6266730>) vom 02.12.2020 hat sich der Stand und die Entscheidungsgrundlage nicht geändert.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Erstellung von Wohnbauflächen in München kann auf die Planung und sukzessive Umsetzung des neuen Stadtteils Freiham Nord 2. RA nicht verzichtet werden. In Abhängigkeit von der Grundstücksverfügbarkeit soll nach aktueller Rahmenterminplanung für das Gesamtprojekt Freiham das Baurecht im 2. Realisierungsabschnitt Nord voraussichtlich bis zum Jahr 2028 geschaffen und die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt sein. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, so dass nahezu mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham die Anbindung an die U-Bahn sichergestellt ist. Ein Zurückstellen der Planungen zur Realisierung von Wohnbauflächen bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Anbindung ist aufgrund der o. g. Ausführungen nicht sinnvoll und stellt auch keine Alternative dar.

Dem Verkehrsmodell der LHM und somit auch der MBS liegt die vom Stadtrat beschlossene ÖPNV Maßnahme „Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham“ (siehe S. 48, MBS) zugrunde. Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im Vordringlichen

Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB).

([https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage\\_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18\\_0029165.pdf](https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf))

#### **Stellungnahme:**

### **2. Einzelthemen zur Machbarkeitsstudie Verkehr und Variante 6**

#### **2.1 Eichenauer Straße**

Die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße ist entsprechend der Beschlussvorlage (S. 14) mit bis zu 15.000 Kfz/ Tag anzusetzen. Diese Verkehrsbelastung ist größtenteils nach Darstellung in der Beschlussvorlage auf Verkehre - ausgehend vom Landkreis FFB - zurückzuführen (vgl. S. 67 der Machbarkeitsstudie). Es stellt sich daher die Frage, ob mit dem Bau der Variante 6 eine derartige Zunahme des Verkehrs erst ermöglicht wird, und ob ohne den Bau der Variante 6 diese Verkehrsbelastung anderweitig abgeführt wird. Dieser Abgleich ist in der Beschlussvorlage nicht erörtert.

Grundsätzlich würde eine Verkehrszunahme auf bis zu 15.000 Kfz/ Tag auch den Ausbau der Eichenauer Straße erfordern (S. 14). Hier sind bisher keine ausreichenden Aussagen getroffen worden - auch nicht hinsichtlich des Platzbedarfes im Zusammenhang mit dem Ausbau der S4- West und der Radwegschnellverbindung nach FFB.

Es muss weiterhin in Zusammenarbeit mit der Stadt Puchheim, der Stadt Germering und der Gemeinde Gröbenzell geprüft werden, ob die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße deutlich reduziert werden kann und welche Auswirkungen sich auf die Lochhausener Straße und die Bodenseestraße ergeben. Es sind dabei auch die erweiterten rechtlichen Möglichkeiten der Neufassung der StVO zu berücksichtigen; die Maßnahmen können z. B. in einem Versuch mit einjähriger Dauer einer Testphase unterzogen werden.

Die Erschließungsstraße darf auf keinen Fall eine gut ausgebaute Durchgangsstraße werden. Sie muss unterbrochen werden (Teil Richtung Eichenauer Str./ Teil Richtung GermeringerWeg/Georg-Böhmer Str.), damit kein Durchschuss für Durchgangsverkehr möglich ist.

#### Antwort der Verwaltung:

Vorbehaltlich der Aufstellung des Bebauungsplanes wird im Rahmen des Verfahrens u. a. ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Thematik der Eichenauer Straße beinhalten soll. Seitens der Verwaltung besteht ebenfalls der Wunsch den Durchgangsverkehr in der Eichenauer Straße zu minimieren. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Radinfrastruktur wird vom Mobilitätsreferat u. a. die Sperrung für den Kfz-Verkehr untersucht. Es gibt derzeit allerdings noch rechtliche Hürden, da u. a. keine Gefahrensituation vorliegt. Planungen zum Ausbau der S4 liegen dem Mobilitätsreferat nach wie vor nicht vor.

#### **Stellungnahme:**

### **2.2 Radschnellverbindung**

Es fehlen konkrete Angaben zum Ausbau der Radwegschnellverbindung in den Landkreis Fürstenfeldbruck (s. S. 33)

#### Antwort der Verwaltung:

Dazu gibt es den Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 04418, Radschnellwegeverbindungen in München und Umland).

#### **Stellungnahme:**

### **2.3 Radvorrangroute Lochhausen-Freiham**

Die Nord-Süd-Durchwegung mit Umsetzung der Zielkonzeption Radvorrangroute Lochhausen - Freiham ist sinnvollerweise vorzuziehen und in einer separaten Verkehrsbebauungsplan (vergleichbar A99 Zubringer Freiham) weiterzuführen und umzusetzen.

Dieser soll die zeitlichen Phasen mit vorgezogener Errichtung der Radvorrangroute und späterer Erschließung der Potentialfläche umfassen. Ein Durchstich für den MIV ist nicht vorzusehen.

Antwort der Verwaltung:

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird ein Verkehrsgutachten erstellt, in dem unter anderem ein Fokus auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gelegt wird.

**Stellungnahme:****2.4 Variante 6 und KfZ-Belastung**

Für die Planung und Bau des 2.RA 1.BA ist erwiesenermaßen keine Anbindung an Aubing notwendig. Eine Erschließungsstraße für die Potentialfläche ist zurzeit nicht erforderlich. Aktuell geht die Stadt davon aus, dass erst über den 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnitts hinaus eine Notwendigkeit dieses Anschlusses gegeben sein wird.

Die als Variante 6 geplante Verkehrsanbindung soll also erst dann weiterverfolgt werden, wenn der entsprechende Bedarf gegeben ist. Dieser hängt im Übrigen auch von der Verkehrsbelastung der Eichenauer Straße ab.

Ebenso ist die Herstellung der Variante 6 weiterhin erst dann möglich, wenn die Randbedingungen zum Bau der Unterführung der S4 geklärt sind - wie beispielsweise exakte Lage der Unterführung im Zuge des Ausbaues der S4, Linienführung Straßenbahn, usw. Zu diesen Themen finden sich in der Beschlussvorlage keine Angaben (vgl. S. 7).

Es ist mit einer erheblichen Mehrbelastung durch die Verkehrsführung der Variante 6 zu rechnen. Mit Herstellung der Variante 6 wird sich keine wirkliche Entlastung des Ortskerns ergeben.

Eine Durchwegung der Potenzialfläche von der Eichenauerstr. zum Germeringer Weg würde nur noch mehr Verkehr aus dem FFB-Landkreis (Puchheim) anziehen. Von einer tatsächlichen Umleitung dieses Verkehrs nach Süden über Freiham auf die A99 ist schwerlich auszugehen. Leider endet die Verkehrsbelastung auch nicht vor der Wildenrotherstraße und an der Altostraße, sondern wird sich in Richtung der Nachbarstadtteile und Bezirke Lochhausen, Neuaubing, Allach, Untermenzing, Obermenzing und Pasing verschieben und diese weiter in Anspruch nehmen.

**2.5 Georg-Böhmer Str. und Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße**

Die zu erwartende Verkehrsbelastung in der Georg- Böhmer- Straße mit 6.500 KfZ/ Tag ist sehr hoch (- vgl. Machbarkeitsstudie, S. 53; zum Vergleich - durchschnittliche Verkehrsstärken auf Bundesstraßen 2012 9.440 KfZ/ Tag). Es muss daher nochmals überprüft werden, ob hier eine getrennte Führung des Radweges notwendig ist, auch wenn dies in der Beschlussvorlage aufgrund des Hinweises auf Tempo-30-Zonen abgelehnt wird (vgl. Beschlussvorlage, S. 15). Es sollten für den Radverkehr aufgrund der zu erwartenden Verkehrsdichte auch alternative Trassen untersucht werden.

Es ist hier von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 500 bis 1.000 KZ/ Tag aufgrund der Umorientierung der Anwohner auszugehen (s. S. 14). Es fehlen konkrete Aussagen zum Ausbau des Straßenquerschnittes in der Wildenrother Straße und zur Schulwegsicherheit (vgl. S. 44/45).

Antwort der Verwaltung (zu 2.4 und 2.5):

Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 19.01.2019 „Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham - Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“, (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11927) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen.

Vorbehaltlich der Aufstellung des Bebauungsplanes wird im Rahmen des Verfahrens u. a. ein Verkehrsgutachten erstellt, welches die verkehrlichen Auswirkungen vertieft weiter untersucht.

In der Vollversammlung am 24.07.2019 hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München mit den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West beschäftigt (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13679) und u.a. folgendes beschlossen:

„2. Der Stadtrat stimmt den im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Pasing - Buchenau vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgesehenen Ausbaumaßnahmen von Bahnquerungen im Einzelnen wie folgt zu:

[...]

f) Bahnüberführung Germeringer Weg: Verschiebung des BÜ Germeringer Weg nach Westen. Lichte Höhe 3,8 m; Querschnitt 6,5 m Fahrbahn, plus 2 x 2,5 m Gehbahn und 2 x 2,5 m Radweg zzgl. Sicherheitsabstände, Stützmauern, Notgehweg“.

Ob zusätzlich eine Tram in Zukunft realisiert werden wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, die frühestens in der zweiten Hälfte der 2020-er Jahre von den MVG durchgeführt werden soll. Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist die Linienführung der Tram über die Limesstraße und Pretzfelder Straße vorgesehen. Der Untersuchungskorridor erstreckt sich über einen deutlich größeren Betrachtungsraum, so dass auch eine Linienführung über die Georg-Böhmer-Str. zur S-Bahnhaltestelle Aubing möglich wäre und im weiteren Verlauf das Planungsgebiet im Süden queren würde. Für den letztgenannten Fall müsste die lichte Breite und Höhe der Bahnüberführung Germeringer Weg angepasst werden.

Die Einbeziehung der Linienführung, die das Planungsgebiet betreffen, sollen bei der Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs als freizuhaltender Korridor, der die künftige Tramtrasse ermöglicht, einbezogen werden.

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

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

### **Allgemeines**

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

### **Inklusion**

Beschlussentwurf:

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

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

Stellungnahme:

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

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



## **Landschaftspark**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme:

Aus den geschilderten Gegebenheiten lässt sich nicht ableiten, dass der Landschaftspark in seiner Gesamtheit zeitnah zur Verfügung steht, zumal die dafür notwendigen Grundstücke nicht vorhanden sind. Aufgrund des zu erwartenden Einwohnerzuwachses muss der Landschaftspark zeitnah in vollem Umfang hergestellt werden, da bereits jetzt ein erheblicher Erholungsdruck auf die nahegelegenen Flächen in der Aubinger Lohe, der Mooschwaige und deren Umfeld besteht.

## **Einleitung des Bauleitplanverfahrens für die Potentialfläche Aubing/ Machbarkeitsstudie Verkehr**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme:

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

## **Verlängerung der U-Bahn nach Freiham**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme:

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

## **S-Bahn**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme:

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

## **Expressbusse im Vorläuferbetrieb für die neue U-Bahnverbindung**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme:

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

## **Stellplatzsituation/ Fahrradabstellanlagen/ Versiegelung**

Beschlussentwurf:

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

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

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

Stellungnahme:

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

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

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

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

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

### **Planungen zum Badensee Freiham/ Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades**

Beschlussentwurf:

Die Variante 3 (Planung Badensee) wird weiterverfolgt (S. 6).  
Die Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades ist derzeit nicht vorgesehen (S. 47)

Stellungnahme:

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

## **Erdgeschosszonen Wohnbauquartiere**

### **Beschlussentwurf:**

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

### **Stellungnahme:**

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

## **Nutzung der Dachflächen**

### **Beschlussvorlage:**

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

In einigen Lagen können die Dachflächen nur mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden (S. 30)

### **Stellungnahme:**

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

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

## **Holzbau und Fassadenbegrünung**

### **Beschlussentwurf:**

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

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

### **Stellungnahme:**

Die Beschlussvorlage äußert sich hier sehr widersprüchlich.

## Schulen und KITAS

### Beschlussentwurf:

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

### Stellungnahme:

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

## Soziale Einrichtungen

### Beschlussentwurf:

Im Beschlussentwurf wurde das Thema nicht aufgegriffen.

### Stellungnahme:

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

## Lärmschutz

### Stellungnahme:

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

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

## Klimaschutz

Stellungnahme:

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

## Entsorgung

Stellungnahme:

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

## Bebauung

Stellungnahme:

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

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

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

Auszug aus dem Beschluss:

**Siedlungsschwerpunkt Freiham**

**Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10582**

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2024**

#### **F) Beteiligung des Bezirksausschusses 22**

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

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

#### **Stellungnahme:**

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

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

#### **Allgemeines**

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

#### **Inklusion**

Beschlussentwurf:

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

Die Broschüre „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahre 2018 für diesen Stadtteil herausgegeben wurde, behält weiterhin ihre Gültigkeit und auch der 2. RA Freiham Nord soll hinsichtlich der

inklusive Ausgestaltung anhand der Ziele und Maßnahmen, die darin beschrieben sind, weiterentwickelt und umgesetzt werden (Seite 30/31).

Stellungnahme BA 22:

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

1. Die Erfahrung aus dem 1. RA zeigen, dass auch während der Bauphasen die Barrierefreiheit gesichert sein muss, auch bei Provisorien.

2. Der besondere Schutz für Schüler\*innen entlang der Baufelder ist zeitlich ab Baubeginn zu gewährleisten.

3. Die Barrierefreiheit an den Bordsteinabsenkungen muss auch für Rollstühle und Rollatoren gesichert sein (Abflachung auch außerhalb von LZA und Fußgängerüberwegen). Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Behindertengruppen darf nicht einseitig erfolgen, eine Änderung der technischen Festlegungen aus dem Jahr 1991 ist zwingend erforderlich.

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

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

#### **2.) Antwort der Verwaltung zur Barrierefreiheit an Bordsteinabsenkungen:**

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

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 10.10.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09755) hat der Stadtrat zur Kenntnis genommen, dass für gesicherte Querungen (mit Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen) zwei barrierefreie Ausbaustandards (differenziert 0/6 cm und einheitlich 3 cm abgerundet) nach DIN 18040-3 zur Verfügung stehen und je nach örtlicher Gegebenheit zum Einbau kommen. Die differenzierte Querung (0/6 cm-Lösung) ist die Standard-Lösung, die wo immer möglich zur Anwendung kommt.

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

Der Bauausschuss hat das Baureferat außerdem beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat, den bestehenden Arbeitsgruppen (z. B. AG Bodenindikatoren) und bei Bedarf auch anderen zivilgesellschaftlichen Organisationen, differenzierte Bordsteinhöhen ebenso für ungesicherte



Querungsstellen (also Übergänge ohne Ampeln oder Zebrastreifen, z. B. in Tempo-30-Zonen) zu prüfen und ggf. einzuführen.

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

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

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

### **Landschaftspark**

**Beschlussentwurf:**

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

**Stellungnahme BA 22:**

Aus den geschilderten Gegebenheiten lässt sich nicht ableiten, dass der Landschaftspark in seiner Gesamtheit zeitnah zur Verfügung steht, zumal die dafür notwendigen Grundstücke nicht vorhanden sind. Aufgrund des zu erwartenden Einwohnerzuwachses muss der Landschaftspark zeitnah in vollem Umfang hergestellt werden, da bereits jetzt ein erheblicher Erholungsdruck auf die nahgelegenen Flächen in der Aubinger Lohe, der Mooschwaige und deren Umfeld besteht.

### **Antwort der Verwaltung:**

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

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

Landschaftspark (südlicher Teilbereich) im laufenden Verfahren, für den auch bereits zwei Beteiligungsverfahren durchgeführt wurden.

In der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495, „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt.

Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann.

Um die Grünflächenversorgung der Bewohner\*innen des ersten Realisierungsabschnittes von Freiham sicherzustellen, wird das Baureferat einen ersten Bauabschnitt des Landschaftsparks, der unabhängig von anderen Planungen geplant und realisiert werden kann, herstellen. Dabei handelt es sich um einen mehrere Hektar großen Bereich im Südosten, angrenzend an den bestehenden Sportpark. Hier soll ein differenziertes Angebot von Jugendspiel- und Sportflächen sowie Spiel- und Aufenthaltsbereichen für alle Altersklassen entstehen. In Abhängigkeit zur Baurechtschaffung ist eine Realisierung ab 2027 geplant. Für die übrigen Flächen des ersten Realisierungsabschnittes des Landschaftsparks ergeben sich aufgrund der komplexen Zusammenhänge zwischen den Planungen des Ausbaus der BAB 99 und den weiteren Planungen von Freiham (Autobahnzubringer, Landschaftsbrücken und U-Bahnbau) zeitliche Abhängigkeiten und Auswirkungen der Planungen untereinander.

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

Zum Stand der Eigentumsverhältnisse im Bereich des künftigen Landschaftsparks Freiham kann Folgendes mitgeteilt werden:

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

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

**Einleitung des Bauleitplanverfahrens für die Potentialfläche Aubing/  
Machbarkeitsstudie Verkehr**

**Beschlussentwurf:**

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

**Stellungnahme BA 22:**

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

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

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

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

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

**Verlängerung der U-Bahn nach Freiham****Beschlussentwurf:**

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

**Stellungnahme BA 22:**

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

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

Mit Beschluss des Stadtrats vom 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02486)

wurde das Baureferat beauftragt, die Planungen für die Gesamtverlängerungsstrecke der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham fortzuführen und Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Die hierzu erforderlichen Mittel wurden in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) eingestellt.

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

Die bisherigen U-Bahn-Projekte der Landeshauptstadt München wurden durch den Bund und den Freistaat Bayern gefördert. Ein Förderantrag für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 von Pasing nach Freiham kann frühestens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass zumindest große Teile der Verlängerungsstrecke förderfähig sind (vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11171). Auf Basis der gegenwärtigen Planungen wird eine Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Freiham gegen Ende der 2030er Jahre erwartet.

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

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

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

In Abhängigkeit von der Grundstücksverfügbarkeit soll nach aktueller Rahmenterminplanung für das Gesamtprojekt das Baurecht im 2.

Realisierungsabschnitt Nordteil voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2028 geschaffen und die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt werden. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist mit einem ähnlich liegenden Zeitraum zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, so dass mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham auch die U-Bahn angebunden ist.

## **S-Bahn**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme BA 22:

Der Betrieb der S-Bahn ist äußerst unzuverlässig. Nicht nur infolge der zahlreichen Betriebseinschränkungen ist die S-Bahn insbesondere in Hauptverkehrszeiten bereits extrem ausgelastet. Im Falle des Ausbaues der S4-West sind zum derzeitigen Sachstand keine belastbaren Finanzierungszusagen vorhanden. Der Baubeginn zum Ausbau der S4-West ist überhaupt nicht absehbar. Ebenso besteht bereits jetzt eine

erhebliche Auslastung der S8. Der Betrieb der S-Bahn kann daher nicht als Grundlage für ein weiterführendes Mobilitätskonzept betrachtet werden.

**Antwort der Verwaltung:**

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

[https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage\\_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18\\_0029165.pdf](https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf)

**Expressbusse im Vorläuferbetrieb für die neue U-Bahnverbindung**

Beschlussentwurf:

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

Stellungnahme BA 22:

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

**Antwort der Verwaltung:**

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

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

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

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

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

Ein Expressbusangebot aus Freiam, sei es nach Moosach oder zur heutigen U5 an der Westendstraße über die A96, würde jährliche Kosten im niedrigen bis mittleren -

bei der Linie X5 sogar noch höheren - siebenstelligen Bereich verursachen, und das allein für zusätzliche Angebote in einem Teilbereich der Stadt München. Daher ist von einer möglichen Umsetzung bis auf Weiteres abzusehen.

### **Stellplatzsituation/ Fahrradabstellanlagen/ Versiegelung**

**Beschlussentwurf:**

Das Stellplatzverhältnis soll je Wohneinheit auf maximal 0,5 reduziert werden.

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

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

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

**Stellungnahme BA 22:**

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

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

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

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

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

**Antwort der Verwaltung:**

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

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

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

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

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

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

### **Planungen zum Badesee Freiham/ Situierung eines ganzjährig nutzbaren Schwimmbades**

Beschlussentwurf:

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

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

Stellungnahme BA 22:

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

### **Antwort der Verwaltung zum ganzjährig nutzbaren Schwimmbad:**

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

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

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

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

Dabei stellen sich zwei Herausforderungen: Standortsuche und Wirtschaftlichkeit. Die SWM selbst haben im Münchener Stadtgebiet keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung, die sich für die Bebauung mit einem zusätzlichen öffentlichen Schwimmbad eignen würden. Für ein ganzjährig nutzbares Hallenbad wird mindestens eine Gesamtfläche von ca. 6.000 – 10.000 qm benötigt. Für den sinnvollen Neubau eines Freibades wäre die dreifache Größe nötig. Die Standortsuche gestaltet sich in allen Stadtbezirken herausfordernd. Aktuell sind die SWM in enger Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport, um mögliche



Flächen für die gemeinsame Nutzung (öffentliches Bad und Schulschwimmbad) zu untersuchen. Bis dahin arbeiten wir bereits intensiv daran, die bestehenden Flächen möglichst vielen Kunden\*innen optimal zur Verfügung zu stellen.

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

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

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

Die hier vorgetragenen Erkenntnisse treffen unverändert weiterhin zu.

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

In Zusammenhang mit der Forderung des BA 22 nach einem ganzjährig nutzbaren Schwimmbad im Münchner Westen kann auf den Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 20.02.2024 (SB) Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07202 verwiesen werden. Hier ging es um die Forderung des BA 23 zur Errichtung eines Hallenbades mit Sauna für den Münchner Nord-Westen / Bau eines Schwimmbades in Allach im benachbarten Stadtbezirk 23.

Mit Bezug auf den Beschluss des Sportausschusses vom 20.09.2023 wird in dem o. g. Beschluss die strategische Neuausrichtung der Sportentwicklungsplanung, die den Bau eines Bades im Münchner Nordwesten einschließt, verwiesen. Die SWM selbst haben im Münchener Stadtgebiet keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung, die sich für die Bebauung mit einem zusätzlichen öffentlichen Schwimmbad eignen. Der strategischen Neuausrichtung der Sportentwicklungsplanung, die auch die Umsetzung der Maßnahmen für den Münchner Nord-Westen umfasst, wurde seitens des Stadtrates zugestimmt. Konkrete Planungen, ob dieses öffentliche Bad in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Bezirkssportanlage an der Ludwigsfelder Straße errichtet werden soll, liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Im nächsten Schritt soll im Rahmen eines gemeinsamen Planungsverfahrens zusammen mit den Stadtwerken München (SWM) geprüft werden, welche Synergien und Möglichkeiten sich aus dieser direkten Nachbarschaft ergeben, um diese in die weiteren Planungen der Bezirkssportanlage

an der Ludwigsfelder Straße am Grenzverlauf zwischen den Stadtteilen Moosach und Allach einfließen zu lassen.

### **Erdgeschosszonen Wohnbauquartiere**

**Beschlussentwurf:**

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

**Stellungnahme BA 22:**

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

### **Antwort der Verwaltung:**

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

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

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

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

Im Übrigen wird der im vorliegenden Beschlussentwurf „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt“ unter Kapitel

I.E) Ziffer 6 (S. 56f) bereits dargelegte Sachverhalt für die Beantwortung aus Sicht des Zentrenkonzepts für ausreichend erachtet.

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

### **Nutzung der Dachflächen**

Beschlussvorlage:

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

In einigen Lagen können die Dachflächen nur mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden (S. 30)

Stellungnahme BA 22:

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

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

### **Antwort der Verwaltung:**

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

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

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

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

auf den anderen Dächern denkbar.

### **Holzbau und Fassadenbegrünung**

Beschlussentwurf:

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

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

Stellungnahme BA 22:

Die Beschlussvorlage äußert sich hier sehr widersprüchlich.

### **Antwort der Verwaltung:**

Zunächst wird im Zusammenhang mit der Holz- und Holzhybridbauweise sowie der Fassadenbegrünung in Ergänzung der Textpassagen dieser Beschlussvorlage auch auf die Empfehlungen, die mögliche Lage und die jeweiligen Anteile in den Ausführungen der Anlage 4b zur Rahmenplanung „2 RA Freiham Nord – Rahmenplan Fachkonzepte Kennwerte“ (Stand 20.04.2023) auf den Seiten 126/127 und 134/135 verwiesen. Hierin wird dargestellt, dass die Holz- bzw. Holzhybridbauweise und die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angewendet werden, sondern gewisse Bereiche und Anteile zur Umsetzung angesetzt werden sollten. Nicht alle Gebäude sollen zudem als Holzbau oder Holzhybrid konzipiert werden. Allein dadurch ergibt sich schon eine gewisse Flexibilität. Des Weiteren schließt sich die Kombination von Holz- bzw. Holzhybridbauweise und Fassadenbegrünung nicht per se aus. Im vorliegenden Beschluss wird unter Kapitel I.A.2.e) „Klimaschutz und Klimaanpassung im 2. RA Freiham Nord“, Unterpunkt „Zur Holzbauweise“ (Seiten 27 und 28) darauf hingewiesen, dass im 2. RA „die Holz- oder Holzhybridbauweise vorwiegend konstruktiv, innerhalb des Gebäudes realisiert werden muss und nur in wenigen Fassaden sichtbar sein wird“. Die Möglichkeit und Einräumung der Holzhybridbauweise gemäß den Ausführungen im Kapitel I.A.2.e) der vorliegenden Beschlussvorlage eröffnet nicht nur im Hinblick auf den Brandschutz bzw. die Feuerweherschließung eine leichtere Bewältigbarkeit, sondern ist auch für die Kombination mit Fassadenbegrünung zuträglich.

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

### **Schulen und KITAS**

Beschlussentwurf:

Es ist eine 5-zügige Grundschule, und eine 5-zügige Mittelschule geplant (S. 11).

Weiterführende Schulen sind nur als Option vorgesehen – es sollen lediglich die entsprechenden Flächen freigehalten werden (S. 13).

Stellungnahme BA 22:

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

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

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

Die nachfolgenden Bebauungsplanverfahren für den 2. Realisierungsabschnitt des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie die Genehmigungs- und Ausführungsplanungen des Referates für Bildung und Sport werden die Schulplanungen jedoch in Abstimmung mit weiteren beteiligten Referaten vertiefen und konkretisieren.

Im Folgenden wird gemäß den Angaben des Referates für Bildung und Sport der aktuelle Stand der Schulplanungen zu den weiterführenden Schulen dargestellt:

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

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

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

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

### **2.) Antwort der Verwaltung zu Personal für Kindertageseinrichtungen:**

#### **a) Kindertageseinrichtungen in freier Trägerschaft / Betriebsträgerschaft**

Gemäß des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.01.2011 („Start der stufenweisen Einführung der Münchner Förderformel für

Kindertageseinrichtungen [...]“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05360) wurde das Referat für Bildung und Sport (RBS) beauftragt, für neugebaute stadteigene Kindertageseinrichtungen ein Trägersauswahlverfahren durchzuführen um geeignete Träger zum Betrieb der Einrichtung auszuwählen.

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

1. Beschränkung der Zusage auf eine Betriebsträgereinrichtung pro Auswahlverfahren.

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

2. 6-monatige Sperre nach Zusage

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

3. Aufnahme neuer Kriterien im Zusammenhang mit Auslastung und Belegung

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

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

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

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

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

#### **b) Kindertageseinrichtungen in städtischer Trägerschaft**

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

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

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

## **Soziale Einrichtungen**

Beschlussentwurf:

Im Beschlussentwurf wurde das Thema nicht aufgegriffen.

Stellungnahme BA 22:

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

### **1.) Antwort der Verwaltung zu Infrastruktureinrichtungen im Allgemeinen:**

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

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

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

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

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

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

Nach dem Beschluss „In der Krise für München da: Zugänge und Eingangsbereiche der Sozialbürgerhäuser weiter verbessern“ (Sitzungsvorlag Nr. 20-26 / V 11957 vom 06.02.2024) werden die Sozialbürgerhäuser ihr ganzheitliches und zugleich wohnortnahes und bedarfsorientiertes Netz sozialer Hilfen und Angebote weiter ausbauen.

Dieser regionsbezogene Teil des SBH-Konzeptes, die sogenannte Sozialraumorientierung, hat das Ziel, die Bürger\*innen noch bedarfsgerechter zu beraten und zu unterstützen, indem auch die speziellen Lebens- und Aktionsräume berücksichtigt und in die Hilfen einbezogen werden. Wichtig für die Zusammenarbeit der SBH mit weiteren sozialen Einrichtungen in der Sozialregion im Sinne der Bürger\*innenorientierung ist die Kenntnis der verschiedenen Akteur\*innen sowie der Aufbau von Strukturen der Vernetzung und Kooperation. Ein Ziel der stetigen Vernetzung und Kooperation ist es, die jeweiligen Einrichtungen über die Angebote der SBH so zu informieren, dass diese bei Bedarf die Bürger\*innen in die sozialen

Hilfen und Angebote der SBH vermitteln können und dabei eine ggf. vorhandene Scheu vor dem Gang ins SBH abfedern können. Ein weiteres Ziel ist, die Angebote der sozialen Einrichtungen im Viertel zu kennen, um im Rahmen der Beratung und/oder der Fallarbeit im SBH die Bürger\*innen entsprechend ihren Bedarfen gut und/oder ergänzend zu den Leistungen der SBH weitervermitteln zu können.

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

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

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

### **3.) Antwort der Verwaltung zur Infrastruktur Feuerwehr:**

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

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

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

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

### **4.) Antwort der Verwaltung zur polizeilichen Infrastruktur:**

Das Polizeipräsidium München teilte im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Zuständigkeitsbereich der PI 45 (Pasing) im März 2023 den auch heute noch zutreffenden Planungsstand mit:

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

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



des Unfallaufkommens getroffen.

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

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

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

### **Lärmschutz**

Stellungnahme BA 22:

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

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

### **Antwort der Verwaltung:**

Die Autobahn GmbH ist beim Ausbau der Autobahn gemäß §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dazu verpflichtet, Lärmvorsorge hinsichtlich der Bestandsbebauungen bzw. angrenzender Planungen, die sich im fortgeschrittenen Verfahren befinden, zu berücksichtigen und die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Landeshauptstadt München ist mit ihren Fachstellen an regelmäßigen Terminen mit der Autobahn GmbH beteiligt, um eine integrierte, aufeinander abgestimmte Planung zu erreichen. In der dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten sog. Vorplanung der Autobahn GmbH sieht der 6-spurige Ausbau der A 99 eine bestandsorientierte Ingenieursplanung mit einer zusätzlichen 4 m hohen Lärmschutzwand auf dem bestehenden 10 m hohen Autobahn-Wall bis zum Germeringer Weg und einen lärmindernden Fahrbahnbelag vor. Durch diese Maßnahmen wird die Bebauung und der Landschaftspark in den im Verfahren befindlichen Abschnitten geschützt. Bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens für das Ausbauprojekt der A 99 sind die o.g. Fachstellen der LHM in kontinuierlicher Abstimmung mit der Autobahn GmbH, um auch für die Bereiche von Freiham, die sich noch nicht in der Umsetzung

befinden, Synergien in Bezug auf eine Verbesserung der Lärmsituation für den zweiten Abschnitt des Landschaftsparks und die künftig geplante Wohnbebauung im nördlichen 2. RA durch eine integrierte Planung zu erreichen. Durch die im Vorgriff auf eine zukünftige Planung umzusetzenden, über das aktuell notwendige Maß hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen, deren Kosten von der LHM zu tragen sein werden, wird es eine gesonderte Untersuchung geben, die dem Stadtrat vorgelegt werden soll.

### **Klimaschutz**

Stellungnahme BA 22:

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

### **Antwort der Verwaltung:**

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

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

### **Entsorgung**

Stellungnahme BA 22:

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

**Antwort der Verwaltung:**

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

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

Falls die Leichtverpackungen künftig tatsächlich auf Privatgrund gesammelt werden müssten, wären ggf. Vorkehrungen in den vertiefenden Planungen bzw. in der Umsetzung notwendig. Allerdings lassen die Pilotversuche sowie anschließende Evaluierung heute noch keinen Schluss zu, wie sich die LHM hinsichtlich zukünftiger Entsorgungssysteme zu diesen betreffenden Wertstoffen entscheiden wird. Aus vorgenanntem Grund und da die Rahmenplanung als informelle Planung fungiert und eine beispielhafte Möglichkeit der Umsetzung darstellt sowie noch Flexibilität für die weitere Planung zulässt, wird eine Überarbeitung der Rahmenplanung zu diesem Punkt nicht für erforderlich gehalten.

**Bebauung**

Stellungnahme BA 22:

Lt. „Fachkonzept 03.02.11 Kennzahlen“ Abs. 2 geht die Rahmenplanung von einer Wohnungsgröße von durchschnittlich 93 m<sup>2</sup> und einer Belegung von 2,6 EinwohnerInnen aus. Das passt nicht zu den im sozialen Wohnungsbau üblichen Maßstäben. Die angemessene Grundfläche einer Wohnung laut Sozialgesetzbuch, „Informationen zur Angemessenheit der Unterkunftskosten im Rahmen des Arbeitslosengeldes II“, liegt bei 4 Personen bei ca. 85 - 90 qm oder 4 Wohnräumen. Das würde für Freiam 2.RA bei 6.000 Wohnungen und 93 m<sup>2</sup> und 4 Personen je Wohnung eine Personenzahl-Gesamtzahl von **24.000** ergeben.

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

**Antwort der Verwaltung:**

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

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

**Stellungnahme des BA 22 vom 07.08.24 zum Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) (Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092)**

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 – 1. Bauabschnitt des 2.**

**Realisierungsabschnittes Freiham Nord Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 Zu TOP 6.4.1./1. der TO zur Sitzung vom 07.08.2024 Allgemeine Hinweise** Verschiedene

Themen wurden bereits in den Stellungnahmen des Bezirksausschusses 22 zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung und zur Städtebaulichen Entwicklung in der Eichenauer Straße (vgl. Ziff. 6.4.1./1. der TO vom 15.11.2023 und zum Siedlungsschwerpunkt Freiham – Freiham Nord – Rahmenplanung 2. Realisierungsabschnitt (vgl. Ziff. 6.4.1./1. der TO vom 20.03.2024) aufgegriffen. Diese Anmerkungen gelten sinngemäß auch für die vorliegenden Beschlussentwurf und werden nicht in allen Teilen nochmals erläutert. Zitate bzw. Erläuterungen aus der Beschlussvorlage sind kursiv dargestellt. Die Seitenzahlen beziehen sich auf die Textstellen im Beschlusstext. **A Bebauung Bebauungsdichte** Auf 26,6 ha sollen mit 2.800 Wohneinheiten mit 7.200 Einwohnerinnen und einer Wohnfläche von ca. 110.000 m<sup>2</sup> entstehen (S. 30 und 235). Die Bebauung soll zu 60% im geförderten Wohnungsbau und bis zu 40 % im freifinanzierten konzeptionellen Wohnungsbau erfolgen (S. 30). Zur Bebauungsdichte und den daraus resultierenden Kennzahlen wird nachfolgend Stellung genommen. **GRZ (Grundflächenzahl; Versiegelungsfläche/ Grundstücksfläche)** Die Festsetzung erfolgt als absoluter Wert und nicht als Verhältniszahl (GRZ), da der zukünftige Grundrisszuschnitt nicht bekannt ist; die GR-Festsetzung soll aber eindeutig einem Baugrundstück zugeordnet werden (S. 43) Gleichzeitig wird festgestellt, dass sich bei der Bildung der Grundstücke auch überdurchschnittlich hohe GRZ ergeben können, dabei sollen auch Überschreitungen zugelassen werden (S. 45) Dieses Verfahren birgt das Risiko, dass die ohnehin schon hohe Bebauungsdichte überschritten werden könnte. Das hier dargestellt Vorgehen erfordert eine genaue Kontrolle im Baugenehmigungsverfahren. Wie dieser letztlich organisiert wird, ist im Beschlussentwurf nicht dargestellt.

## **Überschreitung der GFZ (Geschossflächenzahl; Summe Geschossflächen/ Grundstücksgröße)**

*Hinsichtlich der GFZ-Obergrenzen werden die Orientierungswerte des § 17 BauNVG zumeist um das Doppelte überschritten (S. 50) In der Regel sind 5 bis 8 Vollgeschosse geplant – mit Gebäudehöhen bis 26,5 m (S. 51, 52). Dies erfordert vom Bauordnungsrecht abweichende Abstandsflächen – nämlich 0,2 bis 0,3 H, mindestens aber 3 m. Normalerweise gilt 1 H (S. 63) Der angestrebte Wert ist sehr hoch und gilt nach § 17 BauNVG für „urbane Gebiete“. Die Festlegung auf 0,2 H gilt nach den Ausführungen im Beschlusstext auf S. 63 bei Lücken in der Blockrandbebauung. Bei einer Gebäudehöhe von 26,5 m ergäbe sich damit ein Abstand von 5,3 m. Diese Festlegung sollte nochmals überprüft werden.*

### **Nutzung der Dachflächen**

*Die Dachflächen sollen bis ca. 50% mit Photovoltaikanlagen versehen werden (S. 57). Eine Gesamtbetrachtung der Nutzung der Dachflächen hinsichtlich der einzelnen Nutzungen liegt nicht vor (Photovoltaikanlagen, Nutzung als Erholungsfläche).*

## **B Verkehr**

### **Mobilitätsstrategie 2035**

*Als konkretes Ziel der Mobilitätsstrategie 2035 sollen mindestens 80% des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV sowie den Fuß und Radwegverkehr zurückgelegt werden (S. 23). Für den 2. RA von Freiam Nord geht das Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (...) von einem Modal Split aus, bei dem 27% der Wege mit dem Motorisierten Individualverkehr, 28 % mit dem ÖPNV, 22% zu Fuß und 23% mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (S. 135)*

Diese Ansätze erfordern einen umfassenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Das wird in der Beschlussvorlage nicht mit dem notwendigen Nachdruck dargestellt. Es fehlen genaue Angaben zur Terminplanung und zur Finanzierung des Ausbaues der U5, der S4-West, zur umfassenden Sanierung und Ergänzung des Radwegnetzes im Stadtbezirk 22 und zur Ergänzung des Busnetzes.

### **E-Ladesäulen – Stromnetz**

In der Beschlussvorlage ist nicht erläutert, in welchem Umfang eine Infrastruktur mit E-Ladesäulen aufgebaut werden soll.

### **Ausbau Radwegnetz**

*Insgesamt sieht die Planung ein differenziertes Netz an Rad- und Fußgängerverbindungen vor (S. 70).*

Der Ausbau des Randwegnetzes darfs ich nicht nur auf den Umgriff des Bebauungsplanes erstrecken, sondern es muss der Stadtbezirk 22 mit den erforderlichen Wegebeziehungen betrachtet werden. Ein Ausbau der Infrastruktur ist hier dringend erforderlich, zumal das Mobilitätskonzept auch einen erheblich höheren Anteil des Radverkehrs zugrunde legt.

#### **Mobilitätskonzept Freiham Nord**

*Unter anderem sind folgende Themengebiete Grundlage und Voraussetzung des Mobilitätskonzeptes (vgl. S. 28):*

*Parkraumbewirtschaftung*

*Verkehrsüberwachung im Quartier*

*-Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren*

*Gesamtkonzept für die Fein- und Ersterschießung von Freiham*

*Innovatives Verkehrsmittel auf der Aubinger Allee (Forschungsprojekt)*

*Attraktive Radverkehrsverbindung in die Innenstadt- Stadt -Umland-Verbindung*

Zu diesen Maßnahmen liegen bisher keine Konzepte vor. Es ist unklar, auf welche Art und Weise die Parkraumbewirtschaftung und die Verkehrsüberwachung im Quartier erfolgen soll. Zudem fehlt ein Verkehrskonzept zu Vermeidung von Schleichverkehren.

Die Erschießung des Stadtteiles mit einem „innovativen Verkehrsmittel“ müsste noch konkret erläutert werden; ein Forschungsprojekt darf nicht zu einer Verzögerung der Erschließung des neuen Stadtteiles führen. Eine attraktive Radwegverbindung von Freiham in die Innenstadt und das Umland ist nur in Teilen vorhanden. Insbesondere fehlen hier die Ausbaumaßnahmen im Stadtbezirk 22.

#### **Verkehrsanbindung ÖPNV**

*Die für die Verlängerung nach Freiham notwendige Streckengenehmigung wurde mit Genehmigungsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 16.12.2021 erteilt (S. 25) Zur guten Anbindung an den ÖPNV ist auch die Berücksichtigung einer U-Bahnverlängerung nach Freiham erforderlich (S. 30) Das Planungsgebiet wird zudem zukünftig sehr gut durch den ÖPNV erschlossen werden und ist somit für eine kompakte Bebauung mit hoher Dichte prädestiniert, insbesondere wenn neben den bestehenden und vorgesehenen, bereits gute ÖPNV-Verbindungen (S-Bahn, Bus, ggf. Trambahn) die geplante U-Bahntrasse realisiert wird (S. 50). Zur ÖPNV-Erschließung sind derzeit 2 Buslinien vorgesehen (S.70). Das zugrunde gelegte Stellplatzverhältnis (u.a. 0,5 Stellplätze pro Wohnung) wird unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes als ausreichend erachtet (S. 84).*

Die Verlängerung der U-Bahn nach Freiham ist unabdingbare Voraussetzung des zugrunde gelegten Mobilitätskonzeptes. Die Reduktion des Stellplatzschlüssels setzt voraus, dass die U-Bahn nach Freiham tatsächlich hergestellt wird. Die Fertigstellung soll jedoch frühestens zwischen 2035 und 2040 erfolgen. In der Beschlussvorlage wurde keine Aussage zur Finanzierung der U-Bahn getroffen. Ohne ausreichende Finanzierungsgrundlage sind die angegebenen Fertigstellungstermine unrealistisch und damit auch die Planungsvoraussetzungen nicht gegeben. Auch die im Umgriff des vorliegenden Baubauungsplanes geplanten Baumaßnahmen können nur zeitgleich mit der Fertigstellung der U-Bahn erfolgen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Betrieb der S-Bahn äußerst unzuverlässig ist. Gleiches gilt zunehmend auch für den Betrieb der Buslinien, da des Öfteren festzustellen ist, dass selbst die Einhaltung des 20-Minuten-Taktes nicht mehr gewährleistet werden kann. Ebenso fehlen in der Beschlussvorlage Aussagen zu einem Expressbusbetrieb über die A 96 Richtung Innenstadt oder auch in nordöstlicher Richtung (Anbindung nach Moosach). Es ist darauf hinzuweisen, dass von Seiten der MVG ein Expressbussystem zu erarbeiten ist, dass auch einen zuverlässigen Betrieb gewährleistet.

Die Machbarkeitsstudie zur Weiterführung der Trambahnlinie 17 darf nicht zu einer Verzögerung des Ausbaues des weiteren ÖPNV führen (z.B. U-Bahn, Expressbusnetz). Beim Ausbau der Verbindungen in Richtung der nord-östlich gelegenen Stadtbezirke muss der Umgriff der Betrachtungen erweitert werden. Die Tangentialverbindungen in nord-östliche Richtung müssen verstärkt werden.

### **Lage der U-Bahnanlagen**

*Die endgültige Lage der U-Bahnanlagen wird in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren festgelegt. (S. 82)*

Diese Vorgehensweise birgt die Gefahr, dass hingegen der U-Bahn (z.B. Zugänge zum U-Bahnhof) nicht mehr nach den notwendigen Erfordernissen berücksichtigt werden können. Der Umgriff der Anlagen muss bereits jetzt berücksichtigt werden.

### **Individualverkehr**

*Die prognostizierten Verkehrsmengen aus dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren zuzüglich des bereits in Realisierung befindlichen 1. Realisierungsabschnittes können noch ohne die geplante Anbindung nach Aubing abgewickelt werden. (S. 17) In einzelnen Straßen ergeben sich Verkehrsstärken - je nach Planfall (Fertigstellungsgrad des 2. RA) - bis zu 28.000 Kfz/ 24 h (S. 73). Die Auswirkungen auf die Limesstraße im Osten und die Altostraße im Norden wurden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit nachgewiesen (S. 74).*

Zum Verkehrskonzept erfolgte seitens des Bezirksausschusses 22 bereits eine Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung (vgl. Ziff. 6.4.1./ 1. Der TO vom 15.11.23)

### **Stellplätze**

*Die Stellplätze sollen nicht in Tiefgaragen, sondern in zentralen Gebäuden untergebracht werden – in erreichbarer Entfernung bis zu maximal 300 Metern (S.33 und 41). Für mobilitätseingeschränkte Personen sollen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verortet werden (S. 83). Die einzelnen BauherrInnen müssen die Stellplätze auch nicht in den Mobilitätshäusern oder Garagengebäuden nachweisen, es ist eine flexible Vermietung vorgesehen. Die bauordnungsrechtliche Stellplatzpflicht wird auf Null reduziert. (S. 83)*

Diese Vorgehensweise wird nicht als zielführend erachtet, da keine Regelungen zur Verfügbarkeit und Zuordnung der Stellplätze bestehen, da unklar ist, nach welchen Regeln die Stellplätze letztlich an die einzelnen Bewerber zu Verfügung gestellt werden sollen. Vor einer Weiterentwicklung des Bebauungsplanes müssen daher entsprechende Bewirtschaftungskonzepte erarbeitet werden.

**Abstellmöglichkeiten Fahrräder** *Die Zahl der Fahrradabstellplätze wird auf einen Stellplatz pro 27 m<sup>2</sup> Wohnfläche (anstatt 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche) festgelegt (S. 86). Darüber hinaus sind weitere Angebote, z.B. für Lastenfahrräder innerhalb der Sondergebiete Mobilitätshaus und der Flächen mit besonderem Nutzungszweck Garagengebäude vorgesehen (S. 89). Für den erhöhten Stellplatzbedarf von Lastenfahrrädern ist für 10 % der Abstellanlagen ein Platzbedarf von 2,5 m<sup>2</sup> gegenüber 1,5 m<sup>2</sup> der Fahrradabstellplatzsatzung FabS nachzuweisen.*

**C Soziale Infrastruktur Schulen und Kitas** *Es ist ein Schulcampus mit einer fünfzügigen Grund- und Mittelschule sowie 7 Kindertagesstätten geplant (S. 32, 42) Infolge der Auslastung der weiterführenden Schulen in Freiham müssen konkrete Planungen für weiterführende Schulen begonnen werden. Beim Ausbau der KITAS muss sichergestellt sein, dass auch ausreichend Personal zur Verfügung gestellt werden kann.*

**Landschaftspark und Freiflächenversorgung** *Der Bebauungsplan Nr. 2083 soll Planungsrecht für den zukünftigen Landschaftspark Freiham schaffen (S. 20) Der Bedarfswert der nutzbaren Freiflächen wird zu einem gewichtigen Teil nur unter Einrechnung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten erreicht (S. 117). Mit den geplanten öffentlichen Grünflächen kann der Freiraumbedarf innerhalb des Planungsgebietes nur zu einem Teil gedeckt werden. Mit der sukzessiven Realisierung des rund 55 ha großen Landschaftsparks wird den BewohnerInnen (...) in Zukunft ein großflächiger Park zu Verfügung stehen (S. 171). Aus den geschilderten Rahmenbedingungen (z.B. Bebauungsplan Nr. 2083) lässt sich nicht ableiten, dass der Landschaftspark in seiner Gesamtheit zeitnah zur*

Verfügung steht, zumal auch die dafür erforderlichen Grundstücke nicht vorhanden sind. Aufgrund des zu erwartenden Einwohnerzuwachses und des bestehenden Erholungsdruckes auf die nahegelegenen Flächen (Aubinger Lohe, Mooschwaige, Böhmer Weiher) muss der Landschaftspark zeitnah in vollem Umfang hergestellt werden. **Einzelhandel** *Es sind nur kleinere Läden mit maximal 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche erwünscht, um das Nahbereichszentrum im 1. RA nicht zu schwächen (S. 38). In den Mobilitätshäusern sollen Läden bzw. Gastronomiebetriebe in den Erdgeschosszonen integriert werden (S. 40) In den Erdgeschosszonen sollen sich kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe ansiedeln (S. 61)* Zur Nutzung der Erdgeschosszonen muss ein realistisches Konzept erarbeitet werden (siehe auch Stellungnahme zum Beschlussentwurf Rahmenplanung 2. BA).

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 Hörweg (südlich), Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich), zukünftiger Landschaftspark Freiham Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich) (Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2068 und 2092) wird mit Ausnahme der Planungen der schulischen Einrichtungen abgelehnt.



BN - KG München, Pettenkoferstr. 10 A, 80336 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b  
80331 München

Landesverband Bayern des  
Bundes für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland e.V.

**Kreisgruppe München**

Pettenkoferstr. 10 A  
80336 München  
Tel.: 089 – 51 56 76-0  
Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere  
Homepage:

[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)  
[info@bn-muenchen.de](mailto:info@bn-muenchen.de)

Ihr Schreiben vom: 29.04.2021

Unser Zeichen: XXXXXXXXXX

Ihr Zeichen: -

*Vorsitzender:*

Christian Hierneis

Spendenkonto:

Postbank München

BLZ: 700 100 80

Konto: 185 50 800

BIC: PBNKDEFF

IBAN:

DE68 7001 0080 0018 5508 00

Vereins-Reg. Nr.: 834  
Amtsgericht München

München, den 04.06.2021

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154 Hörweg (südlich),  
Aubinger Allee (westlich), Annemarie-Renger-Straße (nördlich),  
Zukünftiger Landschaftspark Freiham  
Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich)  
(Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2068 und  
2092)**

**- 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Der BN nimmt dazu als anerkannter Naturschutzverband gem. §63 Abs. 2 BNatSchG Stellung:

**Der BN bittet um die Berücksichtigung der folgenden Einwände und Vorschläge:**

**1. Umweltbericht**

Die für den Umweltbericht relevanten Gutachten (Klima, Verkehr, Artenschutzrechtliche Prüfung, Lufthygiene etc.) werden derzeit erstellt oder sind in Vergabe und können deswegen noch nicht eingesehen werden. Der BN behält sich deshalb vor, im nächsten Verfahrensabschnitt (§ 3(2) BauGB) ausführlich zu den einzelnen Gutachten und zur Kompensationsberechnung Stellung zu nehmen.

Wir weisen aber im Vorfeld darauf hin, dass bei der Bewertung der Umweltauswirkungen und der Ergebnisse der Gutachten (Klima, Verkehr), der

von der Stadt ausgerufenen Klimanotstand im Vordergrund stehen muss. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da das Planungsgebiet Flächen mit einem sehr hohen Kaltluftvolumenstrom beinhaltet. Des Weiteren werden landwirtschaftliche Flächen, die potenziell der regionalen und damit klimaschonenden Produktion von Lebensmitteln dienen, langfristig überbaut.

## **2. Artenschutz**

Laut Beschlussvorlage (S. 16) ist mit Vorkommen der gefährdeten und stark rückläufigen Feldlerche zu rechnen. Feldlerchen als bodenbrütende Vögel der Feldflur stellen sehr spezielle Ansprüche an ihre Bruträume. Diese sind großräumige und unbebaute Naturräume, die sie unter anderem in landwirtschaftlichen Flächen finden. Im Gegensatz zu anderen Tierarten, findet die Feldlerche auf Dächern, in Parks und Grünzügen keine Ersatzlebensräume. Sie wird somit aus dem Planungsgebiet vollständig verdrängt werden.

Der BN drängt deshalb darauf, bei den Kompensationsmaßnahmen gezielt die Vögel der Feldflur zu berücksichtigen. Das heißt es müssen Habitate für die Feldlerche in der Nähe des Planungsgebiets aufgewertet und gesichert werden. Des Weiteren sollten die verbliebenen Habitate im Münchner Stadtraum dauerhaft erhalten und aufgewertet werden. Sobald der Umweltbericht vorliegt, wird der BN diesen dahingehend prüfen und Stellung nehmen.

## **3. Autobahnzubringer und Mobilität**

Ein wichtiger Schritt im Kampf gegen den Klimawandel ist die seit langem geforderte Verkehrswende. Deren konsequente Umsetzung hat sich die Stadt München zum Ziel gesetzt. Es ist deshalb für den BN nicht nachvollziehbar, weshalb ein neuer Autobahnzubringer mitten durch das neue Wohnquartier geplant werden soll.

Die Folge wird eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sein (sogenannter „induced demand“, induzierter Verkehr), da es den Bewohner\*innen erleichtert wird, den Weg zur Arbeit mit dem Auto zu bestreiten. Erhebungen der Autobahndirektion Süd haben zudem gezeigt, dass über 50% der Fahrten durch den nahegelegenen Allacher Tunnel eine Gesamtlänge von weniger als 50 km haben. Es bestünde also Potenzial und dringende Notwendigkeit, diesen Kurzstreckenverkehr auf andere umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Allein dadurch könnte die A99 und die durch Aubing zuführenden Straßen erheblich entlastet werden.

Ein neuer Autobahnzubringer, würde dieses Potenzial verschwenken und den Kurzstreckenverkehr über die A99 weiter begünstigen.

**Somit begünstigt das geplante Vorhaben ein weiteres Mal den MIV gegenüber dem ÖPNV und steht damit der dringend benötigten Verkehrswende und einer Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen entgegen. Damit widerspricht das Vorhaben dem Mobilitätsbeschluss für Freiam und den darin geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des MIV. Schlussendlich ist die Planung eines Autobahnzubringers mit dem von der Stadt München ausgerufenen Klimanotstand unvereinbar.**

Auf Quartiersebene durchschneidet der Zubringer das neue Wohngebiet und stört massiv dessen architektonische Geschlossenheit. Der für den Bus- und Radverkehr geplante Boulevard wird unterbrochen, Lärm und lebensgefährliche Schadstoffe werden direkt in das Quartier verfrachtet.

Davon abgesehen, ist die Fläche für den Zubringer im aktuellen Flächennutzungsplan nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße, sondern als Wohnbaufläche mit Grünzug ausgewiesen. Deswegen ist unseres Erachtens das Vorhaben derzeit nicht aus dem Flächennutzungsplan heraus begründbar und besitzt damit auch keine rechtliche Grundlage.

**Deshalb lehnt der BN den Autobahnzubringer strikt ab und fordert, die Planungen dazu einzustellen.**

Für das Mobilitätskonzept drängt der BN darauf, einen Stellplatzschlüssel von unter 0,2 anzusetzen. Das gesamte Konzept muss auf den genannten Stellplatzschlüssel zugeschnitten werden. **Der Anschluss von Freiham an die U5 muss unbedingt vor Quartiersbezug hergestellt sein.** Erst dann kann das Quartier bezogen werden. Ein Verkehrsgutachten muss die Leistungsfähigkeit des Mobilitätskonzepts prüfen und bestätigen. Sobald das Mobilitätskonzept fertiggestellt ist, wird der BN dazu Stellung nehmen.

#### 4. Grünplanung

Da neben der Versiegelung auch struktur- und artenarm geplante grüne Infrastrukturen für den Artenrückgang verantwortlich sind, muss für die Planung des südlichen Grünfingers ein detailliertes ökologisches Leitbild entwickelt werden. Das Ziel des Leitbildes sollte sein, eine hohe Arten- und Strukturvielfalt an heimischen Pflanzen im Grünfinger zu erreichen, die auch eine hohe Artenvielfalt an Insekten und anderen Wildtieren mit sich bringen wird. Innerhalb des Leitbildes müssen exakte ökologische Ziele und Artengemeinschaften (Pflanzen und Tiere) sowie Habitate formuliert werden, die in den Grünflächen verwirklicht werden sollen. Innerhalb der Grünflächen muss es Zonen geben, die von Hunderten nicht betreten werden dürfen oder in denen nicht gegrillt werden darf. Zusätzlich bedarf es dicht bepflanzter und dadurch schwer zugänglicher Bereiche als Rückzugsorte für Wildtiere. Das Einbringen und Belassen von Totholz muss Teil des Leitbildes sein.

Die einzelnen Habitate und Strukturen sollten für die Bewohner\*innen, beispielsweise durch Informationstafeln, erlebbar gemacht werden. Durch das so vermittelte Wissen kann bei den Bewohner\*innen Verständnis und Respekt für Artengruppen und die Bedeutung einzelner Ökosystemleistungen (Erholungsfunktion, Bestäubung, Kühlung) entstehen und gefördert werden. Weiterer Teil des Leitbildes muss ein schonendes und extensives, auf die Ziele des Leitbildes abgestimmtes, Pflegekonzept sein. Auch wenn der Landschaftspark und der nördliche Grünfinger nicht Teil des Bebauungsplanes sind möchten wir darauf hinweisen, dass auch für diese Grünflächen ein derartiges Leitbild mit entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen entwickelt werden muss.

Zusätzlich fordert der BN, die Durchgrünung im Quartier zu erhöhen. Konkret empfehlen wir, den Quartiersboulevard weniger stark zu versiegeln. Es gibt derzeit Grünverbinden von Ost nach West allerdings fehlen innerhalb des Quartiers entsprechende Verbinden zwischen Süd und Nord. Diese Funktion könnte der Quartiersboulevard erfüllen. Des Weiteren sollten auch die Quartiersplätze Zentrum und Mitte stärker entsiegelt und begrünt werden. Die Innenhöfe wirken im vorliegenden Vorentwurf stark zerschnitten und versiegelt. Die Verknüpfung einzelner Innenhöfe durch Grünverbindungen wäre deshalb ebenfalls zu empfehlen.

**Unabhängig vom dem von uns geforderten ökologischen Leitbild, sollte bei der gesamten Grünplanung auf folgende Punkte geachtet werden:**

Wo möglich müssen Rasenflächen als extensiv gepflegte, artenreich blühende Wiesen oder als von den Nutzungszonen abgetrennte Beete angelegt werden (z.B. in den Innenhöfen oder im Boulevard). Diese dienen dann Insekten als Nahrungsressource und Lebensraum. Derartige Flächen werden auch von den Bürger\*innen äußerst positiv wahrgenommen und mittlerweile immer stärker gefordert.

Bei den neu geplanten Bäumen empfiehlt der BN eine hohe Diversität an standortgerechten und heimischen Arten. Dabei sollten durchaus auch geeignete Nadelbäume in die Grünplanung mitaufgenommen werden. Eine artenreiche Baumbepflanzung unterstützt eine höhere Artenvielfalt an Insekten und die Kombination mit Nadelbäumen erhöht zusätzlich die Artenvielfalt bei Vögeln. Zudem fungieren Nadelbäume als wichtige Staubfilter in der Stadt.

Des Weiteren sollten die Bäume oberirdisch wie unterirdisch den Raum bekommen, der es ihnen ermöglicht uneingeschränkt zu wachsen und der Standort der Bäume muss langfristig gesichert sein. Die Anzahl an hoch und ausladend wachsenden Bäumen muss weiterhin ausreichend sein, damit eine entsprechende Beschattung, Durchlüftung und Kühlung des Quartiers erreicht werden kann.

Aus diesem Grund dürfen Tiefgaragen auf keinen Fall unterhalb der Grünflächen angelegt werden, da bei einer Sanierung die gesamte Substrat- und Vegetationsauflage abgetragen wird.

Neben einem umfangreichen Baumbestand empfiehlt der BN einheimische Sträucher in den Entwurf mit aufzunehmen. Auch hier sind eine hohe Artenvielfalt sowie eine hohe Pflanzdichte einzuplanen. Zudem sollte es auch den Sträuchern erlaubt sein, ausladend und hoch zu wachsen. Von kurzgeschnittenen und monotonen Hecken, auch in Privatgärten, ist generell abzusehen.

Zusätzlich zur 20 cm dicken Substratauflage sollte die Dachbegrünung weitere Elemente zur Förderung der Biodiversität enthalten. Neben dem heterogenen Aufbringen des Substrats (Anhügelungen), wären dies unter anderem Stein- und Totholzhaufen und sogenannte Sandlinsen.

Der BN empfiehlt zudem, in den Grünflächen der Innenhöfe, trotz der geringen Fläche, dicht bepflanzte Rückzugsorte für Wildtiere anzulegen.

Des Weiteren muss auch für die Innenhöfe, Quartiersplätze und das Straßenbegleitgrün ein detailliertes, schonendes und extensives Pflegekonzept erarbeitet werden, dass auf den Erhalt von arten- und strukturreichen Pflanzengemeinschaften abzielt.

#### **5. Fassadenbegrünung und Fassadenquartiere**

Der BN empfiehlt, die Fassaden der neuen Gebäude in Ergänzung zur Dachbegrünung zu begrünen. Hier sollten nach Möglichkeit heimische Pflanzen verwendet werden. Eine Fassadenbegrünung trägt neben ihrer Funktion als Lebensraum auch zur Kühlung der Gebäude bei.

Je nach Artenzusammensetzung und Vorkommen in der Umgebung sollten Fassadenquartiere für Fledermäuse und Vögel installiert werden.

#### **6. Glasfassaden**

Der BN fordert, Glasflächen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren und zusätzlich konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag festzusetzen. Als wirksam hat sich dabei flächig bedrucktes oder beklebtes Glas erwiesen. Reflexionsarmes Glas bietet hingegen keinen ausreichenden Schutz und Vogelsilhouetten haben sich als gänzlich wirkungslos erwiesen. (siehe auch Merkblatt und Studie der Schweizerischen Vogelwarte Sempach/Birdlife Schweiz: <https://vogelglas.vogelwarte.ch/>).

#### **7. Lichtverschmutzung**

Tiere und auch Menschen sind auf die Unterschiede von Hell und Dunkel angewiesen, und können sich der allgegenwärtigen Beleuchtung in der Stadt kaum entziehen. Der BN empfiehlt deshalb, durch eine fachlich fundierte, kompetente Lichtplanung eine gute, ökologisch verantwortbare Lichtqualität für das gesamte Quartier sicherzustellen und im Bebauungsplan festzusetzen. Grundsätzlich sollten sich die Maßnahmen immer am derzeitigen Stand der Wissenschaft orientieren. Für weitere Details siehe zum Beispiel: [https://www.anl.bayern.de/publikationen/anliegen/doc/an41122voith\\_et\\_al\\_2019\\_lichtverschmutzung.pdf](https://www.anl.bayern.de/publikationen/anliegen/doc/an41122voith_et_al_2019_lichtverschmutzung.pdf)

Unter anderem lässt sich empfehlen, die Lichtquellen möglichst niedrig anzubringen und voll abgeschirmte Leuchten zu verwenden. Das Schutzglas sollte flach sein, um Streulicht zu vermeiden, und das Leuchtmittel sollte nicht aus der Lampe herausragen. Es sind nur warmweiße Lampen bis max. 2.700

Kelvin zu verwenden (LEDs ohne Blauanteile), da vor allem der Blau- und UV-Anteil des Spektrums negative Auswirkungen auf verschiedene Tiergruppen hat. Die Leuchtintensität sollte dabei so gering wie möglich sein. Durch Bewegungsmelder, (Teil- bzw.) Nachtabschaltung oder dimmbare Systeme lässt sich die Lichtverschmutzung weiter reduzieren. Des Weiteren sind Himmels- oder Fassadenstrahler gesetzlich verboten (Art. 11a BayNatSchG und Art. 15 BayImSchG). Der BN fordert auf die Verwendung dieser Art der Beleuchtung grundsätzlich zu verzichten.

### **8. Tiefgaragen**

Die Errichtung von Tiefgaragen kann einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher fordert der BN die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens, um sicherzustellen, dass durch die geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen oder Schäden entstehen und nachteilige Veränderungen des Grundwassers ausgeschlossen werden können. Aufgrund des teils geringen Grundwasserflurabstands im Gebiet muss diesem Aspekt besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden.

Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen und stehen Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung. Wir bitten Sie, uns einen Protokollauszug des Beschlussbuches über die Behandlung unserer Stellungnahme zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer



LBV München | Klenzestr. 37 | 80469 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstr. 28 b  
80331 München

**Kreisgruppe München Stadt/Land**

Vorsitzende: Dr. Irene Frey-Mann

Telefon: 089 / 200 270 6

info@lbv-muenchen.de

28.05.2021

## **Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154–Freiham Nord RA2 (Stellungnahme nach § 63 Abs. 2 (BNatSchG))**

### *1. Gesamtplanung*

Die vorgestellte Planung ist Teil der großflächigen Quartiersentwicklung Freiham, die Wohnraum für bis zu 30.000 Einwohner\*innen schaffen soll. Teil des Konzepts ist ein großzügiger Landschaftspark östlich der A99 und eine gute verkehrstechnische Erschließung, insbesondere eine gute Anbindung an den ÖPNV. Ein großer Teil der Planungen wird derzeit im Realisierungsabschnitt (RA) 1 umgesetzt, nicht jedoch der Landschaftspark, die Autobahnanbindung und die Anbindung an die U-Bahn. Die Grünflächenausstattung sowie die Verkehrsinfrastruktur des neuen Stadtteils sind daher derzeit unzureichend. Diese Probleme müssen vor der weiteren Wohnraumentwicklung gelöst werden.

### *2. Förderung von günstigem Wohnraum*

Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München sollen laut Plan im RA2 zu 60 Prozent im geförderten Wohnungsbau bebaut werden. Im Anbetracht des großen Mangels an bezahlbarem Wohnraum sollten stadteigene Flächen ausschließlich zu diesem Zweck bebaut werden. Dies kann durch ein größeres Angebot günstigen Wohnraums die Mietpreisentwicklung in der Stadt bremsen und der Wohnungsnot entgegenwirken.

### *3. Verkehrsanbindung*

Schon jetzt ist Aubing durch starken Autoverkehr entlang der Bodenseestraße, aber auch durch Ausweich-Verkehr von der Autobahn entlang der Aubinger Allee, beeinträchtigt. Der Zuzug von neuen Einwohner\*innen im derzeit im Bau befindlichen RA1 wird diese Problematik noch verstärken. Die weitere Quartiersentwicklung Freiham im RA2 ist zwingend an die zeitgleiche Realisierung der U-Bahn-Verlängerung zu binden. Auch die Anbindung an die A99 muss vor Fertigstellung der neuen Wohnungen erfolgen.

Landesbund für Vogelschutz  
in Bayern e.V. (LBV)  
Verband für Arten- und  
Biotopschutz  
Vorsitzender: Dr. Norbert Schäffer  
Sitz: Hilpoltstein

Gemeinnütziger, nach §63 BNatSchG  
anerkannter Naturschutzverband  
Amtsgericht Nürnberg  
VR 20103  
USt-IdNr.: DE 188861816  
(§27a Umsatzsteuergesetz)

Stadtparkasse München  
IBAN: DE40 7015 0000 0100 1079 11  
BIC: SSKMDEM3333  
Steuernr.: 241/109/70060



Der LBV ist NABU-Partner Bayern

#### *4. Grünflächenausstattung*

Um zu vermeiden, dass 30.000 Münchnerinnen und Münchner in einer verkehrsbelasteten Umgebung ohne adäquaten Zugang zu Grünflächen das neu entstehende Wohnquartier zu einem sozialen Brennpunkt werden lassen, muss der Landschaftspark unbedingt parallel zu den neuen Wohnungen realisiert werden. Die neuen Bewohner\*innen müssen von Anfang an die Möglichkeit zur Naherholung und zum Naturerleben in Wohnortnähe haben. Auch für Hunde muss eine ausreichend dimensionierte Fläche zum Freilauf zur Verfügung stehen. Die derzeitig landwirtschaftlich genutzten Flächen bieten diese Möglichkeit nicht.

#### *4. Angrenzende Biotop / Schutzgebiete*

Mit dem Zuzug von 30.000 Neubürgern im Plangebiet entsteht ein großer zusätzlicher Erholungsdruck auf das Landschaftsschutzgebiet „Aubinger Lohe und Moosswaige mit Erweiterung“. Dieses Relikt des ehemals weitläufigen Niedermoorgebiets von Germering bis Freising enthält Vorkommen zahlreicher gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, die bodenfeuchte und nährstoffarme Lebensräume brauchen. Zudem sind dort mit dem Ökokonto II Ausgleichsflächen der Stadt München situiert, die auch die Ausgleichsflächen zum Plangebiet enthalten. Der Zustand der Niedermoorreste darf sich nicht verschlechtern und der Umfang der hochwertigen Flächen darf sich nicht verringern. Um den Erholungsdruck auf diese sensiblen Naturflächen zu begrenzen und vor allem räumlich zu steuern, ist die Ausarbeitung eines Lenkungskonzepts für die Moosswaige dringend erforderlich und sollte schon vor Fertigstellung der Wohneinheiten vorliegen. Darin sollten neben einer klaren Wegführung Ruhezone enthalten sein, die die sensibelsten Gebiete vom Besucherverkehr abschirmen. Zudem sollte eine Gebietsbetreuung installiert werden, um den steigenden Erholungsdruck zu regeln. Als wichtigster Puffer für die Erholungsnutzung wird der Landschaftspark gesehen (s.o.). Dieser muss so schnell wie möglich vollständig realisiert werden und durch die Anlage von kleinräumigen Strukturen eine naturnahe Alternative zur Erholung in der Moosswaige bieten.

Der LBV möchte bei der Erstellung des Besucherlenkungskonzepts eingebunden werden, da einige der ökologisch wertvollsten Flächen der Moosswaige seit mehr als einem Jahrzehnt von unserem Verband gepflegt werden. Das Lenkungskonzept sollte möglichst durch Umweltbildungsmaßnahmen unterstützt werden.

Stellvertretende Geschäftsführung  
Projektleitung Ornithologie



WWA München - Heißstraße 128 - 80797 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Hauptabteilung Stadtplanung  
HA II / 45V - Verwaltung Freiam  
Blumenstraße 28b, 80331 München

**Ihre Nachricht**  
08.07.2024  
PLAN-HAII-45V

**Unser Zeichen**  
[REDACTED]

**Bearbeitung**

**Datum**  
07.08.2024

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154  
Hörweg (südlich),  
Aubinger Allee (westlich),  
Annemarie-Renger-Straße (nördlich),  
zukünftiger Landschaftspark Freiam Aufstellungsbeschluss Nr. 2083 (östlich),  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2068 und 2092)  
1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiam Nord

hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4  
Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) / Spartenverfahren / Anhörung des Bezirksaus-  
schusses 22

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu oben genanntem Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Schutz vor Starkregen

Durch Starkregenereignisse kann es auch fernab von Gewässern zu Überflutungen kommen. Im Bebauungsplan sind bereits Festsetzungen getroffen, um Gefahren durch den Rückhalt des Wassers auf Dächern zu begegnen. Aus unserer Sicht sind jedoch weitere Festsetzung notwendig, um hier insbesondere durch nicht technische Maßnahmen Schutz zu schaffen bzw. eine Gefährdung zu vermeiden. Hierbei ist bereits auf Ebene der Bauleitplanung eine Gefährdungs- und Fließweganalyse so-





wie eine Risikobeurteilung durchzuführen, da auch durch die Gestaltung des öffentlichen Raums Gefahren entstehen bzw. vermieden werden können (Stichwort multifunktionale Rückhalteflächen). Insbesondere auch durch eine gezielte Höhengestaltung kann Vorsorge geschaffen werden. Aufgrund der Größe des Vorhabens schätzen wir eine Verlagerung dieser Analyse auf die Bauträger durch später nachzureichenden Überflutungsnachweise als kritisch ein.

Vorschlag für Festsetzungen:

**„Die Rohfußbodenoberkante des Erdgeschosses der Gebäude wird mindestens 25 cm über Fahrbahnoberkante/ über Gelände festgesetzt.“** (Hinweis: Dazu sollte die Stadt möglichst Kote(n) im Plan und Bezugshöhen angeben. Der konkreten Straßen- und Entwässerungsplanung ist hierbei Gewicht beizumessen).

**„Tiefgaragenzufahrten sind konstruktiv so zu gestalten, dass infolge von Starkregen auf der Straße oberflächlich abfließendes Wasser nicht eindringen kann.**

**Zum Schutz vor eindringendem Abwasser aus der Kanalisation in tiefliegende Räume sind geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen, z.B. Hebeanlagen oder Rückschlagklappen.“**

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

**„Schutz vor Überflutungen infolge von Starkregen:**

Infolge von Starkregenereignissen können im Bereich des Bebauungsplans Überflutungen auftreten. Um Schäden zu vermeiden, sind bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, die das Eindringen von oberflächlich abfließendem Wasser in Erd- und Kellergeschosse dauerhaft verhindert. Eine Sockelhöhe von mind. 25 cm über der Fahrbahnoberkante / über Gelände wird empfohlen. Kellerfenster sowie Kellereingangstüren sollten wasserdicht und/oder mit Aufkantungen, z.B. vor Lichtschächten, ausgeführt werden.

**Der Abschluss einer Elementarschadensversicherung wird empfohlen.“**

## 2. Boden

Vorschläge für Hinweise zum Plan:

**„Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial sollte zur Vermeidung von Bauverzögerungen und Mehrkosten mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor Baubeginn geplant werden. Es wird empfohlen, hierfür von einem qualifizierten Fachbüro bereits im Vorfeld ein Bodenmanagementkonzept mit Massenbilanz (in Anlehnung an § 6 Abs. 1 KrWG in Verb. mit Art. 1 und 2 BayAbfG) erstellen zu lassen. Oberstes Ziel ist die Vermeidung von Bodenaushub bzw. die Wiederverwendung von Bodenmaterial inner-**

halb der Baufläche. Die materiellen Anforderungen richten sich nach dem jeweiligen **Entsorgungsweg.**“

3. Niederschlagswasser

Vorschlag für Hinweise zum Plan:

**„Grundsätzlich ist für eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser durch das Referat für Klima- und Umweltschutz bzw. die Münchner Stadtentwässerung erforderlich. Hierauf kann verzichtet werden, wenn bei Einleitung in das Grundwasser (Versickerung) die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der NWFreiV (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung) mit TRENGW (Technische Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) erfüllt sind.“**

Mit freundlichen Grüßen



**Die  
Autobahn**  
Südbayern

**Die Autobahn GmbH  
des Bundes**

Niederlassung Südbayern  
Seidlstraße 7 - 11  
80335 München

T: +49 89 54552-0

E: [suedbayern@autobahn.de](mailto:suedbayern@autobahn.de)

<https://www.autobahn.de>

Die Autobahn GmbH des Bundes · Postfach 20 01 31 · 80001 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Blumenstraße 28b  
80331 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 08.07.2024      Unser Zeichen, unsere Nachricht vom      Name,      Durchwahl,      E-Mail

Datum  
20.11.2024

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154**  
**Hörweg (südlich),**  
**Aubinger Allee (westlich),**  
**Annemarie-Renger-Straße (nördlich),**  
**(Teilverdrängung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 2068 und 2092)**  
**1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord**  
**hier: Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach eingehender Prüfung der vorliegenden Unterlagen zum Bebauungsplan Nr.2154 nehmen wir wie folgt Stellung.

Der Bebauungsplan befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches des Fernstraßengesetzes ((40 m – Anbauverbotszone und 100 m - Baubeschränkungszone) nach § 9 Abs. 1 FStrG und § 9 Abs. 2 FStrG.

Die Autobahn GmbH plant den 6-streifigen Ausbau der A 99 West vom AD München-Süd-West bis AK München-West. Für den ersten Bauabschnitt von AD M.-Süd-West bis Tunnel Aubing liegt ein genehmigter Vorentwurf vor. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im ersten Quartal 2025 erfolgen.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Planungen in Freiham zur A 99 steht die Planungsabteilung im regelmäßigen Austausch mit den verschiedenen Referaten der

**Geschäftsführung**  
Dr. Michael Güntner (Vorsitzender)  
Dirk Brandenburger  
Sebastian Mohr  
**Aufsichtsratsvorsitz**  
Oliver Luksic  
**Sitz**  
Berlin  
AG Charlottenburg  
HRB 200131 B  
**Steuernummer**  
30/260/50246  
**Bankverbindung**  
UniCredit Bank  
IBAN  
DE10 1002 0890 0028 7048 95  
BIC HYVEDEMM488

Landeshauptstadt München. Der vorliegende Bebauungsplan tangiert die Planungen der Autobahn GmbH insbesondere bei den Themen Verkehr und Lärm. Zum gegenständlichen Bebauungsplan mit Grünordnung hat die Autobahn GmbH im Zuge der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 BauGB im Mai 2021 Stellung genommen.

Verkehr *(Hinweis zum Lesen: Die Angaben zu den Seitenzahlen beziehen auf den Satzung und Begründungstext)*

1. Das zu Grunde gelegte „Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung von Nahverkehrssystemen (Stand: 06.07.2023, Revision 23.11.2023)“ von IBV Hüsler untersucht nicht die Anschlussstellen Germering Nord und Freiam Mitte der Autobahn. Es ist mit dem Mobilitätsreferat vereinbart, dass das Gutachten der Autobahn GmbH für den 6-stufigen Ausbau der A 99 der ZIV GmbH für die Anschlussstellen maßgebend ist. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden die Verkehrsmodelle der Landeshauptstadt München und der Landesbaudirektion Bayern verschnitten. Darauf aufbauend wurde durch die Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA II Stadtplanung, Abt. 4 Bezirk West) ein Gutachten für den Interimszustand „Freiam 3000“ beauftragt (Stand 03.12.2021). Darin wurde unterstellt, dass der erste Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts mit der Entwicklung von 3.000 Wohneinheiten in München-Freiam Nord abgeschlossen sein wird. Für den Prognosehorizont im Jahr 2030 wurde zudem festgelegt, dass das Straßennetz der A 99 bestandsnah berücksichtigt werden soll, während im erweiterten Umfeld die Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 als umgesetzt vorausgesetzt werden.

Auf den Seiten 73 und 74 werden die Verkehrsmengen und die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen erläutert. Hierbei werden für das Bezugsjahr 2035 drei Planfälle dargestellt. Der Planfall A unterstellt die Bebauung im 1. BA des 1. RA. Dieser Planfall ist somit identisch mit der Verkehrsuntersuchung „Freiam 3000“ – abgesehen vom Referenzjahr. „Freiam 3000“ bezieht sich auf das Jahr 2030. Die Belastung auf dem Autobahnzubringer wird bei „Freiam 3000“ mit 19.700 Kfz/24h angegeben. Im Gutachten des B-Plans beträgt die Belastung 26.000 Kfz/24h. Dies entspricht einer Steigerung von knapp 32 % innerhalb von fünf Jahren bei gleichen Randbedingungen. In Vergleich der von der

LHM angegebenen Steigerung an ausgesuchten Knotenpunkten i. H. v. maximal 18 % über einen Zeitraum von 17 Jahren von 2018 bis 2035 (Seite 87 Gutachten IBV) erscheint dies für die Autobahn GmbH unverständlich.

- Die Autobahn GmbH fordert, dass das Gutachten „Freiham 3000“ von der ZIV GmbH die Grundlage für die Planungen an den Anschlussstellen für den Interimszustand (Freiham zum Teil entwickelt, A 99 nicht ausgebaut) ist und die darin signaltechnischen und baulichen Anpassungen wie gefordert umgesetzt werden. Die Autobahn GmbH fordert zusätzlich eine Aufklärung über die abweichenden Verkehrsmengen. Falls das Verkehrsaufkommen über die Mengen der Untersuchung „Freiham 3000“ hinaus zunimmt, wird die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs als gefährdet eingeschätzt und die Entwicklung von Entlastungsmaßnahmen wird erforderlich. Die erneuten Bewertungen der Maßnahmen müssen durch die LHM erfolgen.
- Die Autobahn GmbH fordert, die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte der Anschlussstellen Freiham Mitte und Germering Nord mit einer verkehrsabhängigen Steuerung mit Rückstaudetektion auf den Rampen der A 99 sicherzustellen, sodass es zu keinen Rückstauungen auf die Autobahn kommen kann. Dazu sind Rückstauschleifen im Rampenbereich vorzusehen. Diese Anpassungspflicht gilt auch dann, wenn dies zu einer Überlast und Rückstau auf dem Autobahnzubringer aus Freiham oder der Bodenseestraße führt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Autobahn ist für den Fall des Rückstaus auch die ÖV-Priorisierung auszusetzen. Die LSA-Planung ist frühzeitig mit der Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern, abzustimmen. Weitere steuerungstechnische Maßnahmen sind zwischen dem für die Projektierung und Programmierung der Lichtsignalsteuerung zuständigen Kreisverwaltungsreferat der LHM und der Verkehrsbehörde der Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern abzustimmen.

2. Auf Seite 74 wird weiterhin ausgeführt, dass die baulichen Anpassungen für den Interimszustand „Freiham 3000“ im Zusammenhang mit den geplanten Autobahnausbau vorgesehen ist. Dieser Aussage wird widersprochen. Der Autobahnausbau ist zeitlich der Entwicklung von Freiham nachgelagert, so dass die Landeshauptstadt München verpflichtet ist eine leistungsfähige Abwicklung an der AS Germering-Nord für den Interimszustand bis zum Ausbau sicherzustellen. Sowohl die im ZIV GmbH Gutachten „Freiham 3000“ dargestellten baulichen Maßnahmen als auch die Anpassung der Lichtsignalanlagenpläne sind von der Landeshauptstadt München durchzuführen (siehe Punkt 1).

3. Zur Führung des Autobahnzubringers auf Seite 76 ff weisen wir darauf hin, dass eine wegweisende Beschilderung nach RWBA zu berücksichtigen ist.

### Lärm

1. Die den Ausführungen zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung vom 22.02.2024 liegt der Autobahn GmbH nicht vor. Die hinterlegte Emissionsquelle der A 99 kann demzufolge nicht geprüft werden. Es ist nicht ersichtlich, welche Verkehrsbelastungen, welcher Schwerverkehranteil und welche Deckschicht im Prognosehorizont 2035 auf der A 99 angesetzt werden. In unserem Schreiben vom 18.05.2021, Punkt 3, hatten wir bereits auf diese Thematik hingewiesen. Diese Informationen sind nachzuliefern.

2. Auf Seite 96 wird ausgeführt, dass „sich im weiteren Verfahren die Lärmschutzmaßnahmen der Autobahn GmbH (zusätzliche Lärmschutzwand auf bestehendem Lärmschutzwall oder Modellierung des bestehenden Lärmschutzwalls) verfestigen“. Wie der Landeshauptstadt München bekannt ist, sind die Planungen der Autobahn GmbH sehr wohl verfestigt. Die Autobahn GmbH erarbeitet die Planfeststellungsunterlagen mit einer 4m Wand auf dem bestehenden Wall.

3. Der Absatz auf Seite 97 „Jedoch sind aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder-wälle zum Schutz der geplanten Gebäude vor Verkehrslärmimmissionen entlang der Autobahn vorhanden und können



im Zusammenhang mit dem geplanten Autobahnbau ergänzt werden, um die Schutzwirkung zu verbessern.“ ist für uns nicht präzise formuliert. Ist es Ziel der LHM entlang der Autobahn eigenen Lärmschutz umzusetzen?

4. Weiter auf Seite 97 heißt es, dass eine Lärmschutzwand im Bereich des Autobahnzubringers und der Gemeinbedarfsfläche Erziehung festgesetzt wird. Weder die genaue Lage noch die Höhe der geplanten Lärmschutzwand werden dargestellt. Für die Autobahn GmbH sind diese Lärmschutzanlagen der LHM im Rahmen der eigenen Lärmberechnung wichtig, so dass wir um zeitnahe Übergabe dieser Daten bitten.

#### Luft

1. Auf Seite 196 wird aufgeführt, dass die von der Bundesautobahn A99 ausgehenden prognostizierten Schadstoffemissionen die Grenzwerte nach 39. BImSchV für das ca. 300 m entfernte Planungsgebiet unterschreiten. Grundlage für diese Aussage ist die Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 23.06.2023. Diese Untersuchung liegt der Autobahn GmbH nicht vor – insofern kann die Berechnung nicht geprüft werden.

#### **Ergänzende Stellungnahme zum Bebauungsplan in Anlehnung an den WebEx Termin vom 19.11.24 mit der Landeshauptstadt München**

Am 19.09.2024 wurde der Autobahn GmbH, NL Südbayern die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 2154, 2. RA, 1. BA Freiham vom Februar 2024 zugesandt. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

- Die Eingangsdaten der A 99 sind in der Anlage 2 „Ausgabeprotokoll der Eingabedaten“ aufgeführt. In Anlage 2-123 heißt es beispielsweise „SR19458 BAB A99\_3Ri. Süd“. Die Bezeichnung ist nicht eindeutig. Es ist nicht nachvollziehbar auf welchen Abschnitt der Autobahn sich diese Bezeichnung bezieht, da auch eine Bezugsplandarstellung fehlt. Die Angaben sind daher weiterhin nicht prüfbar und die Autobahn hält ihre Einwendung aufrecht.
- Auf Seite 24 wird ausgeführt: „Für den Autobahnzubringer und die übrigen Straßenverkehrswege ...wurden durch den Verkehrsgutachter IBV Hüsler AG Verkehrsmengenangaben erarbeitet, die als Grundlage für die Untersuchung dienen.“

Die Autobahn GmbH bekräftigt ihre Aussage, dass mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München vereinbart war, die Daten aus dem ZIV-Gutachten zu verwenden.

- Hinweis: auf Seite 26 wird der A 99 ein „ $D_{Str0} = -1,8$  dB für Pkw bzw.  $-2$  dB für Lkw gem. RLS 19 unterstellt“. Nach RLS 19 heißt der Korrekturwert Deck-schicht Dds.

- Auf Seite 28 werden die Höhen der LSW in Bezug zur GOK gesetzt. In den Planunterlagen der A99 werden die Höhen der LSW auf den Fahrbahnrand bzw. die Walloberkante bezogen. Wir bitten das entsprechend zu prüfen und anzupassen.
- Auf Seite 28 heißt es: „der Höhenverlauf des Landschaftsparks für den Prognose-Planfall wurde gemäß der Broschüre der Rahmenplanung übernommen.“ Die Quellenangabe [4] verweist auf ein Dokument aus dem Jahr 2022. Der Autobahn GmbH wurde am 24.06.2024 vom Baureferat der LHM mitgeteilt, dass der ursprünglich geplante und lärmschützende Aussichtshügel bei der Lärmbeurteilung für den 6-streifigen Ausbau der A 99 West nicht anzusetzen sei. Wir bitten die Topografie anzupassen. Hinweis: die Autobahn GmbH hat das ehemalige Gelände des Aussichtshügels auf 533mNN modelliert.
- Auf Abbildung 3 (S.29) sind die LSW an der A 99 dargestellt. Der Verlauf der LSW an der A 99 ist nicht korrekt dargestellt. Insbesondere die LSW am Autobahnzubringer und die Höhenentwicklung an den Enden der jeweiligen LSW wurden nicht korrekt aus der Planung der A 99 übernommen. Wir bitten dies anzupassen und zu aktualisieren.

Am 19.09.2024 wurde der Autobahn GmbH, NL Südbayern die Luftschadstofftechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 2154, 2. RA Freiham vom Juni 2024 zugesandt. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

- Auf Seite 16 wird der erweiterte Untersuchungsumgriff definiert. Es werden Straßen berücksichtigt, die eine Verkehrsmehrung von > 500 Kfz/24h zwischen Planfall und Nullfall aufweisen. Als Grundlage der Ermittlung der Verkehrsmehrung dient das Gutachten von IBV Hülser. Anhand dieses Gutachtens kommt es westlich des unmittelbaren Untersuchungsgebiets zu einer Verkehrsmehrung auf dem Autobahnzubringer von ca. 28.000 Kfz/24h. Es wird keine Aussage getroffen, wie sich diese Verkehrsmehrung auf das Gebiet westlich des unmittelbaren Untersuchungsraums auswirkt.
- Auf den Seiten 33 und 34 werden die NO<sub>2</sub>-Jahresbelastungen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Es wurde ein veralteter Stand der Bebauung verwendet.

Mit freundlichen Grüßen