



Landeshauptstadt München

Erstellung eines Stadtteil-Mobilitätskonzeptes zur Förderung
der alternativen Mobilität in Freiam-Nord

Bericht Stand 20.05.2019

Bearbeitende:

stattbau München GmbH

Christian Bitter

Christian Stupka

team red Deutschland GmbH

Philipp Böhme

Tobias Kipp

Inhalt

Präambel

1. Leitlinien und Kernaussagen

- 1.1. Vorbemerkungen
- 1.2. 12-Punkte-Plan

2. Analyse der Ausgangslage

- 2.1. ISEK Neuaubing-Westkreuz - Handlungsansätze
- 2.2. Zeitliche Streckung der Umsetzung von Infrastruktur und Wohnungsbau
- 2.3. Erreichbarkeit des Standortes Freiham
 - 2.3.1. Anbindung des Areals an das Straßennetz
 - 2.3.2. Stellplatzsituation
 - 2.3.3. ÖPNV
 - 2.3.4. Radverkehr
 - 2.3.5. Fußwegenetz
 - 2.3.6. Weitere Mobilitätsangebote
 - 2.3.6.1. Car-Sharing
 - 2.3.6.2. Öffentliche Fahrradvermietsystem
 - 2.3.6.3. Mitfahrportale
 - 2.3.7. Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Umland
- 2.4. PKW-Besitz und Stellplatzbedarf
 - 2.4.1. PKW- und Stellplatzbedarf nach Haushaltseinkommen
 - 2.4.2. Wirkung alternativer Mobilitätsangebote
 - 2.4.3. Erste Erfahrungswerte
 - 2.4.4. Stadtweite Untersuchungen

3. Maßnahmen

- 3.1. Maßnahmensteckbriefe
- 3.2. Räumliche Verortung der Mobilitätsangebote
 - 3.2.1. Verortung von Car-Sharing-Angeboten
 - 3.2.1.1. Mobilitätsstationen im Straßenraum und Car-Sharing in Tiefgaragen
 - 3.2.1.2. Einbeziehung des Wohngebietes Neuaubing-West
- 3.3. Formulierungsvorschläge für die Verpflichtungen der Bauherren
 - 3.3.1. Verpflichtende Bausteine
 - 3.3.2. Optionale Bausteine

4. Akteure und mögliche Beiträge

- 4.1. Car-Sharing-Betreiber
- 4.2. Bauherren
 - 4.2.1. Städtische Wohnungsbaugesellschaften
 - 4.2.2. Wohnungsbaugenossenschaften
 - 4.2.3. Baugemeinschaften
 - 4.2.4. Investoren KMB-Grundstücke
 - 4.2.5. KMB-Grundstück Bernhardt & Würzinger GbR
 - 4.2.6. Bauträger Eigentum

5. Die Rolle des Mobilitätsmanagers und Implementierung

6. Ausblick auf den 2. Realisierungsabschnitt

Anhang: Maßnahmensteckbriefe und Maßnahmentabelle

Quellenverzeichnis

Präambel

Im Rahmen des Auftrages sollte ein „Stadtteil-Mobilitätskonzept zur Förderung alternativer Mobilität“ in Freiham erarbeitet werden. Die Erkenntnisse aus dem Nahmobilitätskonzept des Büros für Stadtverkehr (BSV) aus dem Jahr 2014 sollten dabei aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Insbesondere soll geklärt werden, wie die verschiedenen Akteure, insbesondere die Referate der Landeshauptstadt München, die Bauherrn und die Mobilitätsanbieter, in die Umsetzung des Konzeptes einbezogen werden und koordiniert werden können.

Um das Ziel einer signifikanten Reduzierung des Pkw-Verkehrsaufkommens aus dem Quartier heraus zu erreichen ist von allen beteiligten Akteuren ein entschlossenes Engagement und ein mutiges Vorgehen notwendig. Neben der Optimierung des ÖPNV-Angebotes und der Förderung des Fuß- und Radverkehrs muss ein umfassendes Angebot für offene (Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobilitätsstationen etc.) und geschlossene (Lastenfahrräder, Pedelecs, Info-Displays für die Bewohner) Nutzerkreise realisiert werden.

Für einige dieser Elemente wurden bereits im Zuge des Ausschreibungsverfahrens entsprechende Zusagen der Bauherrn getätigt. Ziel des Mobilitätskonzeptes sollte es sein, die einzelnen öffentlichen und privaten Mobilitätsangebote sinnvoll miteinander zu verzahnen.

Von Seiten der Bearbeiter wurde schnell erkannt, dass eine Konzeption ohne eine über die Grenzen Freiham hinaus gehende Betrachtung verkehrlicher Beziehungen nicht möglich ist. Ohne Lösungen für die Mobilität in die benachbarten Quartiere und in die Region sowie Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung (Beispiel Nahversorgung, Gestaltung der Freizeit, etc.) wird ein Nahmobilitätskonzept nicht funktionieren. Insofern wurden mit der Zielsetzung den Anteil des privaten PKW am Modal Split deutlich zugunsten des Umweltverbundes zu verringern, detaillierte bauliche und funktionale Maßnahmen entwickelt, die in ihrer Gesamtheit dazu beitragen, den Standort Freiham zu einem zukunftsfähigen Stadtteil zu machen und die private Pkw-Nutzung bzw. den privaten PKW-Besitz deutlich zu reduzieren.

Während der Bearbeitung des Konzeptes standen die Mobilitätselemente der privaten Bauherren noch nicht fest. Heute zeichnet sich ab, dass eine Koordinierung der einzelnen Elemente dringend notwendig ist, um die Dopplung und wenig effektive Auslastung von Elementen (z.B. Fahrradladen und -reparatur) zu vermeiden. Diese Koordinierungsfunktion sollte der im Konzept beschriebene Mobilitätsmanager so schnell wie möglich übernehmen.

Insofern ist der vorliegende Bericht nicht als starres Dokument, sondern als eine sich weiterentwickelnde Grundlage für die weitere Umsetzung funktionierender Nahmobilität in Freiham zu verstehen.

01 Leitlinien und Kernaussagen

1.1. Vorbemerkung

Die Landeshauptstadt München hat sich bei der Entwicklung des Stadtteils Freiham das Ziel gesetzt, die Mobilität im Stadtteil effizient zu gestalten und motorisierten Individualverkehr zu minimieren. Es soll ein attraktives Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität und optimalen Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Ebenso sollen die Belastungen für die benachbarten Stadtteile und Umlandgemeinden möglichst gering gehalten werden.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) liegt in benachbarten Aubing/Neuaubing bei ca. 45%. Laut Verkehrsgutachten des Büros BSV wird für Freiham-Nord zum Ziel gesetzt, den MIV-Anteil auf 25% zu reduzieren. Diese Zielvorgabe wurde für das vorliegende Mobilitätskonzept übernommen. Ein derartig ehrgeiziges Ziel kann außerhalb innerstädtischer Quartiere nur erreicht werden, wenn neben einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV ein umfassendes Mobilitätsangebot bereitgestellt wird.

Das Stadtteil-Mobilitätskonzept formuliert Maßnahmen zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität, zeigt aber auch die Herausforderungen auf, die das umzusetzende Konzept berücksichtigen muss. Hierzu zählt insbesondere die heutige verkehrliche Anbindung Freiham's. Viele Standorte, die für Arbeit, Freizeit und Bildung relevant sind, lassen sich aktuell mit dem eigenen PKW schneller und bequemer erreichen, als mit dem ÖPNV.

Als Grundlage für das Stadtteil-Mobilitätskonzept dient das Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung der Nahmobilität des Büros BSV aus Aachen aus dem Jahr 2014. Die in dem Gutachten formulierten Vorschläge sind bestens geeignet, zu einem geringen Anteil des MIV am Modal Split beizutragen. Es soll daher Grundlage der zu ergreifenden Maßnahmen sein.

Die Kernaussagen des Stadtteil-Mobilitätskonzeptes werden zu Beginn in einem „12-Punkte-Plan“ zusammengefasst. In den nachfolgenden Kapiteln werden die darin enthaltenen Aussagen hergeleitet und begründet.

In Kapitel 2 „Analyse der Ausgangssituation“ werden das bestehende Mobilitätsangebot sowie kritische Punkte der Erreichbarkeit des Standortes dargestellt und bewertet. Ein wesentlicher Bestandteil der Betrachtung sind die Beziehungen zum Stadtteil Neuaubing und den umliegenden Ortschaften. Darüber hinaus sind in diesem Kapitel Aussagen zum zu erwartenden Stellplatzbedarf zu finden.

In Kapitel 3 werden Maßnahmen benannt, die aus Sicht der Autoren notwendig sind, um die ambitionierten Ziele zu erreichen. Dazu gehören sowohl Aussagen zur räumlichen Verortung der Angebote, als auch die organisatorischen Rahmenbedingungen für deren Einführung und Betrieb.

Für die erfolgreiche Umsetzung des Stadtteil-Mobilitätskonzeptes ist das Zusammenspiel zahlreicher verschiedener Akteure von großer Bedeutung. In Kapitel 4 befindet sich entsprechend eine Übersicht über die beteiligten Akteure und deren jeweilige Aufgaben. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass es für den Umsetzungsprozess und den langfristigen Betrieb eine verantwortliche Person gibt, die in dem Stadtteil-Mobilitätskonzept als „Mobilitätsmanager“ bezeichnet wird. Dessen Aufgaben und seine strukturelle Verankerung werden in Kapitel 5 dargestellt.

Kapitel 6 widmet sich spezifisch einem Ausblick auf den 2. Realisierungsabschnitt, wobei die Konzeption der meisten Maßnahmen ohnehin für das gesamte neue Quartier ausgelegt ist.

Der Anhang enthält die „Maßnahmensteckbriefe“, in denen die einzelnen Maßnahmen mit den jeweiligen Verantwortlichkeiten und einer Priorisierung beschrieben werden.

12-Punkte-Plan zur Förderung zukunftstauglicher Mobilität in Freiham Nord

Die nachstehenden 12 Punkte sind aus gutachterlicher Sicht maßgeblich, um das benannte Ziel der Reduzierung des MIV-Anteil in Freiham-Nord zu erreichen.

1.

Ergänzende Angebote des ÖPNV sind in hoher Qualität und rechtzeitig zum Einzug der ersten Bewohner herzustellen. Das gilt zum einen für eine Verbindung zu den S-Bahnhöfen Freiham und Aubing, zum anderen auch für die Anbindungen in Richtung Neuaubing/Innenstadt/Pasing und Germering, wo insbesondere wichtige Standorte für die Nahversorgung zu finden sind.

2.

Es müssen attraktive Lösungen für die „Letzte Meile“ zwischen Wohnung und den S-Bahnstationen in Freiham und Aubing realisiert werden. Durch die Einrichtung von Flächen für Bike+Ride und Park+Ride wird das Abstellen des genutzten Fahrzeugs erleichtert. Ergänzend können öffentliche Zweiradvermietsysteme (MVG-Rad) eingesetzt werden.

3.

Die Vorschläge zum Radwegenetz aus dem Gutachten des Büros BSV sind umzusetzen. Bestehende Überlegungen/Planungen zu Radwegeverbindungen in Richtung Innenstadt/Pasing, ins Umland und zu tangential angelegten Radrouten zu relevanten Standorten für Arbeit und Freizeit sind zu forcieren.

4.

Wesentliches Element zur Reduzierung des MIV im Quartier sind Sharing-Angebote wie Car-Sharing, Fahrradvermietsysteme und Lastenfahrräder. In Freiham ist von Beginn an ein umfassendes und der Nachfrage angepasstes Angebot sicherzustellen.

5.

Sowohl im öffentlichen Raum, als auch in privaten Tiefgaragen ist ein StVO-konformes intelligentes Parkraummanagement einzuführen, das den Flächenbedarf für das Parken minimiert. Eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs bietet die Möglichkeit der Aufwertung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, insbesondere durch eine deutliche Absenkung des Schlüssels für Besucherparkplätze auf 1:15. Stellplätze im öffentlichen Raum, die nach ihrer Erstellung offensichtlich nicht nachgefragt werden, sollte ohne aufwendige Baumaßnahmen anderweitig genutzt werden können (Grünfläche, Bank etc.). Hierfür bietet es sich an den Straßenraum möglichst niveaugleich zu gestalten (siehe Maßnahmensteckbrief 26).

6.

Von Beginn an, mit dem Einzug der ersten Bewohner, ist ein Nahversorgungsangebot in hoher Qualität und in zumutbarer Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Quartier unterzubringen. Die Qualität sollte sich an den Nahversorgungsangeboten der bestehenden Standorte Neuaubing (Limesstraße/Bodenseestraße) Pasing und Germering (GEP) orientieren.

7.

Neben den wohnortnahen Nahversorgungsangeboten tragen attraktive Freizeiträume vor Ort zur Vermeidung von Verkehr bei. Schon heute sind die Straßennetze und die Parkflächen der Gemeinden an Wörthsee, Weißlinger See, Pilsensee und Ammersee am Wochenende stark überlastet. Innerhalb des Landschaftsparks Freiham sollte der im Stadtbezirk geforderte Badesee oder ersatzweise ein Freibad realisiert werden.

8.

Durch die bereits heute starke verkehrliche Belastung der Autobahn A 99 und der Bodenseestraße besteht die Gefahr erheblichen Schleichverkehrs durch das Quartier. Mit dem Ausbau der A99 bis 2030 wird zunächst einmal davon ausgegangen, dass eine Überlastung der Autobahn vermieden wird. Bis dahin soll möglicher Schleichverkehr durch das Neubaugebiet, ggf. auch mit baulichen Maßnahmen erschwert werden.

9.

Die Wohnungswirtschaft ist in das Mobilitätskonzept frühzeitig einzubeziehen. Die Grundstücksvergaben sind mit Mobilitätskomponenten zu versehen, die kompatibel zum Gesamtkonzept sind. Die Bauherren sind auf eine konsultative und finanzielle Beteiligung zu verpflichten.

10.

Das Mobilitätskonzept ist aufgrund der vielfältigen Akteure im Quartier derart komplex, dass ein von der Stadt beauftragter Mobilitätsmanager Aufgaben der Koordination und Umsetzung langfristig übernehmen muss. Es ist sicherzustellen, dass der Mobilitätsmanager im Zusammenwirken und auf Basis von Beschlüssen einer quartiersbezogenen Lenkungsgruppe der für Mobilitätsfragen beteiligten Referate agiert.

11.

Neben dem finanziellen Engagement der Wohnungswirtschaft soll so früh und unbürokratisch wie möglich öffentliche Finanzierungsmittel für ein definiertes Maßnahmenbündel eines funktionierenden Mobilitätskonzeptes zur Umsetzung bereitgestellt werden.

12.

Die Akzeptanz bereitgestellter Mobilitätselemente hängt unmittelbar von deren Bekanntheitsgrad ab. Frühzeitig, bereits in Marketing und Vertrieb der Wohnungen, ist über die Mobilitätsangebote zu informieren, Vorschläge und Anregungen der (zukünftigen) Einwohner und der Nachbarschaft sind zu berücksichtigen. Eine Kommunikationsplattform bündelt das Mobilitätsangebot, beinhaltet ein Buchungssystem und informiert über die Nutzung der Elemente. Die Kommunikationsplattform unterstützt das Mobilitätsmanagement, das dauerhaft als Ansprechpartner in Fragen der Mobilität fungiert.

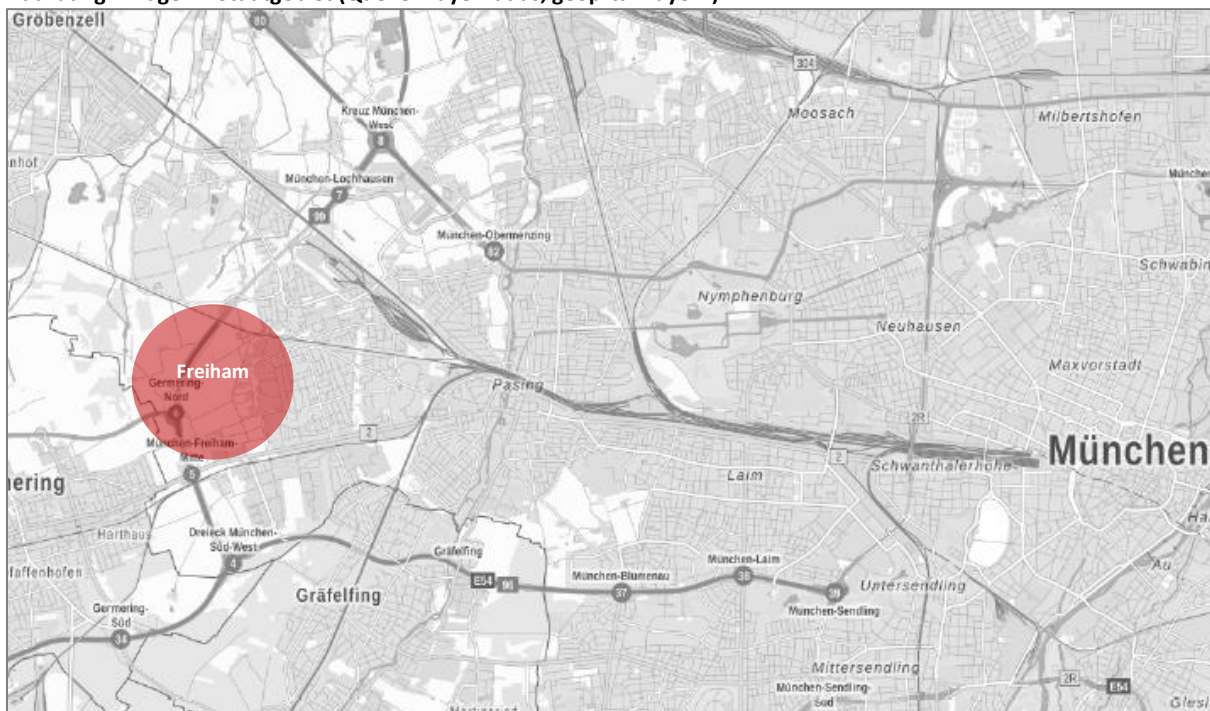
02 Analyse der Ausgangslage

Das in der Entwicklung befindliche Stadtquartier Freiham liegt an der westlichen Stadtgrenze Münchens und schließt an den östlich gelegenen Stadtteil Neuaubbing an. Westlich des Erschließungsgebiets verläuft die BAB 99 (Autobahnring München). Im Süden wird das Gebiet durch die Bodenseestraße und die S-Bahnlinie S8 begrenzt.

Neuaubbing ist im östlichen Teil vorwiegend durch Einzelhaussiedlungen geprägt, im westlichen Teil herrscht Geschosswohnungsbau in Zeilen- und Punktbebauung vor, der vorwiegend aus den 1960er- und 1970er-Jahren stammt. Bei dem südlich der S-Bahnlinie 8 gelegenen Gebiet Freiham Süd handelt es sich u.a. um eine Umnutzung eines ehemaligen Bahngeländes, das vorwiegend für Gewerbe- und Versorgungsnutzung erschlossen wird.

Die nachfolgende Analyse der Ausgangslage bezieht die aktuell bereits feststehenden Planungen für das neue Quartier Freiham bereits mit ein.

Abbildung 1: Lage im Stadtgebiet (Quelle: Bayernatlas, geoprtal Bayern)



2.1 ISEK Neuaubbing Westkreuz - Handlungsansätze

Im Jahr 2014 hat die Landeshauptstadt München umfangreiche städtebauliche Untersuchungen im benachbarten Stadtteil Neuaubbing-Westkreuz durchgeführt. Im Ergebnis entstand ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK), das Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung beschreibt. Inzwischen wurde in Neuaubbing-Westkreuz ein Sanierungsgebiet festgesetzt, innerhalb dessen das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ umgesetzt wird.

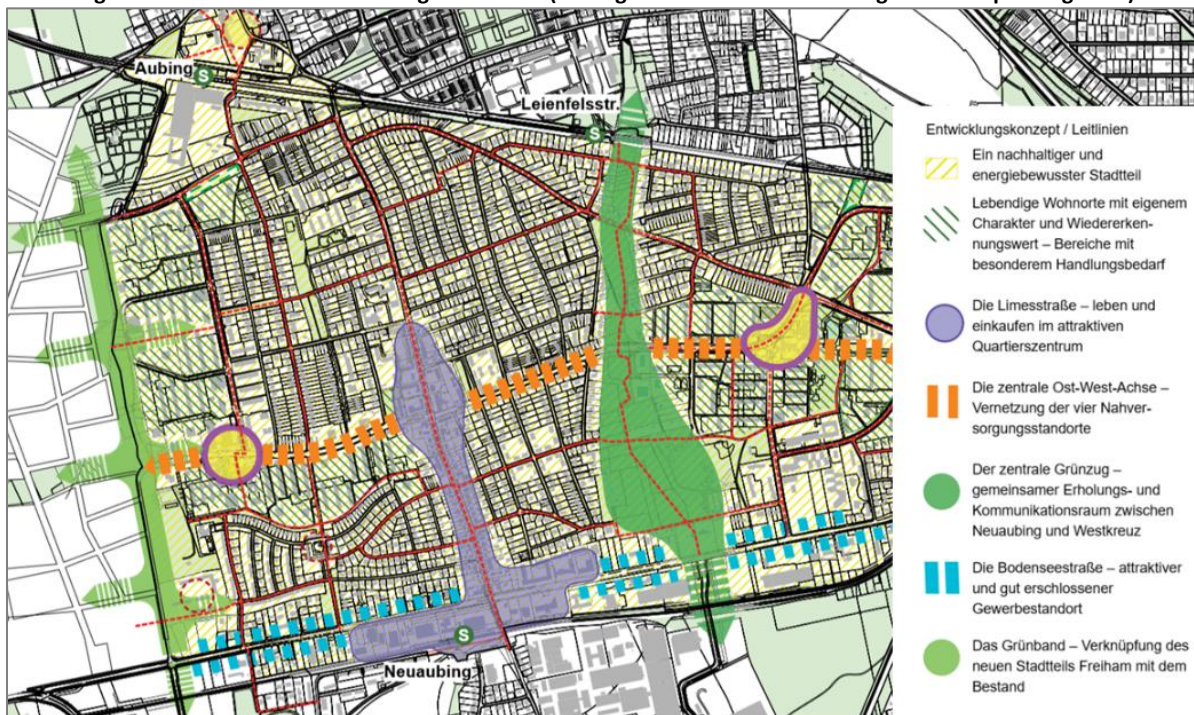
Einige dieser Leitlinien haben einen inhaltlichen oder räumlichen Bezug zu der Entwicklung von Freiham. Hierzu gehören:

- die Entwicklung der Limesstraße/Bodenseestraße (Bereich S-Bahn Neuaubbing) als Nahversorgungsstandort,
- die Entwicklung des Nahversorgungszentrums an der Wiesentfeller Straße,

- eine zentrale Ost-West-Achse, die zum einen Nahversorgungsstandorte in Neuaubing/Westkreuz mit einander verbinden, aber auch eine Trasse des öffentlichen Personennahverkehrs nach Pasing bilden soll,
- die Entwicklung der Bodenseestraße sowie
- ein Grünband als westliche Begrenzung des Stadtteils mit Verknüpfungsfunktion zum neuen Stadtteil Freiham.

Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung Freiham sollten die für Neuaubing-Westkreuz formulierten Handlungsansätze evaluiert und ihre Bezüge zur Entwicklung in Freiham überprüft werden.

Abbildung 2: Leitlinien des ISEK Neuaubing-Westkreuz (Auszug aus dem Bericht von Dragomir Stadtplanung 2014)



2.2 Zeitliche Streckung der Umsetzung von Infrastruktur und Wohnungsbau

Neben der Errichtung der schulischen Infrastruktur in Freiham haben die städtischen Wohnungsbaugesellschaften bereits mit dem Bau von Wohngebäuden begonnen.

Die ersten Bewohner werden demnach im 1. Realisierungsabschnitt Ende 2019/2020 einziehen, während der Bezug der letzten Bauvorhaben und die Fertigstellung des Quartierszentrums erst für 2022 vorgesehen ist. Die Fertigstellung des Stadtteilzentrums ist ebenfalls bis 2023/2024 vorgesehen. Die Ausschreibung des Quartierszentrums im Baufeld MK1 verzögert sich aufgrund der U-Bahnplanungen um 2 Jahre.

Daraus ergeben sich wesentliche Konsequenzen:

- Zum einen steht den ersten Bewohnern nur ein eingeschränktes Nahversorgungsangebot zur Verfügung,
- zum anderen fehlt etwaigen öffentlichen und von der Wohnungswirtschaft zur Verfügung gestellten Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung des privaten PKW-Verkehrs die notwendige Anzahl an potenziellen Nutzern.

Das führt zu der Schlussfolgerung, dass zur effektiven Nutzung von Mobilitätselementen wie Car- oder Bike-Sharing der benachbarte Wohnungs- und Bewohnerbestand im Stadtteil Neuaubing, zum Beispiel der GFBW Bau- und Wohnungsgesellschaft mbH, mit einbezogen werden sollte, um die notwendige „Schwungmasse“ zu erreichen.

Abbildung 3: Lage Bestandswohnungen der GFBW und der Heimbau



Bestehende Nahversorgungseinrichtungen für die Deckung des täglichen Bedarfes befinden sich nicht in fußläufig zumutbarer Entfernung an der Limesstraße/Bodenseestraße in Neuaubing, in Germering oder am S-Bahnhof Aubing.

Dies gilt insbesondere für die ersten neuen Bewohner des Stadtteils.

Abbildung 4: Zeitliche Abfolge der Baugebietsentwicklung

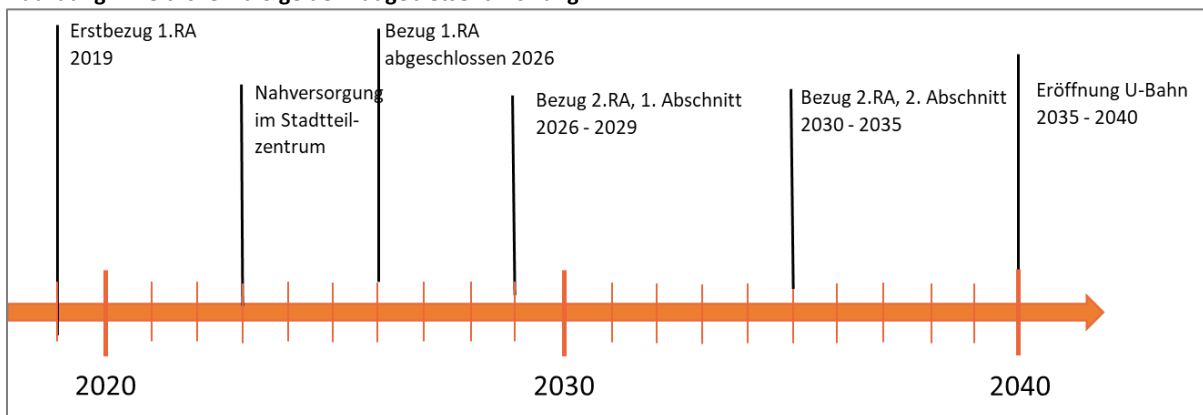
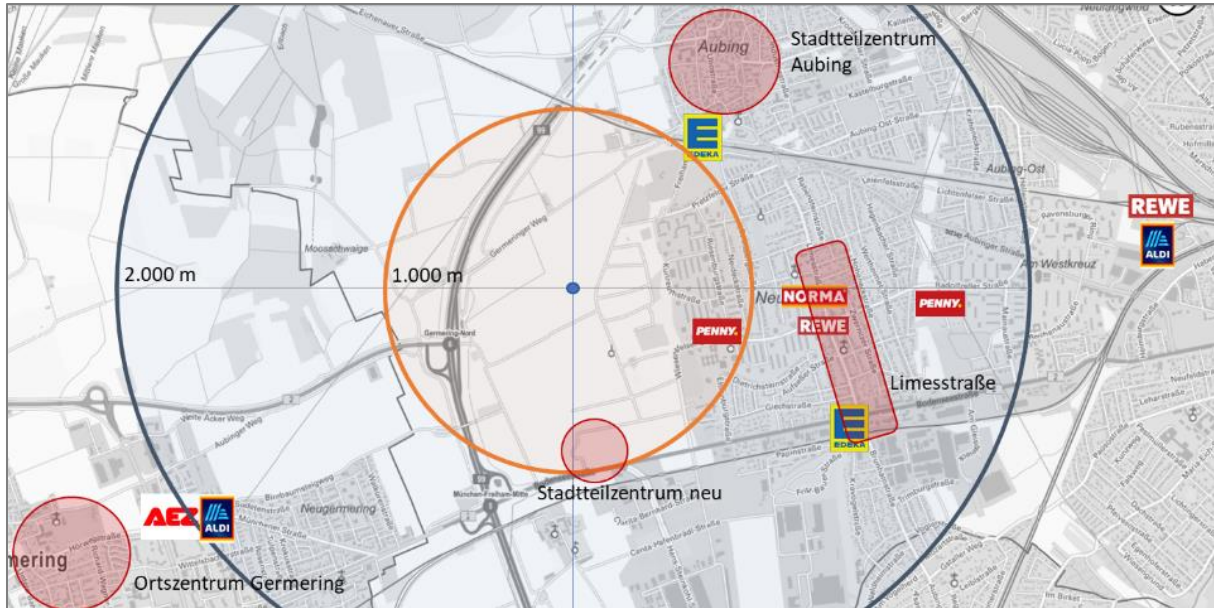


Abbildung 5: Bestehende Nahversorgungseinrichtungen


Nach den Vorgaben der Landeshauptstadt München ist eine Voraussetzung für einen reduzierten Stellplatzschlüssel im Rahmen der Baugenehmigung, dass ein „marktgängiger Lebensmittelmarkt“ zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in maximal 600m Entfernung liegen muss. Diese Vorgabe kann für den überwiegenden Anteil der Anwohner durch das derzeit bestehende Angebot des discountorientierten Vertriebsformates „Penny“ nur eingeschränkt erfüllt werden.

Parallel zur derzeit mit Hochdruck fortgeführten Entwicklung des Stadtteilzentrums ist trotz der aktuellen Verzögerung aufgrund der U-Bahnplanung die Planung für das Quartierszentrum im Baufeld MK1 voranzutreiben. Das Quartierszentrum wird in Zukunft gänzlich andere Funktionen für die Nahversorgung der Bevölkerung übernehmen als das Stadtteilzentrum mit eher überörtlichem Bezug. Nur im Zusammenspiel der Standorte kann eine gute und bequem erreichbare Nahversorgung gewährleistet werden.

2.3 Erreichbarkeit des Standortes Freiham

Nachfolgend wird beschrieben, wie das Areal des zukünftigen Stadtteils Freiham mit verschiedenen Verkehrsmitteln heute zu erreichen ist und welche Mobilitätsangebote im Umfeld von Freiham existieren. Sofern schon konkrete Planungen für weitere Mobilitätsangebote vorliegen, werden diese in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes einbezogen.

2.3.1 Anbindung des Areals an das Straßennetz

Freiham ist hervorragend an das überörtliche Straßennetz angebunden. Über die A99 gelangt man leicht zur A96 in Richtung Lindau und in Richtung Münchner Innenstadt sowie den Süden des Stadtgebietes. Im Norden führt die A99 zur A9 in Richtung Nürnberg und den Autobahnring, im Westen zur A8 in Richtung Stuttgart.

Für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen demnach beste Verbindungen in die Innenstadt und tangential in die Region, was eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der zukünftigen Bewohner, weg von der Nutzung des privaten Pkw, erschwert. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass das Straßennetz der Landeshauptstadt München zu den Hauptverkehrszeiten heute schon in vielen Bereichen überlastet ist und somit die Attraktivität des Pkw auf einigen Relationen abnimmt.

Abbildung 6: Überörtliche Straßenanbindung Freiham (Karte: OpenStreetMap)

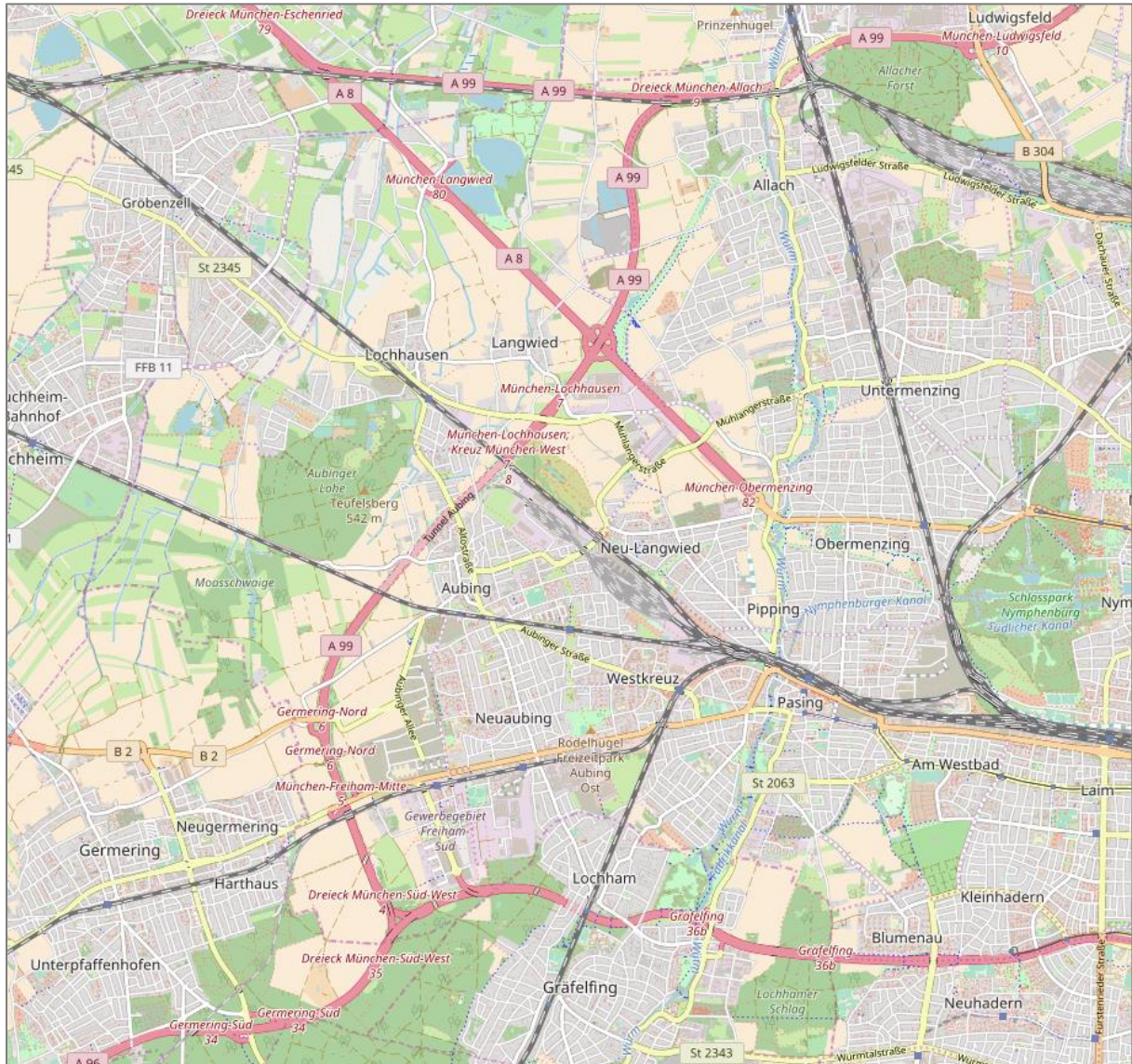
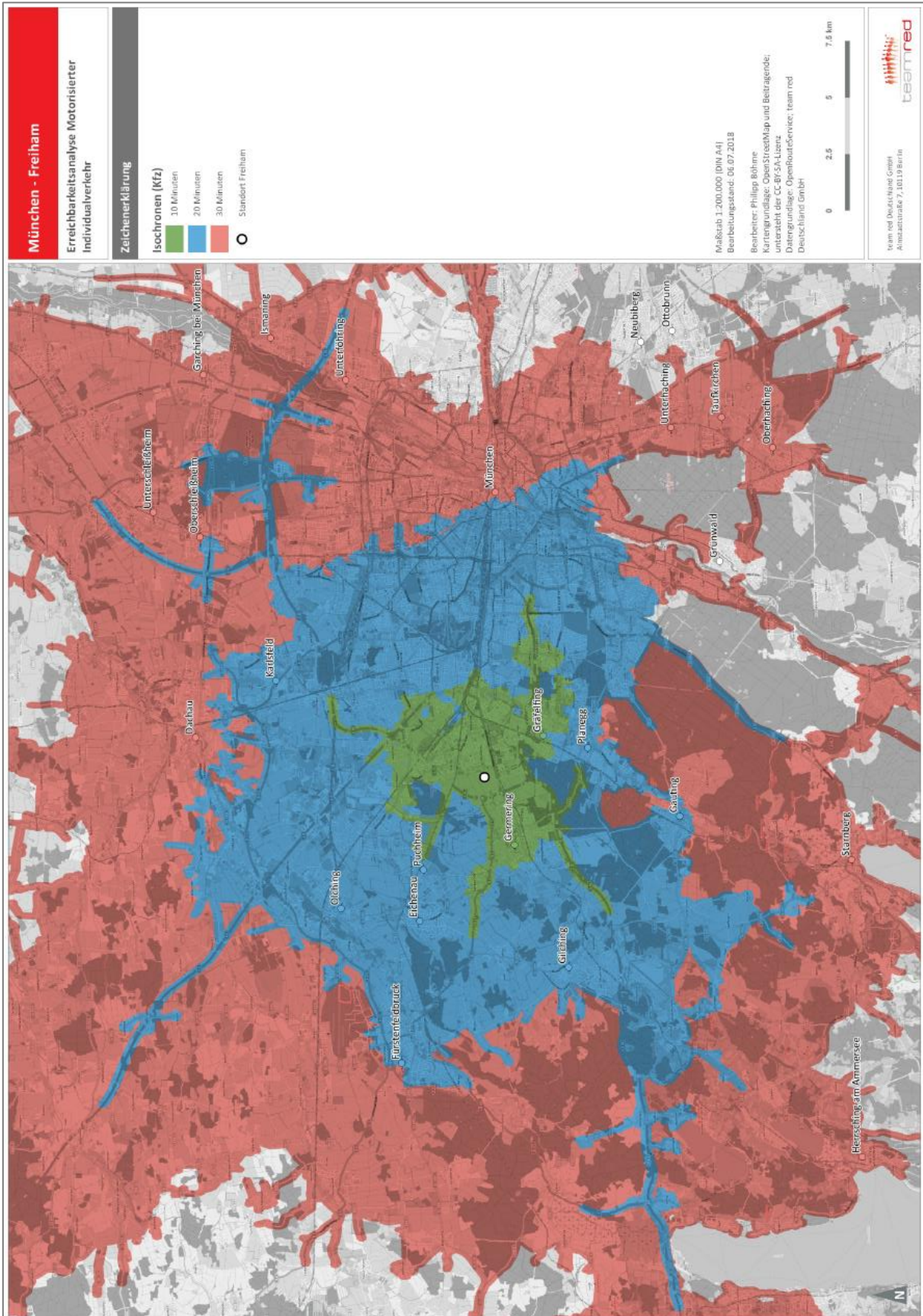




Abbildung 7: Erreichbarkeitskarte Pkw



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von OpenStreetMap

Die Analyse der Isochronen (Radien der in einer bestimmten Zeit erreichbaren Ziele) macht ebenfalls deutlich, wie schnell man von Freiam aus zu Zielen in München und in der Region mit dem Pkw gelangen kann. Selbst Orte wie Augsburg oder Landsberg sind innerhalb einer halben Stunde mit dem Pkw zu erreichen.

Straßennetz im benachbarten Quartier Neuaubing

Die Verkehrssituation in dem östlich gelegenen Stadtquartier Neuaubing ist, nach Aussage dort tätiger Wohnungsbaugesellschaften, derzeit weitgehend entspannt, während der Hauptverkehrszeiten sind einzelne Routen jedoch schon heute relativ hoch belastet, insbesondere die Limesstraße und die Aubinger Straße. Hier spürt man insbesondere den Schleichverkehr, wenn es zu Störungen auf der A99 kommt. Verkehrsordnende Maßnahmen allein können die Problematik nicht lösen.

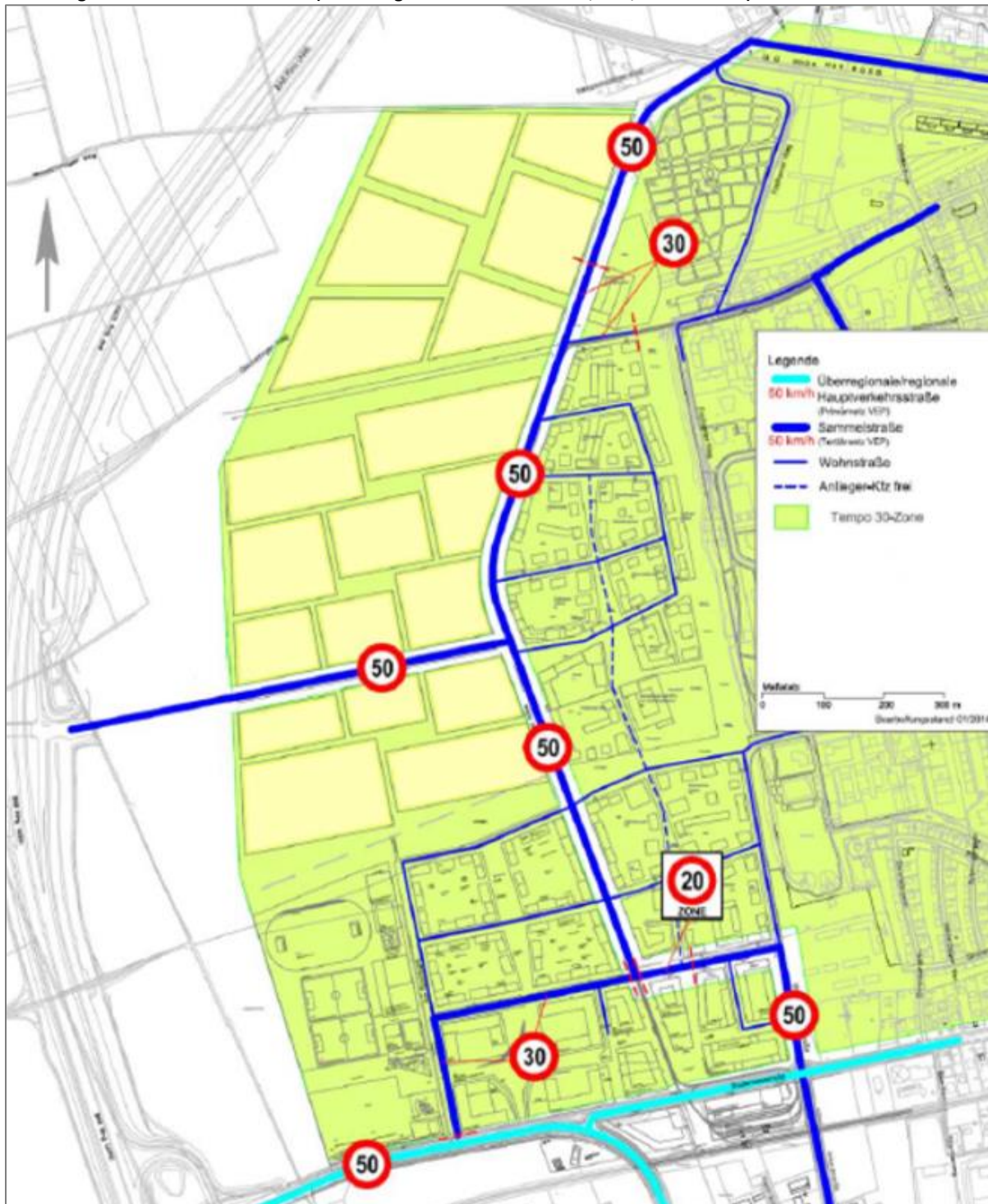
Geplantes Straßennetz im Quartier

Im zukünftigen Stadtteil Freiam bildet, laut Gutachten zur Nahmobilität des Büros BSV aus dem Jahr 2014, die Aubinger Allee die zentraler Verkehrsachse für den MIV. Die relativ langen Geraden könnten die Autofahrer zu erhöhten Geschwindigkeiten verleiten.

Daraus ergeben sich für die weitere Planung Fragestellungen in Bezug auf

- sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer,
- Möglichkeiten der Temporeduzierung des Durchfahrtverkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Maßnahmen zur Vermeidung von „Schleichverkehren“.

Abbildung 8: Straßennetz im Quartier (Verkehrsgutachten Nahmobilität, BSV, Aachen 2014)



2.3.2. Stellplatzsituation

Stellplatzsituation im benachbarten Quartier Neuaußing

Die Stellplatzsituation im östlich gelegenen Stadtteil Neuaußing ist, nach Aussage der ansässigen Wohnungsbaugesellschaften, heute bereits relativ angespannt. Tagsüber ist es meist noch problemlos möglich einen Parkplatz zu finden, doch abends, wenn die Bewohner überwiegend wieder zuhause sind, gibt es kaum freie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. In wie weit jedoch die vorhandenen

Stellplätze in den Tiefgaragen tatsächlich von den Bewohnern genutzt werden, kann nicht beurteilt werden. Genaue Zahlen zur Untermauerung und Quantifizierung dieser Aussagen lagen den Bearbeitern nicht vor.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die weitere Planung

Parken der Anwohner im neuen Stadtquartier Freiham-Nord

Die Stellplätze für die zukünftigen Bewohner Freihamns sind nach den bisherigen Planungen in Tiefgaragen untergebracht. Um einen Parkdruck in den öffentlichen Raum zu vermeiden, sind ausgewogene Preise für die Stellplatznutzung von besonderer Bedeutung. Auf der anderen Seite sind zu niedrige Stellplatzkosten für Bewohner zu vermeiden, um keinen Anreiz für den PKW-Besitz zu setzen. Es gilt hier, eine ausgewogene Balance zu erreichen.

Parken der Besucher im neuen Stadtquartier Freiham-Nord

Im öffentlichen Raum ist ein reduzierter Schlüssel für Besucherstellplätze vorzusehen. Ausreichend sind nach Nahmobilitätsgutachten des Büros BSV 1 Besucherstellplatz je 12 bis 13 Wohneinheiten.

Um den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu ordnen ist die Einrichtung eines Parkraummanagements und die zeitliche Begrenzung des Parkens im öffentlichen Raum sinnvoll. So stehen die Stellplätze im öffentlichen Raum auch tatsächlich den geplanten Zielgruppen (Besucher, Lieferverkehre, Kunden) zur Verfügung und werden nicht dauerhaft durch Anwohner und Externe belegt.

Die Einführung eines Parkraummanagements durch temporäres Parkverbot im öffentlichen Raum führt zu einer deutlichen geringeren Nutzung der Stellplätze durch die Anwohner, die in den vorhandenen Stellplätzen in den Tiefgaragen parken sollen. Nicht notwendige Stellplätze sollten beispielsweise in Grünflächen oder Baumscheiben umgenutzt werden können. Der Ausbau der Erschließungsstraßen mit Hochbord ist in diesem Zusammenhang kontraproduktiv.

Abbildung 9: Freie Stellplätze im öffentlichen Raum nach Einrichtung Parkraummanagement (Foto: stattbau münchen)



2.3.3 ÖPNV

Aktuelle ÖPNV – Verbindungen im Umfeld von Freiham-Nord

Freiham-Nord wird bereits heute durch zwei S-Bahn-Stationen im Norden (S4, S20 Haltestelle Aubing) und im Süden (S8 Haltestelle Freiham) des zukünftigen Quartiers angebunden. Von hier aus ist das Stadtzentrum von München in weniger als 20 Minuten zu erreichen. Die S-Bahn stellt damit auf absehbare Zeit das Rückgrat der ÖPNV-Anbindung Freihams dar.

S-Bahn Freiham, Harthaus, Neuaubing

Linie	Betriebszeiten	Takt
S-Bahnlinie 8 Herrsching – Flughafen München	4:45 Uhr bis 1:45 Uhr	20 Minuten-Takt, 10 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten

S-Bahn Aubing

Linie	Betriebszeiten	Takt
S-Bahnlinie 4 Geltendorf - Ebersberg	4:14 Uhr bis 1:54 Uhr	20 Minuten-Takt
S-Bahnlinie 20 Höllriegelskreuth - Pasing	15:51 Uhr / 16:51 Uhr / 17:50 Uhr (die Zeiten beziehen sich auf die Haltestelle Aubing)	3 x täglich (Uhrzeiten siehe Betriebszeiten)

Buslinien

Im Umfeld von Freiham, in Germering, in Neuaubing und in Freiham-Süd, sind heute schon einige Buslinien verfügbar. Diese können in die Planungen der neuen Busverbindungen für das Quartier Freiham Nord einbezogen werden.

Westlich von Freiham Süd besteht derzeit eine Zäsur durch die Stadtgrenze Münchens, den Verlauf der Autobahn und durch die fehlende Anbindung in die Nachbarstadt Germering.

Schlußfolgerungen für die weitere Plaung

Da jedoch viele Bewohnerinnen und Bewohner sich gerade in der Anfangsphase zum Einkauf nach Germering orientieren werden, ist eine funktionierende ÖPNV-Verbindung unabdingbar, um autoarmes Wohnen zu ermöglichen und den neuen Bewohnerinnen und Bewohnern die Kfz-Nutzung gar nicht erst anzugewöhnen. Dazu könnten z.B. die folgenden Linien verlängert werden:

- Linie 856 ab Germering, Industriestraße (die Endstation ist die Oskar-Von-Miller-Straße, eine Station weiter)
- Linie 851 und 857 ab Germering, Harthaus
- Linie 852 ab Germering, Kriemhildenstraße oder Odinstraße

Östlich von Freiham Nord gibt es bereits ein relativ umfangreiches Busangebot. Die Haltestellen Neuaubing West (Linie 57 und N77), Aubing (Linie 143), Kunreuthstraße (Linie 143 und N77), Riesenburgstraße (Linie 143 und N77), Wiesentfelder Straße (Linie 143 und N77), Ellis-Kaut-Straße (Linie 143) und der S-Bahnhof Freiham (ebenfalls Linie 143) liegen sehr nah am Erschließungsgebiet und werden zumindest im 20-Minuten-Takt bedient. Etwas weiter östlich verläuft die Linie 162 mit den Haltestellen Ubostraße, Limesstraße, Plankenfelder Straße und Altenburgerstraße, die ebenfalls mindestens im 20-Minuten-Takt bedient wird, aufgrund der Entfernung jedoch nicht attraktiv ist.

Die südlich von Freiham Nord gelegene Haltestelle Neuaubing wird durch die Nachtbusse N80 und N81 angefahren.

Nördlich von Freiham Süd wird nur die Bergsonstraße durch die Nachtbusse N80 und N81 angefahren. Aufgrund ihrer Entfernung ist die Haltestelle allerdings nicht mehr fußläufig zu erreichen. Sie wäre nur dann interessant, wenn sie mit dem Fahrrad angefahren und in Kombination mit der S-Bahn-Linie S3 oder S4 an der Station Langwied genutzt wird.

Übersicht über die relevanten Buslinien im Umfeld von Freiham-Nord

Linie	Betriebszeiten	Takt
Buslinie 57 Neuaubing West – Laimer Platz	4:39 Uhr bis 1:19 Uhr	Zu den Hauptverkehrszeiten 5 Minuten-Takt ab 9:15 Uhr sowie 18:45 Uhr im 10Minuten-Takt, ab 22 Uhr nur noch 20Minuten-Takt
Buslinie 143 Freiham – Olympia-Einkaufszentrum	6:44 Uhr bis 20:44 Uhr (ab Schloss Blutenburg fährt die Linie bis 0.42 Uhr)	20 Minuten-Takt
Buslinie 162 Eichelhägerstraße - Moosach	5:17 Uhr bis 0:37 Uhr	20 Minuten-Takt, zu den Hauptverkehrszeiten 10 Minuten-Takt
Buslinie 143 Freiham – Olympia-Einkaufszentrum	6:44 Uhr bis 20:44 Uhr (ab Schloss Blutenburg fährt die Linie bis 0.42 Uhr)	20 Minuten-Takt
Buslinie 851 Ger.-Unterpfaffenhofen – Harthaus	5:44 Uhr bis 20:24 Uhr	20 Minuten-Takt
Buslinie 852 FFB – Ger., Kerschensteiner Schule	4:58 Uhr bis 20:57 Uhr	40 Minuten-Takt, morgens vereinzelt 20 Minuten-Takt
Buslinie 856 Planegg West – Ger., Industriestraße	5:53 Uhr bis 20:33 Uhr (erste Fahrten nicht von Planegg, sondern von Ger., Neue Gautinger Straße)	20 Minuten-Takt

Buslinie 857 Harthaus – Ger.- Unterpfaffenhofen	5:51 Uhr bis 20:31 Uhr	20 Minuten-Takt
N77 Neuaubing West – Pasing Bahnhof	2:17 Uhr bis 4:47 Uhr	2-mal stündlich

Nachtbuslinien

Linie	Betriebszeiten	Takt
N80 Pasing Bahnhof – Pasing Bahnhof	3 Uhr bis 4 Uhr (Mo - Do) 3 Uhr bis 5 Uhr (Wochenende)	1 Fahrt 3 Fahrten
N81 * Pasing Bahnhof – Pasing Bahnhof	4 Uhr bis 5 Uhr (Mo - Do) 3 Uhr bis 5 Uhr (Wochenende)	1 Fahrt 2 Fahrten

* Die Linie N81 hält nicht direkt an der Bushaltestelle Freiham, sondern an der 350m entfernten Ehrenbürgstraße

Grundsätzlich ist demnach die Verknüpfung in Richtung Innenstadt, Flughafen und westliche Seen sehr gut. Es fehlt allerdings an leistungsfähigen Tangentialverbindungen und direkten Verknüpfungen in Richtung Umland, insbesondere in Richtung Germering.

Insgesamt kann die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als gut bezeichnet werden. Kritisch ist, neben den fehlenden Tangentialverbindungen, die „letzte Meile“ zwischen S-Bahnhof und Wohnung, da diese Entfernung von einigen als zu weit zum Laufen empfunden werden könnte.

Schlußfolgerung für die weitere Planung

Daher sollten für diese Problematik spezifische Lösungen (Bus, Leihfahrrad, private S-Bahn-Fahrräder) eingeführt bzw. an die Anwohner kommuniziert werden.

Verlängerung der U5 bis Freiham-Nord

Die derzeit geplante Verlängerung der U5 bis Freiham-Nord würde das ÖPNV-Angebot weiter verbessern. Damit haben alle Bewohner einen Zugang zum Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) in fußläufiger Entfernung. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die U5 lediglich eine weitere Verbindung über Pasing in Richtung Münchner Innenstadt bereitstellt, es werden kaum grundsätzlich neue Relationen erschlossen.

Schlußfolgerungen für die weitere Planung

Nutzung der Trambahn-Trasse bei Errichtung U-Bahn

Nachdem voraussichtlich, anstatt der ursprünglich geplanten Trambahn, eine U-Bahn nach Freiham errichtet wird, bietet sich die bereits geplante Trasse an, um die Verbindung der S-Bahnhöfe Freiham und Aubing zu verbessern. Ein zwischen den S-Bahnhöfen pendelnder Expressbus, der abseits des Autoverkehrs auf einer eigenen Trasse fahren kann, stärkt die innere ÖPNV-Erschließung Freiham erheblich, insbesondere bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Verbindung.

In der nachfolgenden Darstellung aus dem Nahmobilitätskonzept von BSV aus dem Jahr 2014 wird deutlich, dass die 600m Entfernung zu einem S-Bahn-, oder U-Bahnhof, die für einen reduzierten

Stellplatzschlüssel gefordert werden, nur in einem kleinen Teil von Freiham-Nord erreicht wird. Daher ist es bis zur Fertigstellung der U-Bahn (ca. im Jahr 2040) unerlässlich, ein flächendeckendes (Entfernung max. 400 m) Angebot an Expressbussen (Takt mindestens 10 Minuten) bereitzustellen.

Abbildung 10: Anbindung an den ÖPNV (Nahmobilitätsgutachten BSV 2014, hier noch mit Tram-Bahn



2.3.4 Radverkehr

Anbindung des Areals Freiham-Nord an das bestehende Radroutennetz

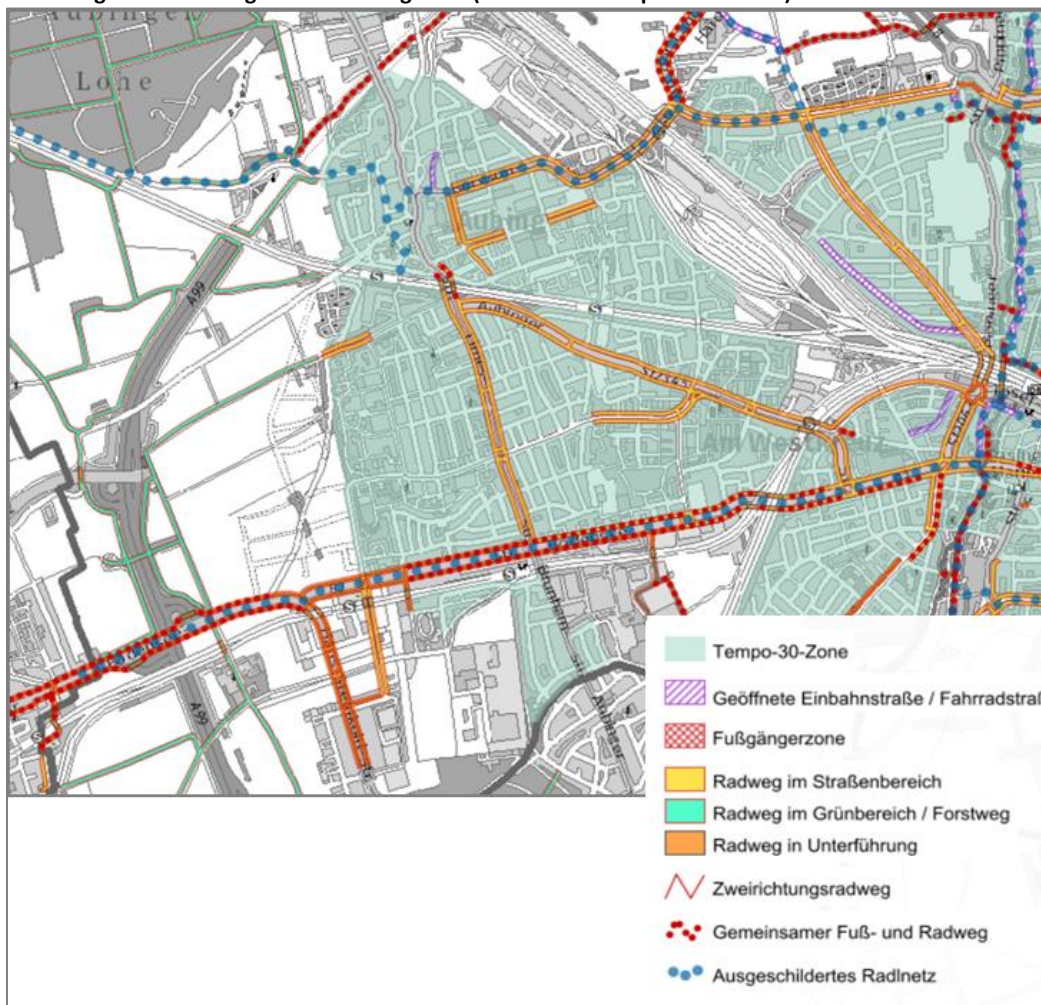
Das bestehende Radroutennetz bietet heute eine grundsätzlich gute Anbindung an Germering. In Richtung Innenstadt besteht ein Radweg über die Bodenseestraße und über die Wiesentfeller Straße / Aubinger Straße.

Darüber hinaus sind weitere Radrouten vorhanden, zum Beispiel in Richtung Süden (Kreuzlinger Forst / Gräfelfing) oder in Richtung Aubinger Lohe / Puchheim - Bahnhof.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die vorhandenen Radrouten im Umfeld aktuell teilweise gravierende Mängel in Punkto Verkehrssicherheit und Fahrkomfort aufzeigen, zum Beispiel:

- Bodenseestraße / Landsberger Straße in Richtung Innenstadt München: zahlreiche unübersichtliche Ein- und Ausfahrten, fehlende Absenkungen von Bordsteinen, Bahnunterführung S6 ohne eigene Radverkehrsanlage.
- Anbindung der Aubinger Straße über die Pretzfelder Straße: Relativ hohe Verkehrsdichte, Busverkehr und parkende Fahrzeuge machen den Abschnitt für Radfahrer trotz Tempo 30 relativ gefährlich.
- Eichenauer Straße in Richtung Puchheim – Bahnhof: Zu Spitzenzeiten relativ hohe Verkehrsdichte, hohe Geschwindigkeiten der Fahrzeuge und keine eigenen Radverkehrsanlagen.

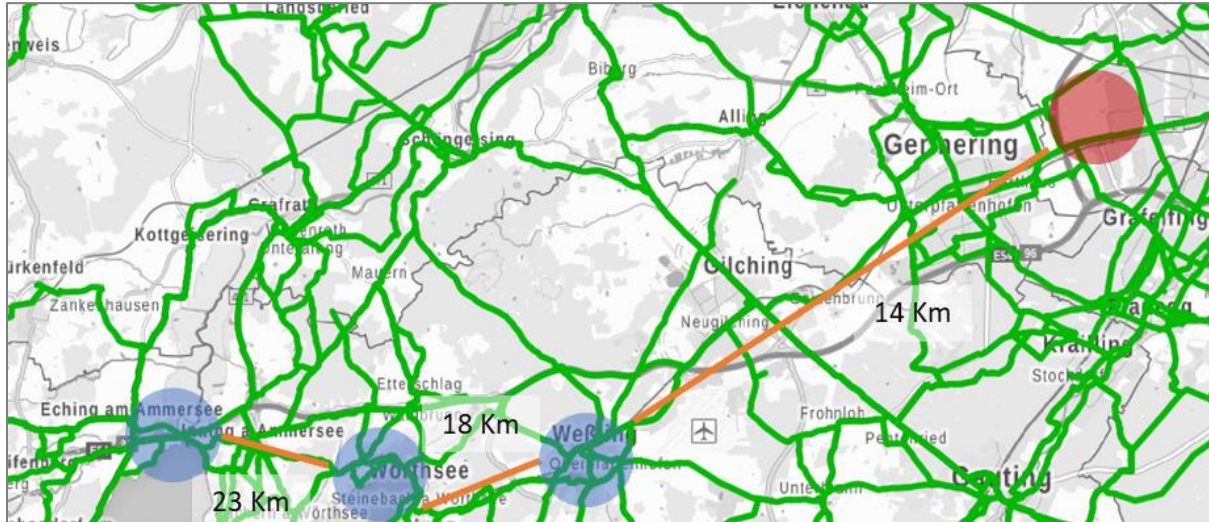
Abbildung 11: Anbindung an das Radwegenetz (Karte: Radstadtplan München)



Im weiteren Umfeld ist in der Region ein umfassendes Netz von Radrouten verfügbar, die tatsächliche Qualität bzw. Attraktivität für den Radverkehr ist jedoch sehr unterschiedlich.

Über diese Routen sind u.a. wichtige Freizeitziele, wie die Seen im Südosten Münchens, aber auch einige Arbeitsplatzstandorte, wie der Flughafen Oberpfaffenhofen oder die Krailinger Industriemeile), gut mit dem Fahrrad zu erreichen.

Abbildung 12: Radwegenetz im Umland (Darstellung stattbau münchen GmbH auf Grundlage Bayernatlas)

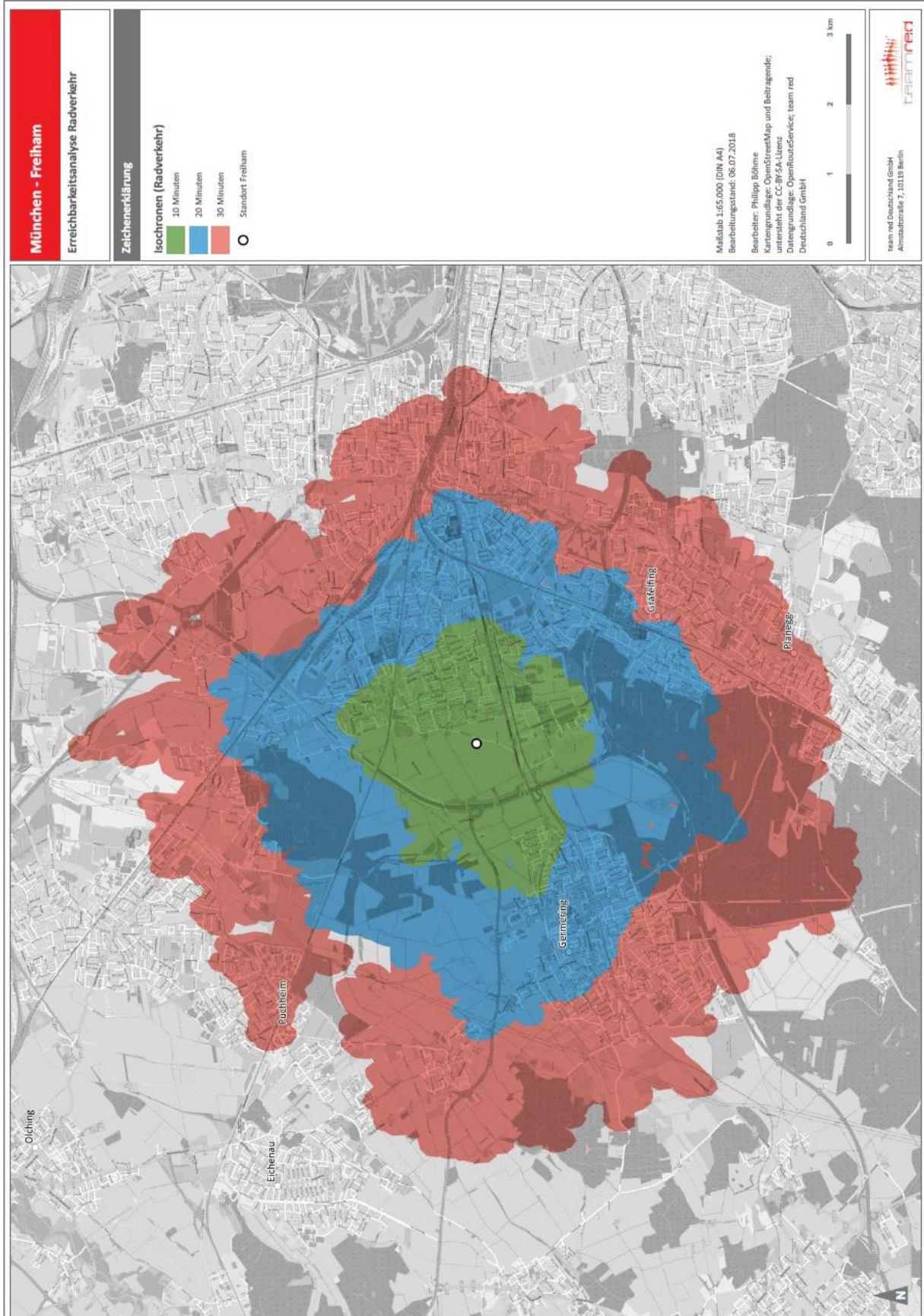


Auf der nachfolgenden Erreichbarkeitskarte für den Radverkehr ist ersichtlich, welche Fahrzeiten für verschiedene Ziele mit dem Fahrrad notwendig sind. Demnach sind beispielsweise wichtige Nahversorgungseinrichtungen in Germering und Neuauibling in 10 Minuten zu erreichen. Nach Pasing sind es mit dem Fahrrad etwa 20 Minuten.

Schlußfolgerung für die weitere Planung

Zur effektiveren Nutzung und Verknüpfung der Radwegeverbindungen sollte ein stringentes Beschilderungskonzept insbesondere zu den Freizeitstätten des Umlandes umgesetzt werden.

Abbildung 13: Erreichbarkeitskarte Radverkehr

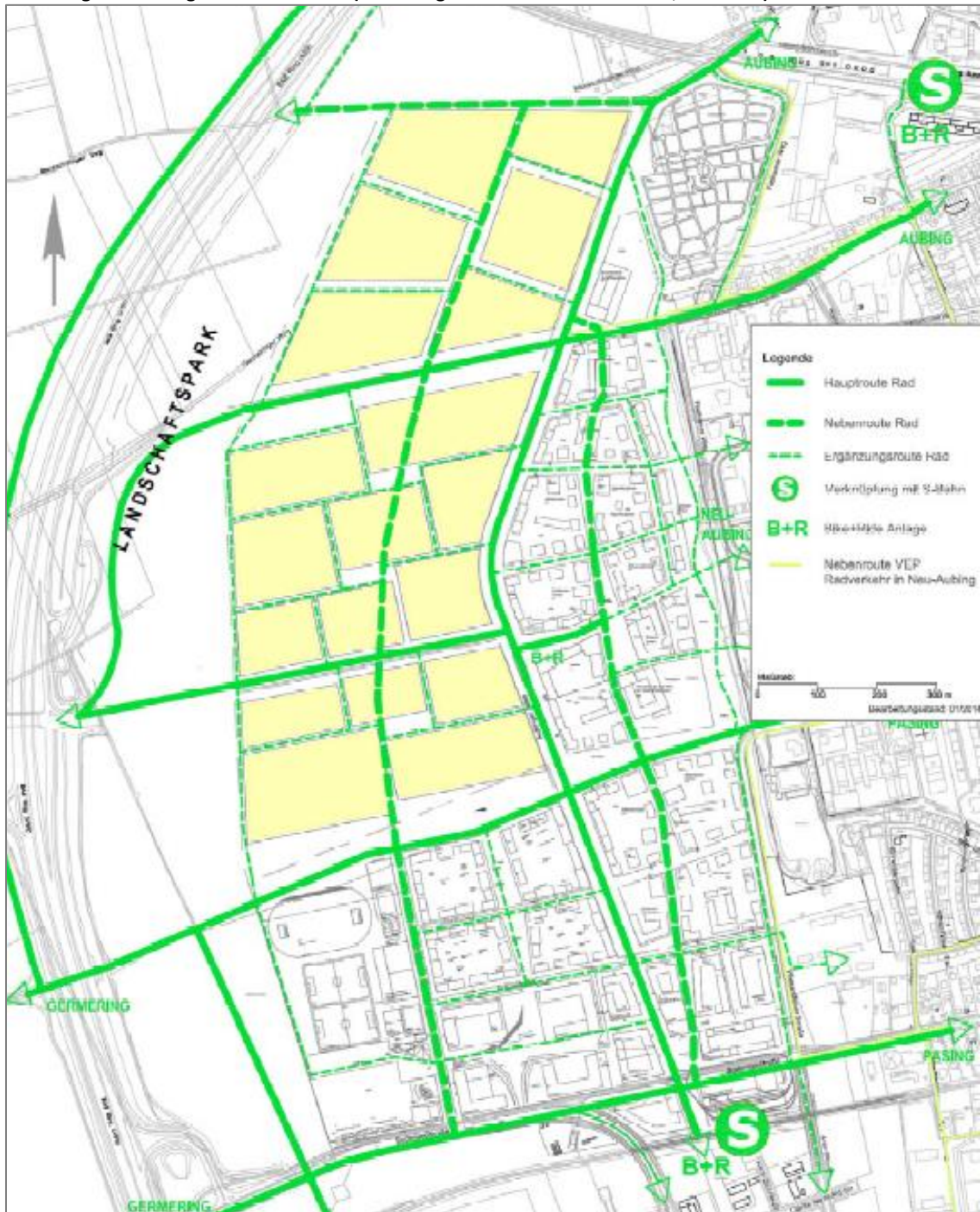


Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von OpenStreetMap

Planungen für den Radverkehr innerhalb des Quartiers Freiham-Nord

Das Radroutennetz, wie es im Gutachten zur Nahmobilität dargestellt wird, ist eine gute Voraussetzung für einen attraktiven Radverkehr im Quartier.

Abbildung 14: Radwegenetz im Quartier (Verkehrsgutachten zur Nahmobilität, BSV 2014)



Schlußfolgerungen für die weitere Planung

Im weiteren Planungsprozess sollten insbesondere die folgende Punkte beachtet werden:

- Es besteht das Risiko, dass der geplante Schutzstreifen für den Radverkehr an der Aubinger Allee für das Parken „in zweiter Reihe“ genutzt wird, insbesondere durch den Lieferverkehr.
- Es muss auf „fahrradfreundliche“ Querungsmöglichkeiten des Sammelstraßennetzes geachtet werden, vor allen Dingen bei den Haupttrouten des Radwegenetzes.
- Bei der geplanten Bahnunterführung der S4 sollte darauf geachtet werden, dass auch eine gute Lösung für den Radverkehr realisiert wird.

Öffentliche Fahrradabstellanlagen

Öffentliche Fahrradabstellanlagen sind ein wesentlicher Faktor für einen attraktiven Radverkehr. Daher sollten alle wesentlichen Ziele im Quartier mit hochwertigen Abstellanlagen für Fahrräder ausgestattet sein.

Von besonderer Bedeutung ist die Überbrückung der sogenannten „letzten Meile“ zu den Haltestellen des SPNV. Diese Haltestellen sollten bequem mit dem Fahrrad erreichbar sein und über attraktive Abstellmöglichkeiten, auch für hochwertige Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder, verfügen.

Um Erfahrungswerte für die Konzeption der Park+Ride – Anlagen zu sammeln, wurde eine Ortsbegehung an entsprechenden Einrichtungen im Umfeld Freiham durchgeführt.

Demnach dürften 350 Stellplätze für den S-Bahnhof Freiham zu wenig sein, es ist eher von mehr als 500 Fahrradstellplätzen auszugehen. Auch für die Bike+Ride-Anlage am S-Bahnhof Aubing ist von einem deutlich höheren Bedarf als heute auszugehen, insbesondere auf der Südseite des Bahnhofs.

Es hat sich auch gezeigt, dass die Umwegtoleranz der Bike+Ride-Nutzer extrem gering ist. Wenn die Abstellanlagen nicht günstig zu den Zugängen zum Bahnsteig liegen, wird das Fahrrad eher „ungeordnet“ in der Nähe abgestellt bzw. angeschlossen.

Bike+Ride im Vergleich	
Germering – Unterpfaffenhofen	966 Stellplätze (mittlere Auslastung, kaum „Wildparker“)
Harthaus	492 Stellplätze (gute Auslastung, wenige „Wildparker“ im Westen)
Neuaubing	56 Stellplätze (voll ausgelastet, teilweise sehr schlechter Zustand, viele „Wildparker“)
Aubing	126 Stellplätze (gut ausgelastet auf der Nordseite, viele „Wildparker“ auf der Südseite)
Westkreuz	122 Stellplätze (voll ausgelastet, viele „Wildparker“)

Abbildung 15: B+R Station S-Bahnhof Unterpfaffenhofen - Germering (Fotos: team red)



Geordnetes Abstellen der Fahrräder am S-Bahnhof Unterpfaffenhofen – Germering.

Abbildung 16: B+R Station S-Bahnhof Neuaubing (Fotos: team red 2018)



Relativ ungeordnetes Abstellen der Fahrräder und unattraktive Abstellanlagen am Bahnhof Neuaubing.

Abbildung 17: B+R Station Aubing im Vergleich (Foto: team red 2018)



Ungeordnetes Abstellen der Fahrräder am Bahnhof Aubing südlich der Gleise. Zum Zeitpunkt der Ortsbegehung war in einigen Bereichen noch Baustelle, daher ist diese Situation möglicherweise nicht repräsentativ. Die Nutzer sind jedoch nicht bereit zu den nördlich der Gleise gelegenen hochwertigen Abstellanlagen zu fahren.

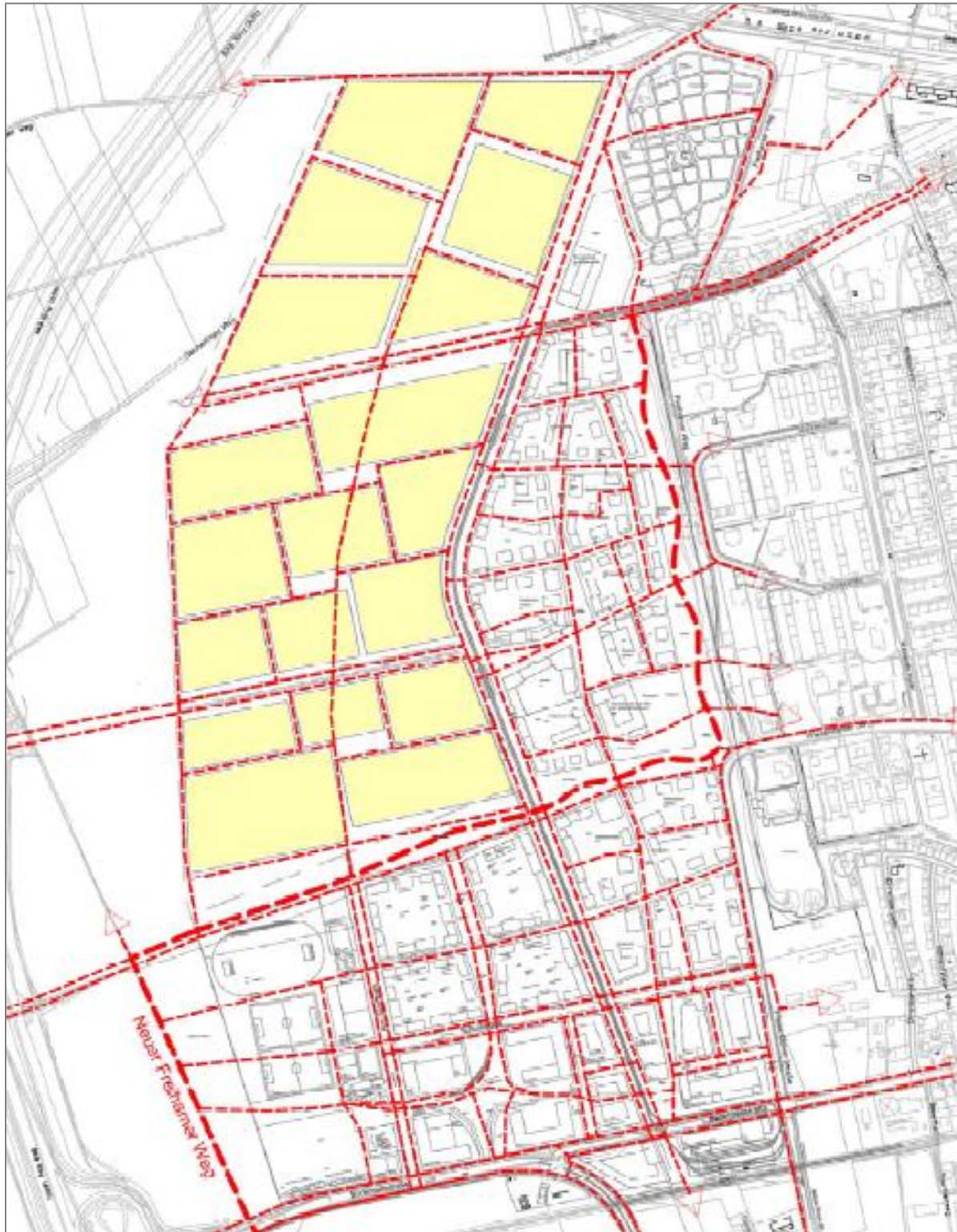
2.3.5 Fußwegenetz im Quartier

Ein dichtes und für den Fußgänger attraktives Wegenetz ist neben dem Radverkehr wesentlicher Bestandteil der Nahmobilität.

Schlußfolgerung für die weitere Planung

Ziel muss es demnach sein, ein sicheres und attraktives Fußwegenetz aufzubauen, dass zudem Grundvoraussetzung für einen belebten Stadtteil ist.

Abbildung 18: Fußwegenetz im Quartier (Verkehrsgutachten zur Nahmobilität, BSV 2014)

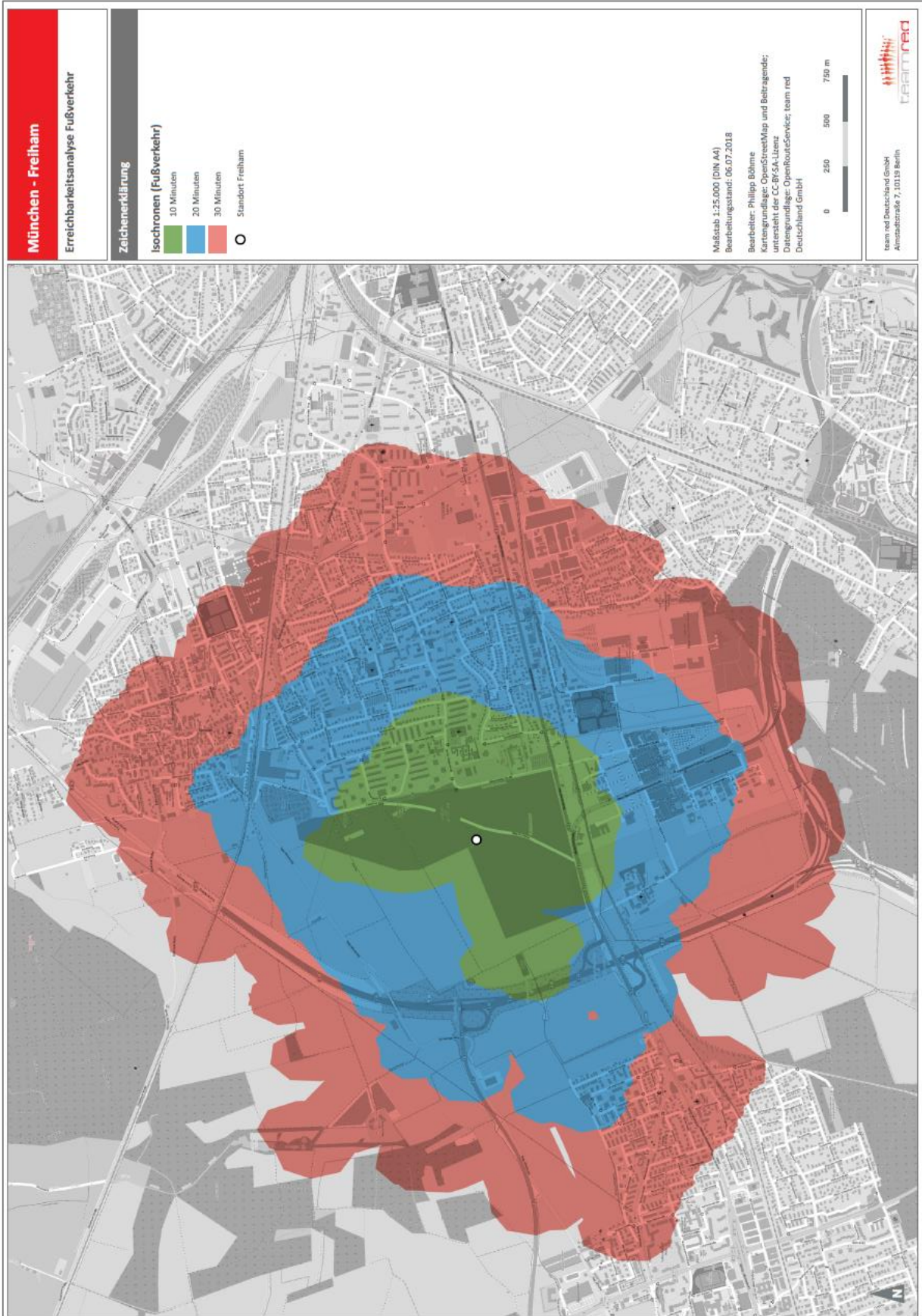


Das im Nahmobilitätskonzept von BSV aus dem Jahr 2014 dargestellte Fußwegenetz bietet grundsätzlich sehr gute Voraussetzungen für die Nahmobilität. Kritische Punkte dürften auch hier die Querungsmöglichkeiten über die Sammelstraßen sein, insbesondere entlang der Aubinger Alle, durch die priorisierte ÖPNV-Achse, und der Übergang vom Bahnhof Freiham über die Bodenseestraße.

In der nachfolgenden Erreichbarkeitskarte für den Fußverkehr lässt sich erkennen, dass die meisten Wege innerhalb des Quartiers innerhalb von etwa 10 Minuten zu Fuß zurückgelegt werden können. Auch einer der beiden S-Bahnhöfe dürfte für die meisten Bewohner in wenig mehr als 10 Minuten zu

erreichen sein. Der geplante U-Bahnhof dürfte so liegen, dass die Bewohner des gesamten Quartiers zu Fuß in etwa 10 Minuten dort sein können. Etwa 20 Minuten benötigt man zu den Nahversorgungseinrichtungen in Neuaubing, bis zu den Angeboten in Germering dauert es etwa 30 Minuten.

Abbildung 19: Erreichbarkeitskarte Fußverkehr



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von OpenStreetMap

2.3.6 Weitere Mobilitätsangebote

Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme bieten den Bürgern zusätzliche Mobilitätsoptionen. Nachfolgend wird dargestellt, welche Angebote bereits heute im Umfeld von Freiham zu finden sind.

2.3.6.1 Car-Sharing

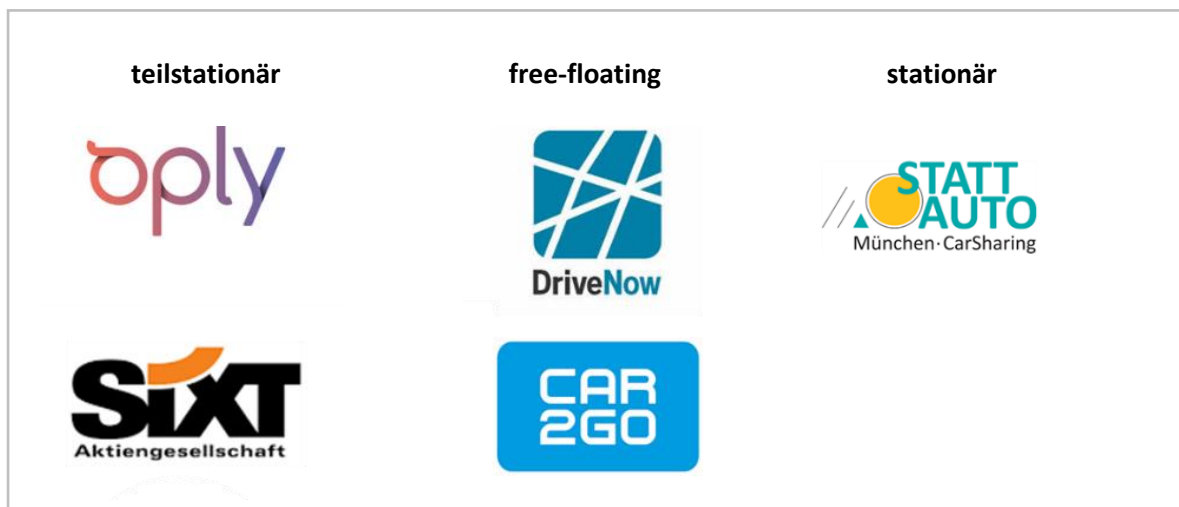
Derzeit sind in einer attraktiven Entfernung zu Freiham Nord keine gewerblichen Carsharing – Angebote (stationsbasiert oder free floating), verfügbar.

Es besteht ein Interesse stationärer und teil-stationärer Car-Sharing-Anbieter ein Angebot in Freiham aufzubauen. Insbesondere bei Oply und sixt ist das Interesse groß. Insgesamt ist allerdings der Aufbau neuer Geschäftsmodelle abzuwarten.

Ein frühzeitiges Angebot an stationärem Car-Sharing mit stattauto soll im Zusammenhang mit den Bestandswohnungen und in Kooperation mit der GFBW entstehen.

In Zukunft wird es immer wichtiger, Stellplätze für Car-Sharing auch im öffentlichen Raum zu kennzeichnen. Das erhöht deutlich die Akzeptanz. Seitens der Bauherren besteht aber in jedem Fall die Bereitschaft, öffentlich zu nutzendes, stationäres Car-Sharing in den Tiefgaragen unterzubringen.

Abbildung 20: Angebot an stationären, teil-stationären und free-floating Sharing-Systemen (Eigene Darstellung)



2.3.6.2 Öffentliche Fahrradvermietsysteme

Öffentliche Fahrradvermietsysteme bieten sich ebenfalls an, um die „letzte Meile“ zwischen Wohnung und ÖPNV zu überbrücken. Aktuell gibt es MVG Rad – Stationen an den Bahnhöfen Aubing, Freiham und im östlich gelegenen Quartier Neuaubing. Das Areal liegt außerhalb des freien Rückgabegebietes von MVG Rad, d.h. die Fahrräder dürfen ausschließlich an festen Stationen zurückgegeben werden. Weitere Anbieter von Fahrradvermietsystemen sind im Münchner Westen derzeit nicht aktiv.

Demnach fehlen nach den aktuellen Planungen Stationen im Quartier, die insbesondere Fahrten vom Wohnort zu den Bahnhöfen und zurück ermöglichen.

Im öffentlichen Raum sind seitens der MVG bzw. der Landeshauptstadt München derzeit keine MVG Radstationen konkret geplant. In wie weit die Finanzierung weiterer Stationen durch die Bauherren erfolgt ist derzeit ungewiss. Da ein Fahrradvermietsystem jedoch ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist, werden bei den Maßnahmen entsprechende Stationen eingeplant.

Das gilt auch für die Stationen, die im Förderprogramm „**Smarter together**“ von der Landeshauptstadt München in Neuaubing-Westkreuz konzipiert und aufgestellt wurden. Diese, um E-Bike-Sharing, E-Car-Sharing und Quartiersboxen ergänzten, öffentlichen Mietstationen sind weiter zu beobachten und hinsichtlich Ihrer Akzeptanz zu evaluieren.

Schlußfolgerungen für die weitere Planung

Versteht man die im Programm „smarter together“ entwickelten Stationen als eine Weiterentwicklung des MVG-Radstationen, bietet sich für Freiamt ein weiterer Ausbau dieser Mobilitätsstationen an, die zusätzlich Angebote wie Pedelects und Lastenfahrräder enthalten.

Abbildung 21: Mobilitätsstation am Westkreuz (Foto: team red)



Abbildung 22: Mobilitätsstation am Westkreuz (Foto: team red)



Abbildung 23: Mobilitätsstationen „smarter together“ in Neuaubing-Westkreuz/Freiham



2.3.6.3. Mitfahrportale

Ursprünglich für den Unternehmensstandort Parkstadt Schwabing besteht die firmenübergreifende Fahrgemeinschaftskooperation "JobRide". Es ist für 2019 geplant, JobRide stadtweit zu skalieren.

Schlußfolgerungen für Planungen

In Freiam ansässige Unternehmen sollten animiert werden, sich dem JobRide Verbund anzuschließen. So könnten sie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dabei unterstützen, Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg zu bilden."

Die Bewohnerschaft sollte im Rahmen des Mobilitätsmanagements über Mitfahrportale informiert werden bzw. animiert werden, Fahrgemeinschaften zu gründen.

2.3.7 Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Umland

Lage der Arbeitsplatz- und Bildungseinrichtungen

Auch wenn es im Gewerbegebiet Freiam Süd in Zukunft etwa 7.500 Arbeitsplätze geben wird, werden sich diverse Pendelbeziehungen zu Arbeitsorten im Münchner Umland bzw. in der Münchner Innenstadt ergeben.

Während durch die S-Bahn die ÖPNV – Verbindungen in die Innenstadt wie beschrieben gut sind, fehlen tangentielle ÖPNV-Angebote zu wesentlichen Arbeitsorten.

Die in den nachstehenden Abbildungen dargestellten Arbeitsplatzstandorte sind mit dem privaten Pkw heute deutlich besser und schneller zu erreichen als mit dem ÖPNV, selbst wenn es in den Hauptverkehrszeiten zu Verzögerungen durch Verkehrsstaus kommt.

Schlußfolgerungen für die weitere Planung

Insofern sind dringend Maßnahmen umzusetzen, die einen Umstieg der Arbeits- und Bildungspendler aus Freiam erleichtern.

Fahrzeitenvergleich zu wichtigen Arbeitsplatzstandorten ab S-Bahnhof Freiam

Ziel	Pkw	Fahrrad	ÖPNV
MAN (Ludwigsfeld)	16 min	45 min	56 min
MTU (Karlsfeld)	17 min	44 min	1h 02min
Kraillinger Innovations Meile	12 min	35 min	44 min
Businesscampus Garching	23 min	1h 27min	1h 02min
Flughafen Oberpfaffenhofen	16 min	47 min	24 min
BMW FIZ (München, U-Bahn „Am Hart“)	23 min	57 min	38 min
Biotechcampus Martinsried	12 min	31 min	37 min



Abbildung 24: Ausgewählte Arbeitsplatzstandorte (Darstellung: stattbau münchen GmbH auf Grundlage Bayernatlas)

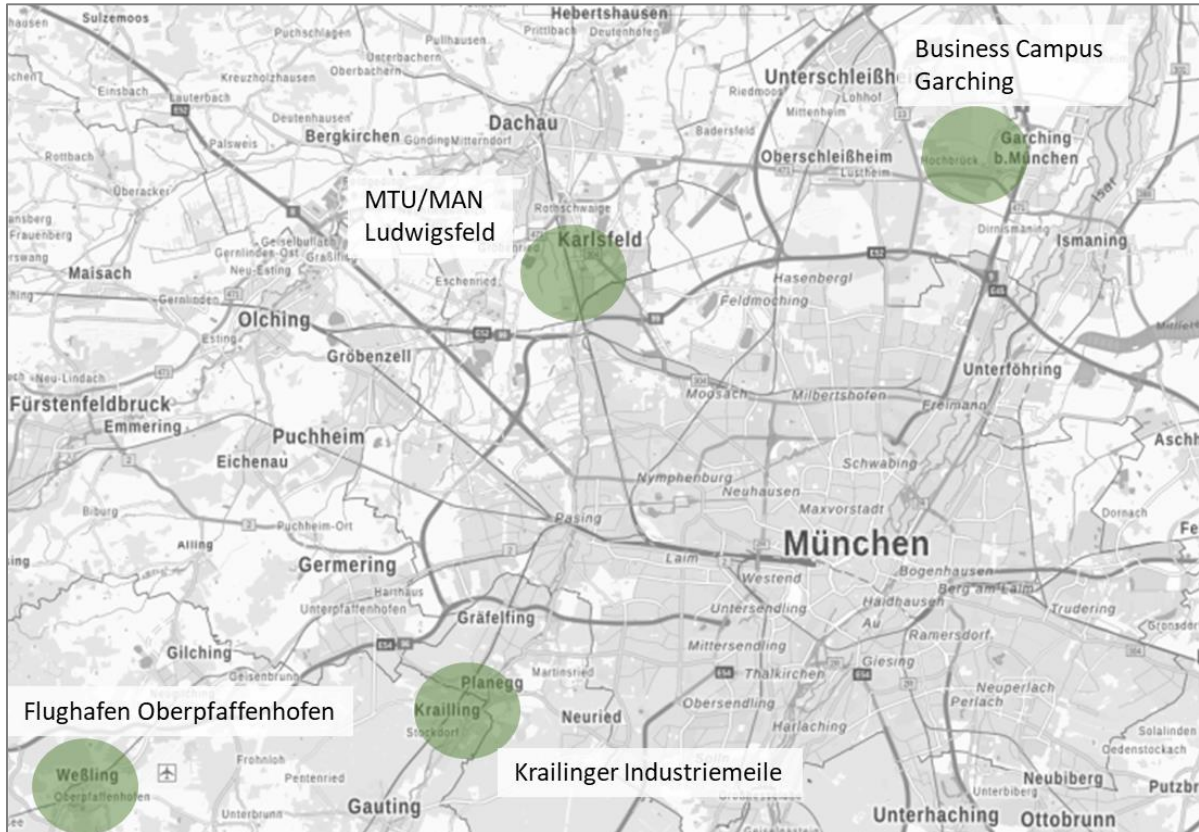
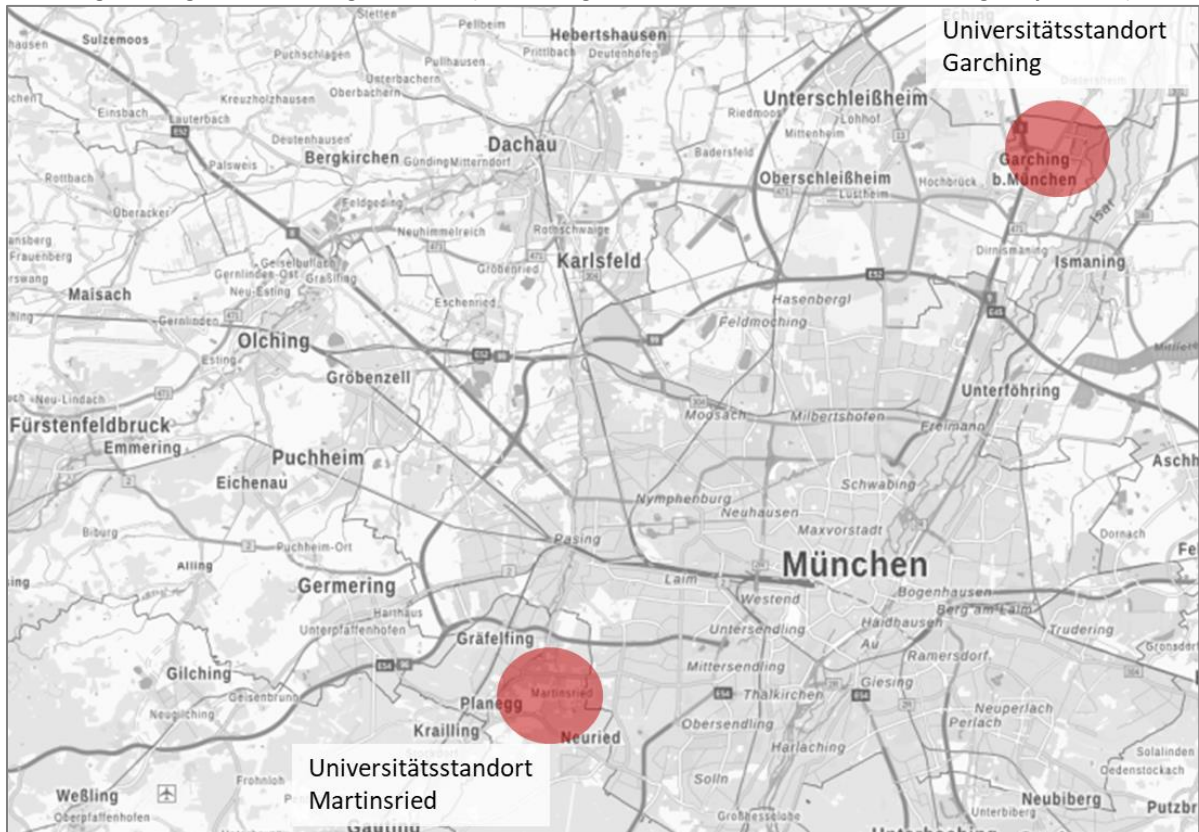


Abbildung 25: Ausgewählte Bildungsstandorte (Darstellung: stattbau münchen GmbH auf Grundlage Bayernatlas)



Verkehrliche Belastung der Seen-Gemeinden im Münchner Süd-Westen durch den Freizeitverkehr

Insbesondere im Sommer gelten die nahen Seen im Süd-Westen Münchens als beliebte Ausflugsziele. Die Erfahrungen zeigen, dass z.B. die Gemeinden Wörthsee oder Weißing vor allen Dingen an den Wochenenden stark vom Verkehr belastet sind und der ruhende Verkehr eine massive Belastung der Anwohner darstellt.

Obwohl einige Gemeinden über einen S-Bahnanschluss verfügen, verzichtet der wesentliche Anteil der Besucher für diese Wege nicht auf den privaten Pkw.

Es haben bereits erste Treffen der Bürgermeister der betroffenen Gemeinden stattgefunden.

Schlußfolgerungen für die weitere Planung

Diese Initiativen sollten aufgegriffen werden, um gemeinsam Lösungen sowohl im öffentlichen Personennahverkehr als auch beim MIV zu finden.

Um die bestehenden S-Bahnverbindungen in die Seengemeinden zu verbessern sind, neben einer höheren Taktung, Konzepte für die bequeme Überbrückung „der letzten Meile“ zu entwickeln.

Abbildung 26: S-Bahnanschlüsse der Seen-Gemeinden (Darstellung: stattbau münchen GmbH auf Grundlage Bayernatlas)



2.4 PKW-Besitz und Stellplatzbedarf

Erfahrungen mit Stellplatznutzungen und Stellplatzbedarfen in München zeigen, dass vielfach Stellplätze in Tiefgaragen nicht genutzt werden bzw. nicht vermietet oder verkauft werden.

Zwei empirische Untersuchungen (Masterarbeiten im Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der TU München) für den Domagkpark und für den Prinz Eugen Park zeigen nun differenziert auf, wie hoch der Stellplatzbedarf ist und wie sich Mobilitätskonzepte auf den Stellplatzbedarf auswirken.

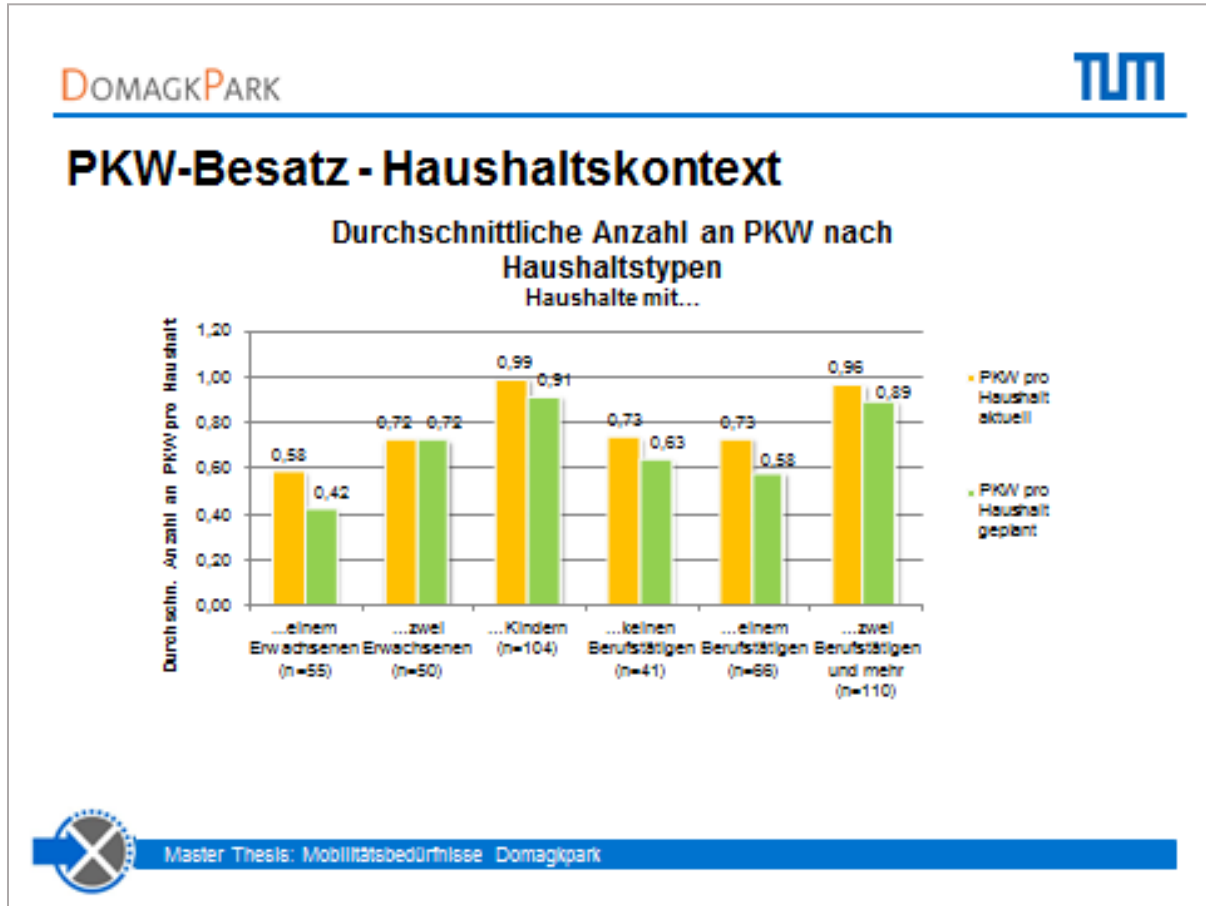
- Modellquartier für nachhaltige Mobilität – Domagkpark München / Haushaltsbefragung, Rücklauf 217 Haushalte Südteil des Quartiers / Genossenschaften + Baugemeinschaften, 2014, Verfasser: Tobias Ruttloff
- Evaluation des Mobilitätskonzepts „Prinz-Eugen-Park“ – Akzeptanz, zu erwartende Effekte und Zukunftsperspektiven, Rücklauf 264 Haushalte / Genossenschaften + Baugemeinschaften, 2018, Verfasser: Alex van gen Hassend

Von entscheidender Bedeutung hinsichtlich der Unterschiede im PKW-Besatz von Haushalten sind

- allgemeine Faktoren wie die Lage im Stadtgebiet, ÖPNV-Anbindung, Nahversorgung und
- Haushaltsgrößen / Einkommensgruppen und Wohnformen (Eigentum, Miete, Genossenschaft)

In der Befragung, die **vor Bezug** unter Haushalten im Domagkpark durchgeführt wurden, die sich in Baugruppen oder Genossenschaften zusammengefunden hatten, ergeben sich die in der nachfolgenden Graphik dargestellten Befunde.

Abbildung 27: Domagkpark – PKW-Besatz nach Haushaltsgrößen (Quelle: Haushaltsbefragung Tobias Ruttloff, 2014)



Deutlich wird, dass nach Einzug in den Domagkpark der Pkw-Besatz sich bei allen Haushaltstypen gemäß Umfrage reduzieren wird. Absolut haben Familien mit Kindern oder Haushalte mit zwei oder mehr Berufstätigen den höchsten PKW-Besatz mit ca. 0,9 Pkw je Haushalt.

Besonders deutlich werden die Unterschiede im Pkw-Besatz bei der Differenzierung nach Genossenschaften und Baugemeinschaften. Der geplante Pkw-Besatz liegt im Durchschnitt bei 0,52 bei den Genossenschaften und 1,1 bei den Baugemeinschaften (Eigentum).

Insgesamt zeigt sich aber, dass im gesamten Untersuchungsgebiet der Pkw-Besatz mit Mobilitätskonzept im Durchschnitt geringer ausfällt.

Der Pkw-Besatz nach Wohnformen wurde auch im Prinz Eugen Park erfragt. Auch hier zeigen sich die Unterschiede des Pkw-Besatzes nach Art der Wohnform.

Abbildung 28: Domagkpark – PKW-Besatz eG und Baugemeinschaften (Quelle: van gen Hassend, 2018)

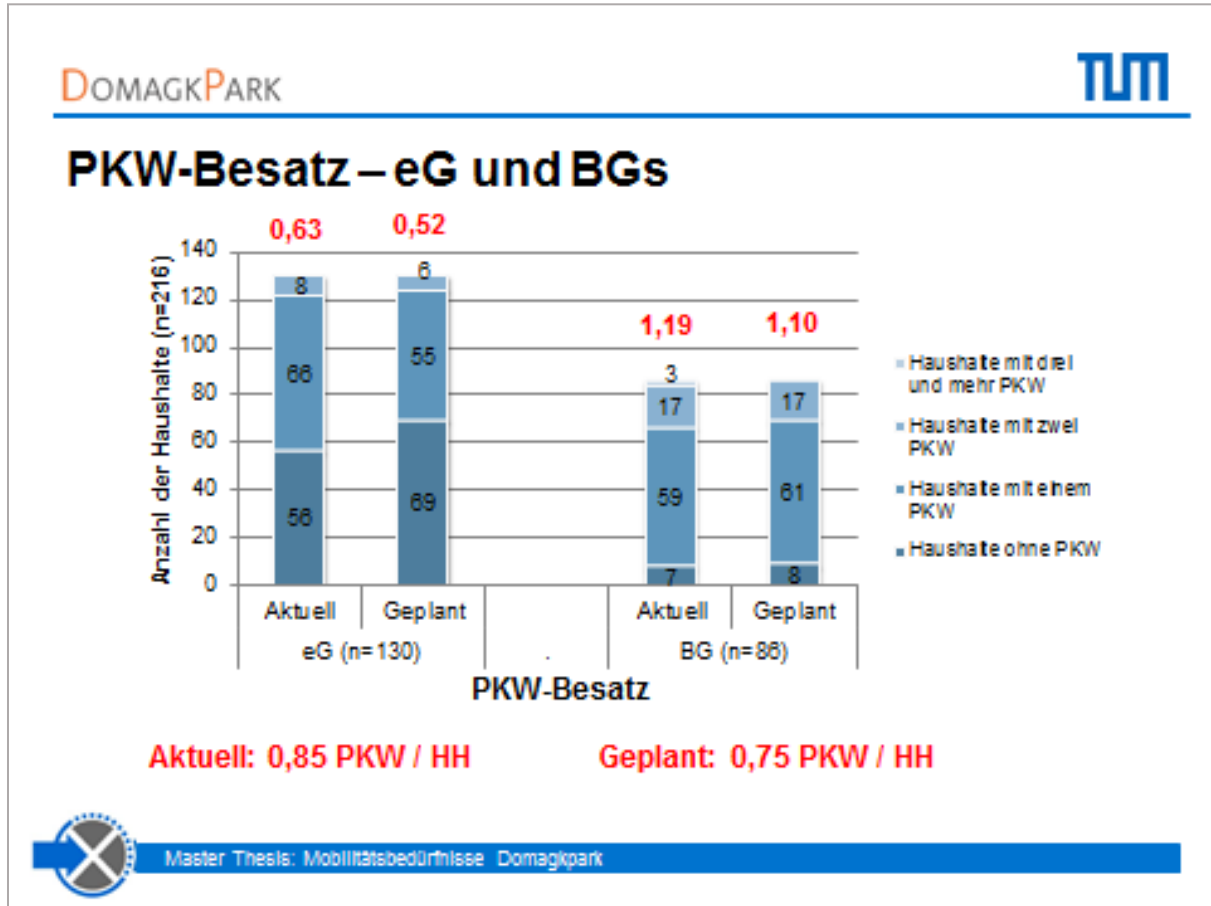


Abbildung 29: Prinz Eugen Park – PKW-Besatz nach Haushaltsgrößen ist und geplant (Quelle: van gen Hassend, 2018)

Fahrzeugbestand und Stellplatzschlüssel				
Wohnart		Genossenschaft	Baugemeinschaft	Bauträger Eigentum
Angaben gesamt		140	94	30
Angaben Anzahl PKW	einen	70	65	17
	zwei	6	14	12
	drei	0	1	0
PKW gesamt		82	96	41
Stellplatzbedarf aktuell		0,59	1,02	1,37
Stellplatzschlüssel geplant		0,6 - 1,0	0,8 - 1,0	1,0

2.4.1. PKW- und Stellplatzbedarf nach Haushaltseinkommen

Der Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und PKW-Besitz wurde im Vorfeld der Modifizierung der Stellplatzsatzung der LH München 2016 durch das Planungsreferat in Bezug auf den geförderten Wohnungsbau mit den entsprechenden Einkommensgrenzen evaluiert (siehe Begründung Stadtratsbeschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ Juni 2016).

Danach gilt abweichend vom generellen Stellplatzschlüssel Wohnen (1,0):

- EOF- Wohnungen: 0,6
- München Modell Miete: 0,8
- Freifinanziert Miete und Eigentum: 1,0

2.4.2. Wirkung alternativer Mobilitätsangebote

Alternative Mobilitätsangebote haben Wirkung auf den (geplanten) PKW-Besitz im neuen Quartier.

In den genannten Umfragen wurde auch erfragt, ob alternative Mobilitätsangebote im Rahmen von Mobilitätskonzepten Änderungen im individuellen Mobilitätsverhalten erwarten lassen.

Hervorzuheben ist das starke Interesse an der Nutzung von Carsharing-Angeboten. Bei teilbaren Zweirädern steht das Interesse an der Nutzung von Lastenrädern im Vordergrund:

Abbildung 30: Domagkpark – Neue Mobilitätsformen (Quelle: Ruttloff, 2014)

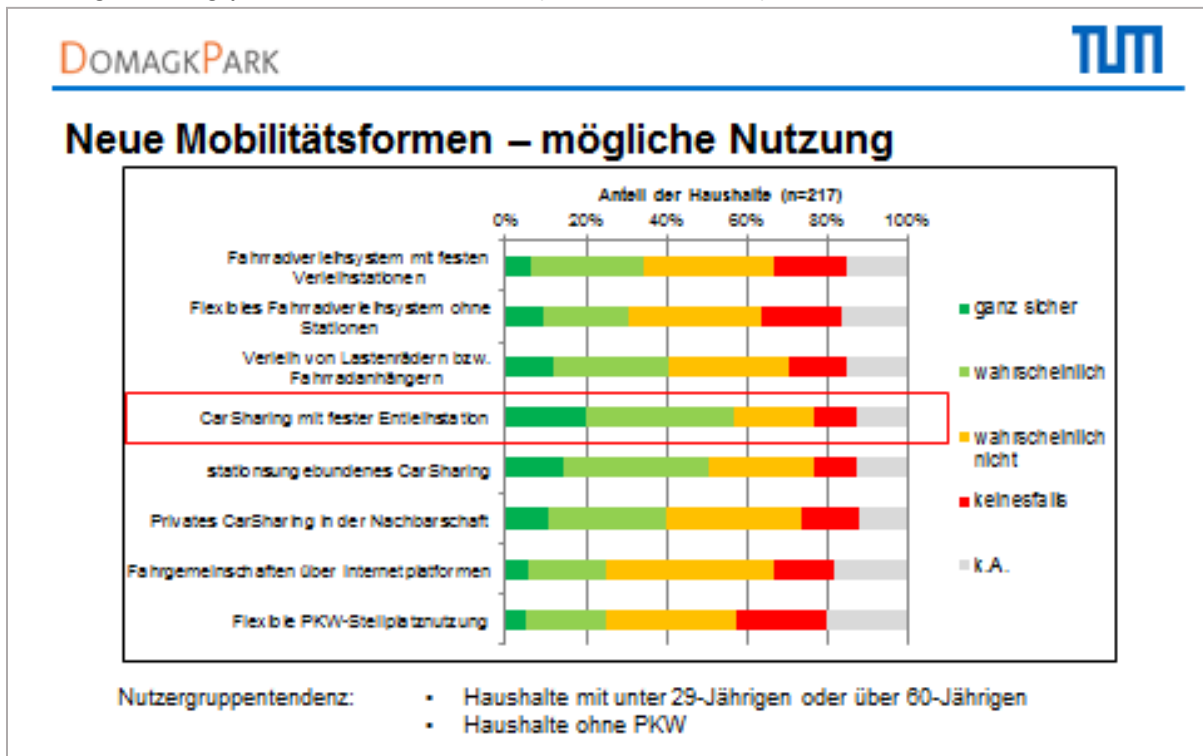


Abbildung 31: Prinz Eugen Park - Mögliche Nutzung von unentgeltlichen Zweirädern, die in den Wohnblöcken geplant sind (230 Teilnehmer)

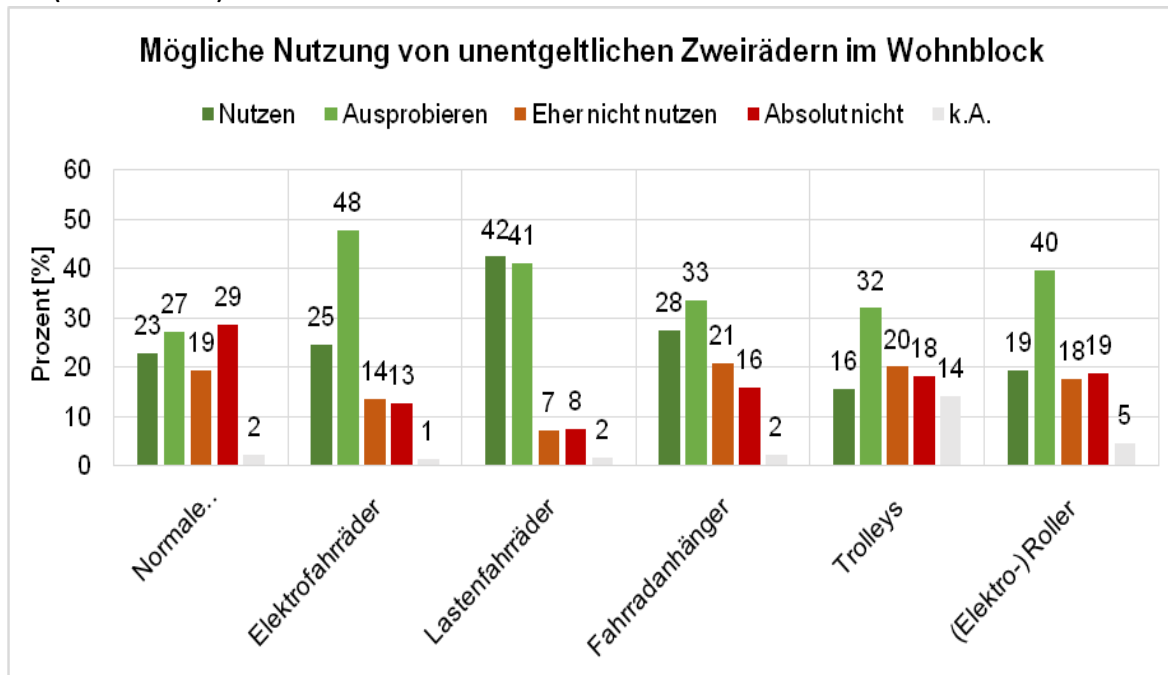
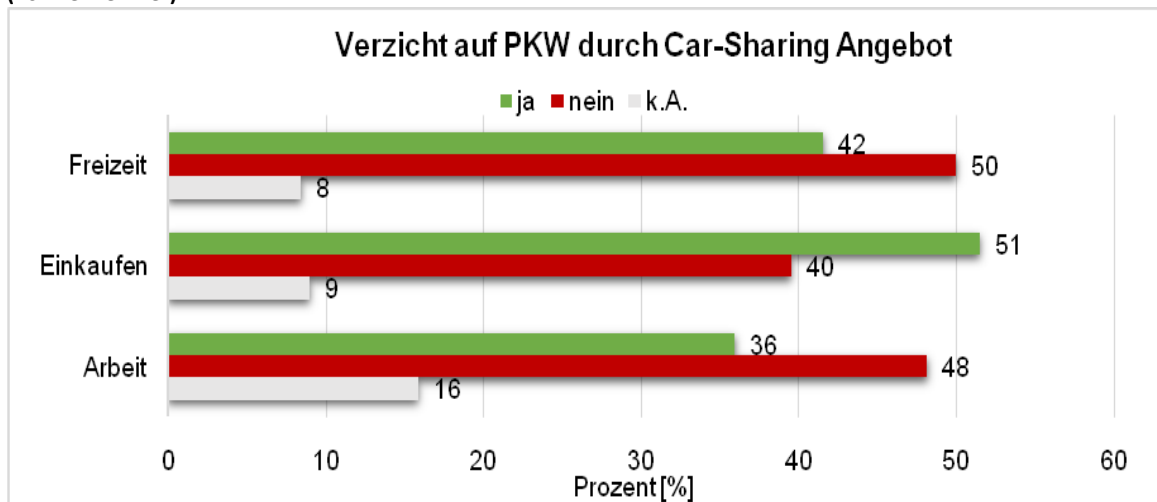


Abbildung 32: Prinz Eugen Park - Verzicht auf den privaten PKW durch die Car-Sharing Angebote für alle Wegezwecke (167 Teilnehmer)



2.4.3. Erste Erfahrungswerte

Domagkpark – Städtische Gesellschaften

Im Domagkpark liegen Erfahrungswerte für den Südteil des Quartiers vor, wo mittlerweile (Stand Frühjahr 2018) etwa 750 Wohnungen bezogen sind.

Tabelle 33: Domagkpark - Städt. Gesellschaft GEWOFAG , WA 14 + WA 15

Nach Förderweg	Anzahl Wohnungen	Anzahl Stellplätze	Stellplatzschlüssel
München Modell	46	43	0,93
KomPro A+B	51	28	0,55
gesamt	97	71	0,73
Stellplätze vermietet		61	0,63

2.4.2.1. Realisierte Stellplatzschlüssel bei genossenschaftlichem Wohnungsbau

Wogeno München eG und wagnis eG

Die Genossenschaften haben 259 Wohnungen in drei Gebäuden errichtet. Realisiert wurde ein Stellplatzschlüssel von durchschnittlich 0,5 bei einem differenzierten Wohnungsmix aus EOF-, München-Modell- und freifinanzierten Wohnungen. Der reale PKW-Besatz der Haushalte liegt noch unterhalb dieses Schlüssels und im Rahmen der Erfahrungen aus anderen Wohnprojekten der beteiligten Genossenschaften.

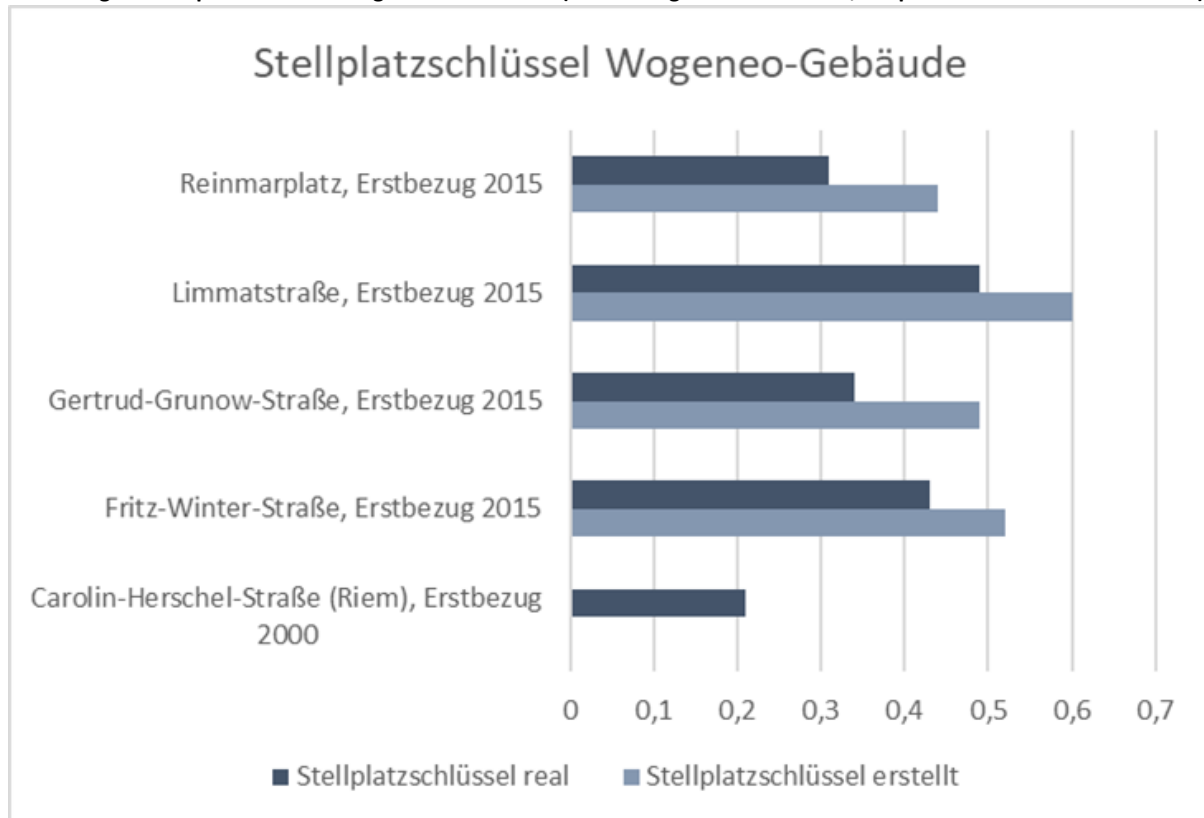
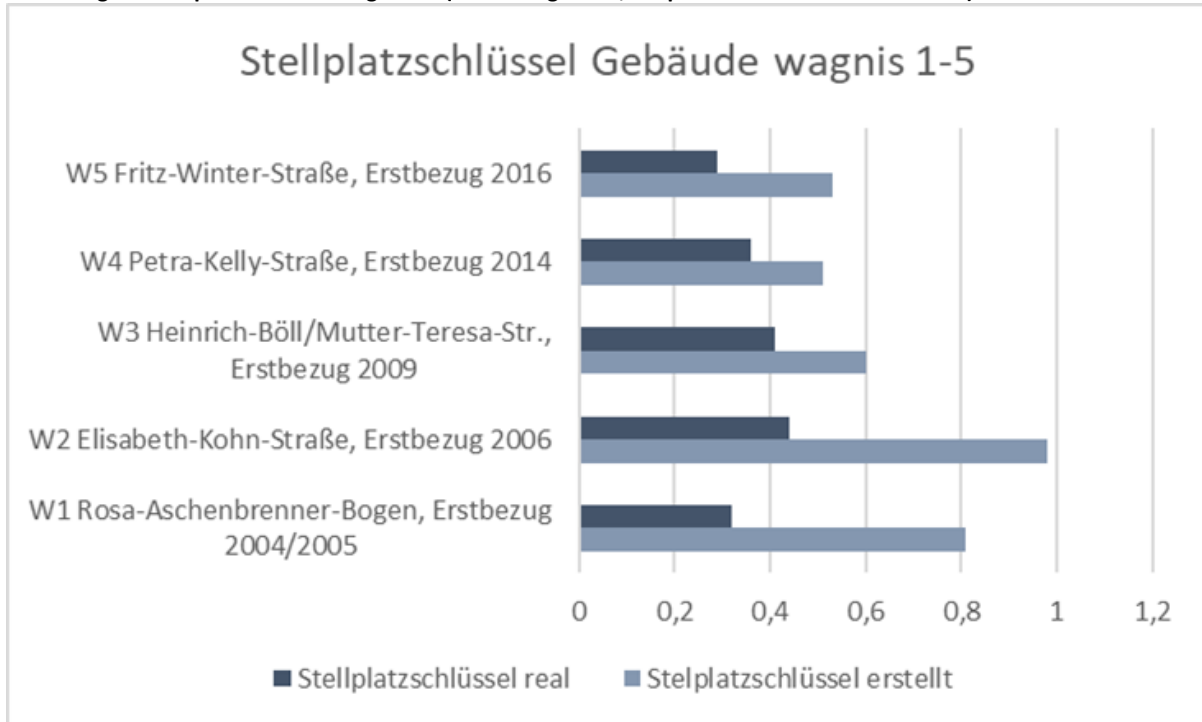
Abbildung 34: Stellplatzschlüssel Wogeno München eG (Daten Wogeno München eG, Graphik stattbau münchen GmbH)


Abbildung 35: Stellplatzschlüssel wagnis eG (Daten wagnis eG, Graphik stattbau münchen GmbH)


Domagkpark - Frauenwohnen

Die Genossenschaft verfügt über 46 Wohnungen mit 23 Stellplätzen, davon einen für die Hausverwaltung. Unseres Wissens nach sind drei Stellplätze von den Bewohnerinnen an andere Personen vermietet.

Domagkpark - Eigentumswohnungen Baugemeinschaften

Bei den Baugemeinschaften wurde in der Regel ein Stellplatzschlüssel von 1,0 realisiert, bei einem Bauvorhaben fand eine Reduzierung auf 0,8 statt. Wie in der Umfrage vor Bezug prognostiziert, gibt es bei den Baugemeinschaften einen leichten Überhang des PKW-Besitzes gegenüber den verfügbaren Stellplätzen. Aus diesem Bewohnerkreis gab es auch vereinzelt Kritik am geplanten und dann realisierten Parkraummanagement (durchgängiges Kurzzeitparken) im südlichen Teil des Quartiers. Im Ergebnis zeigt sich aber, dass die Kapazitäten in den Tiefgaragen ausreichen, alle privaten PKW aufzunehmen und darüber hinaus den Stellplatzbedarf für 9 stationäre Carsharing-PKW abzudecken.

Tatsächliche Nachfrage aus der Mieterschaft, Stand Juli 2018: 32 Stellplätze = 0,46 / 2 Stellplätze vermietet an STATTAUTO

Verbleibende freie Stellplätze sollen an interessierte Nachbarhaushalte vermietet werden, es gibt bereits eine entsprechende Nachfrage.

Mietwohnungsbau KMB

Hier gibt es erste Erfahrungen im Prinz-Eugen-Park, wo die TERRA ein Wohnhaus mit 69 Wohneinheiten realisiert hat, das im Frühjahr 2018 bezogen wurde.

Es wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,8 realisiert. Mobilitätsbausteine aus der Grundstücksbewerbung bzw. aus dem Bauantrag zur Stellplatzreduzierung sind:

- Carsharing in der Tiefgarage,
- Lastenrad,
- übertragbare ISAR-Cards,
- Mietreduzierung Euro 30,-/Monat bei Nachweis max. 10 Jahre

bei jährlich zu erbringendem Nachweis des PKW-freien Haushalts für 14 Stellplätze.

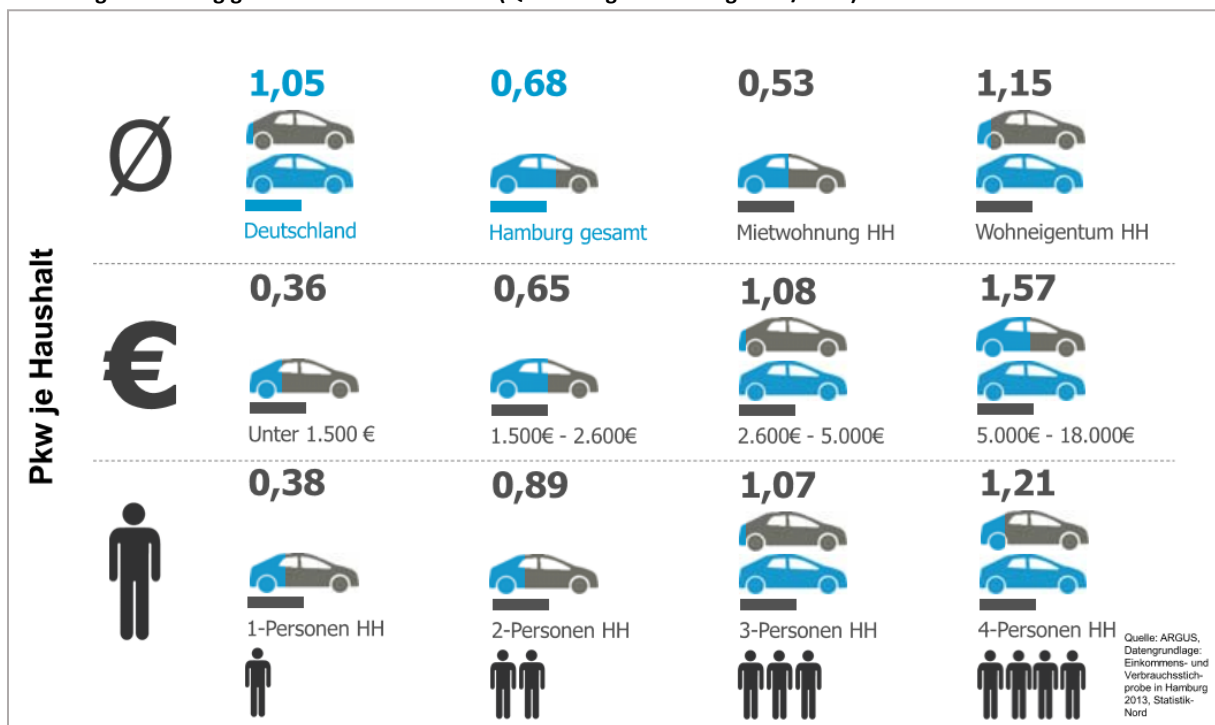
Die Möglichkeit der Mietreduzierung bei Verzicht auf PKW wurde bereits in den Inseraten kommuniziert. Auf der Vertragsebene gibt es keine zwingende Kopplung von Wohnungsmietvertrag und dem Mietvertrag für den Stellplatz.

2.4.4. Stadtweite Untersuchungen

Für München sind keine stadtweiten Untersuchungen bekannt, in denen der PKW-Besitz korrespondierend nach Haushaltsgrößen, Einkommensgruppen und Wohnformen erhoben wurde.

Einen guten Eindruck geben aber Daten, die für die Großstadt Hamburg erhoben wurden:

Abbildung 36: Abhängigkeiten des PKW-Besetzes (Quelle: Argus Hamburg 2013/2014)



Im Durchschnitt liegt in Deutschland der PKW-Bestand bei 1,05 Fahrzeugen pro Haushalt. In Hamburg sind es mit 0,68 im Durchschnitt deutlich weniger. Bei Mietwohnungen beträgt der Wert sogar nur 0,53, bei Wohneigentum jedoch 1,15.

Deutliche Unterschiede ergeben sich auch bei den Einkommensgruppen. Bei Haushaltseinkommen unter 1.500 € liegt der Durchschnitt bei 0,36 Fahrzeugen pro Haushalt. Dieser Wert steigt mit dem Einkommen auf bis zu 1,57.

Auch die Haushaltsgröße hat einen Einfluss. Bei 1-Personen-Haushalten besitzt jeder Haushalt durchschnittlich 0,38 PKW. Bei 2-Personen Haushalten sind es 0,89, bei 3-Personen-Haushalten 1,07 und bei 4-Personen-Haushalten 1,21.

03 Maßnahmen

3.1. Maßnahmensteckbriefe

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Freiham wurden 60 Einzelmaßnahmen in den Kategorien

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Motorisierter Individualverkehr
- Parken und Stellplatzschlüssel
- Mobilitätsdienstleistungen
- Mobilitätsstationen und Quartiersgaragen
- Wohnungswirtschaft
- Kommunikation und Marketing
- Mobilitätsmanagement
- Nahversorgung
- Arbeit
- Freizeit

herausgearbeitet. Für jede Maßnahme wurde ein Steckbrief erstellt. Die Steckbriefe sind am Ende des Berichtes aufgeführt. Eine umfangreiche Excel-Tabelle der Maßnahmen mit einer Zusammenfassung, Priorisierung und fachlichen Zuordnung des weiteren Vorgehens wird dem Bericht als einzelne Datei beigelegt.

3.2. Räumliche Verortung der Mobilitätsangebote

Die Mobilitätselemente werden im Folgenden in einen städtebaulichen Bezug gebracht und im gesamten Quartier verortet.

Öffentliche Elemente

Unter öffentlichen Elementen werden solche verstanden, die einem öffentlichen Nutzerkreis zur Verfügung stehen. Sie können sowohl auf öffentlichem Grund als auch auf privaten Grundstücken zur Verfügung gestellt werden. Hierzu gehören:

- Mobilitätsstationen (in Anlehnung an die smarter-together-Stationen in Neuaubing-Westkreuz), die aus öffentlichen Leihrädern, Pedelecs, Lastenrädern und e-Pkw bestehen, werden um Car-Sharing-Stellplätze ergänzt und als ein Element an zentralen Punkten im Quartier vorgesehen. Hierzu gehören das Stadtteilzentrum, die Quartierszentren und weitere sinnvolle multimodale Standorte in Verbindung mit der U-Bahn bzw. S-Bahn.
- Mobilitätszentralen bieten einen Treffpunkt für die Bewohner sowie Information zur Mobilität, Sharing-Angebote, eine Paketannahme und ggf. weitere Concierge-Dienstleistungen. Sie sind den Quartierszentren zugeordnet. In einem engen räumlichen Zusammenhang zu den Quartierszentralen sind Möglichkeiten der Reparatur und Wartung von Zweirädern vorzusehen.
- Öffentliche stationäre Car-Sharing-Angebote verteilen sich über das gesamte Quartier und bieten bei einem Einzugsgebiet von 150 m in idealtypischer Verteilung eine gute Abdeckung in ganz Freiham.



- Park+Ride sowie Bike+Ride runden die bequeme Erreichbarkeit der ÖPNV-Standorte ab.
- Solange die Versorgungssituation der Bewohner unbefriedigend ist, sollte ein temporärer Nahversorgungstandort errichtet werden. Um für den Betreiber eine ausreichende Frequenz zu generieren und dennoch eine zumutbare Entfernung zu den zukünftigen Wohnstandorten zu gewährleisten, wird ein Standort im Süden des Plangebietes nördlich der Bodenseestraße vorgeschlagen.

Private Elemente

Die unterschiedlichen Bauherren bzw. Formen des Wohnungsbaus verteilen sich in Freiham über das gesamte Quartier (siehe Abbildung 37)

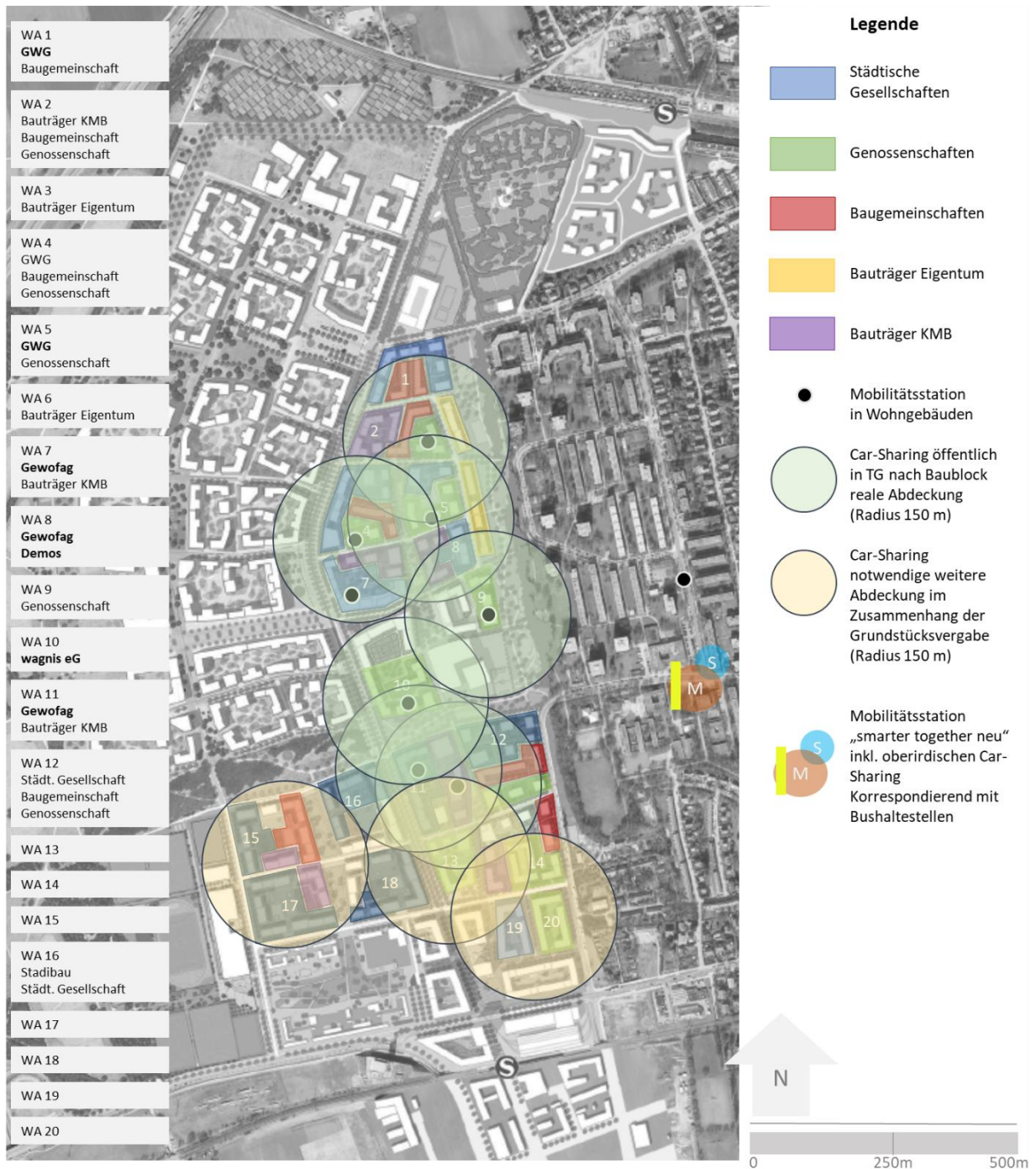


Abbildung 37: Verortung der Mobilitätselemente der Bauherren



Stadtteil-Mobilitätskonzept Freiham

03 Verortung der Maßnahmen zur Mobilität Mobilitätselemente der Bauherren (Car-Sharing, Parkraummanagement, Lastenräder in TG)



3.2.1. Verortung von Car-Sharing-Angeboten

Stationäre Car-Sharing-Angebote im Quartier und der angrenzenden Nachbarschaft sollen den Verzicht auf den Privat-Pkw erleichtern und dazu beitragen, die insgesamt mit dem Pkw zurückgelegten Wege deutlich zu verringern. Haushalte, die nicht täglich auf einen PKW angewiesen sind und deren gefahrene Jahreskilometer unterhalb von 10.000 liegen, können ihre Mobilitätskosten bei gelegentlicher Nutzung von Car-Sharing deutlich reduzieren. Dabei spielt die entfallende Stellplatzmiete eine wesentliche Rolle.

Die Carsharing-Angebote sollen schnell erreichbar sein, zudem müssen Fahrzeuge in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Die Prüfung aktueller Verfügbarkeiten in Echtzeit und einfache Buchungs- und Abrechnungsmöglichkeiten erhöhen die Akzeptanz und Anzahl der Nutzer / Umsteiger.

3.2.1.1. Mobilitätsstationen im Straßenraum und Car-Sharing in Tiefgaragen

Stationäre Car-Sharing-Angebote sollten sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in Tiefgaragen verortet sein. Im öffentlichen Raum lassen sie sich gut in kleine Mobilitätsstationen einbinden, wo zusätzlich z.B. Leihräder und E-Scooter angeboten werden können. Die Verortung dieser Mobilitätsstationen erfolgt unter den Gesichtspunkten der guten Abdeckung des Quartiers und der räumlichen Anbindung an Nichtwohnnutzungen, die häufig per Fuß oder Rad frequentiert werden.

Ergänzt werden die oberirdischen Stationen um Car-Sharing-Angebote in Tiefgaragen privater Bauherren. Diese bieten für die Bewohner der entsprechenden Gebäude den höchsten Komfort, weil sie bestmöglich auch mit Lasten (Kindersitze!) zu erreichen sind und stets schnee- und eisfrei sind. Diese Angebote werden vorzugsweise in Gebäuden mit niedrigem Stellplatzschlüssel verortet (Genossenschaften, geförderter Wohnungsbau).

3.2.1.2. Einbeziehung des Wohngebiets Neuaubing-West

Vom Erstbezug an sollte den Haushalten ein attraktives stationäres Car-Sharing-Angebot zur Verfügung stehen. Gespräche mit den Car-Sharing-Anbietern haben jedoch ergeben, dass ein Engagement von Beginn an nicht ohne weiteres als wirtschaftlich tragfähig eingeschätzt wird. Um die erforderliche Nachfrage zu generieren, bietet es sich an, die Haushalte im Bestandsquartier Neuaubing-West in die Zielgruppe einzubeziehen und auch dort das Car-Sharing massiv zu bewerben.

Dabei hilft die Eröffnung der Mobilitätsstation im Rahmen von smarter together im Bestandsquartier.

In Neuaubing West verfügen zwei Wohnungsgesellschaften über beträchtliche Bestände an Mietwohnungen:

- GFBW Bau- und Wohnungsgesellschaft mbh, Geschäftsführer Herr Renner, Anzahl Wohnungen ca. 1.250 WE
- Heimbau Bayern, Eigentümer und Geschäftsführer Herr Michael Wallner, Anzahl Wohnungen ca. 1.000 WE

Beide Gesellschaften sind bereit, Stellplätze auf Privatgrund für Car-Sharing zur Verfügung zu stellen. Sie sind auch bereit, an der Verbreitung von Informationsmaterial mitzuwirken, wollen aber im Zusammenhang von Mobilitätsangeboten keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand betreiben.

So müsste beispielsweise bei der Integration von Lastenrädern Buchung, Abrechnung und Wartung von einem externen Dienstleister angeboten und sichergestellt werden. Die GFBW plant zudem

Lademöglichkeiten für PKW, wobei das Problem der Verrechnung des Stroms auch in steuerlicher Hinsicht bislang nur teilweise gelöst ist.

Folgende Maßnahmen sind für die Umsetzung notwendig:

- Identifizierung von geeigneten Car-Sharing-Stellplätzen, auf Privatgrund bei den Wohnungsgesellschaften und im Straßenraum
- Abstimmung mit smarter together
- Suche nach geeigneten Car-Sharing-Unternehmen
- Kommunikationskonzept für das Car-Sharing für die Haushalte in Neuaubing-West, im Zusammenwirken mit Wohnungswirtschaft

3.3. Formulierungsvorschläge für die Verpflichtungen von Bauherren

3.3.1. Verpflichtende Bausteine

- Vermittlung nicht vermieteter Stellplätze in der Tiefgarage an die Nachbarschaft

Erfahrungen aus bestehenden Wohnquartieren mit und ohne reduziertem Stellplatzschlüssel zeigen, dass häufig mehr Stellplätze verfügbar sind, als nachgefragt werden.

Um die Tiefgaragen möglichst effizient zu nutzen, werden Parkplätze, die mittelfristig und langfristig nicht für Bewohner im eigenen Haus benötigt werden, Bewohnern anderer Gebäude im Quartier oder der unmittelbaren Nachbarschaft dauerhaft zur Miete angeboten (dauerhafte Nutzungsüberlassung). Die Vermittlung entsprechender Stellplätze erfolgt über die Hausverwaltungen, gestützt auf das Mobilitätsportal im Internet. So kann ein Ausgleich zwischen möglichen Nachfragespitzen und verfügbarem Angebot geschaffen werden.

- Reduzierung des Stellplatzschlüssels (Differenzierung nach Miet-/ Eigentumsform)

Die bedarfsgerechte Reduzierung des Stellplatzschlüssels schafft mehr Raum für gemeinschaftliche Nutzungen, die nicht nur einem Besitzer eines PKWs zugutekommen. An dieser Stelle können beispielsweise Gemeinschaftsräume, Reparaturwerkstätten, Hobby- oder Lagerräume entstehen.

- Angebot von Stellplätzen für Car-Sharing

Die platzsparende Alternative zum eigenen Auto ist die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten. Wenn Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden, sinken die Mobilitätskosten für den einzelnen Nutzer und es werden insgesamt weniger Fahrzeuge und somit auch Stellplätze benötigt. Speziell ausgewiesene Parkplätze in den Tiefgaragen haben den Vorteil, dass die Fahrzeuge gegen die Witterung (Schnee, zugefrorene Scheiben, Hitze) gut geschützt sind. Einfache technische Lösungen sind vorhanden, sodass auch Nutzer, die nicht in dem Gebäude zu der jeweiligen Tiefgarage wohnen, die Fahrzeuge nutzen können.

Laut B-Plan für den 1. RA ist eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf bis zu maximal 25% der baurechtlich notwendigen Stellplätze bei Vorliegen eines geeigneten Mobilitätskonzeptes möglich.

Empfohlen werden daher folgende Spannen und Obergrenzen:

Eigentumsform	Förderweg	Regulärer Schlüssel	Mobilitätsfaktor	Finaler Schlüssel
Bauträger Eigentum	freifinanziert	1	1	1
Bauträger Eigentum	München Modell	1	1	1
Baugemeinschaft	freifinanziert	1	1	1
Baugemeinschaft	München Modell	1	1	1
Investor/Wohnungsunternehmen	KMB	1	0,7	0,7
Städtische Gesellschaften	EOF	0,6	0,66 (2/3)	0,4
Städtische Gesellschaften	München Modell	0,8	0,66 (2/3)	0,5
Städtische Gesellschaften	KMB	1	0,66 (2/3)	0,7
Genossenschaften	EOF	0,6	0,66 (2/3)	0,4
Genossenschaften	München Modell	0,8	0,66 (2/3)	0,5
Genossenschaften	KMB	1	0,66 (2/3)	0,7

Die Empfehlungen fließen in weitere Abstimmungen mit der HA III ein.

- Buchungssystem für temporär verfügbare Stellplätze

Es besteht das übergeordnete Ziel, die vorhandenen Parkplatzkapazitäten in den Tiefgaragen möglichst effizient zu nutzen. Daher wird es einfach und unkompliziert möglich sein, Parkplätze, die von den Bewohnern eines Gebäudes temporär nicht benötigt werden, Dritten zur kurzfristigen Miete anzubieten. Die Freigabe der freien Parkplätze erfolgt über die Besitzer/ Mieter der einzelnen Stellplätze oder bei Leerständen über die Hausverwaltung.

- Fahrradabstellplätze (1 Platz pro 30m² Wohnfläche)

Die Landeshauptstadt München schreibt mit der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) eine Mindestzahl an Abstellplätzen für Fahrräder vor (im Normalfall 1 Stellplatz pro 40m² Gesamtwohnfläche). Nachdem das Fahrrad zu einem zentralen Verkehrsmittel in Freiam Nord werden soll, ist von einem deutlich höheren Bedarf auszugehen. Entsprechend müssen deutlich mehr, und qualitativ hochwertige, Stellplätze für Fahrräder vorgesehen werden.

- Mitwirkung an einer übergeordneten Mobilitätsplattform

Die Vernetzung über ein gemeinschaftliches Mobilitätsportal, das den Anwohner umfassende Informationen zu allen Mobilitätsangeboten bietet, schafft zusätzliche Alternativen zum MIV. Im Sinne der Zielsetzung „Mobilität aus einer Hand“ sollen die Interessierten in Echtzeit über alle aktuell zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote informiert werden, um sich für die jeweils optimale Lösung entscheiden zu können.

Dabei geht es nicht darum, bestehenden Informations- und Zugangsangebote zu ersetzen, sondern diese in das Quartiersportal zu integrieren, z.B. die Webseiten und Apps der Car-Sharing-Anbieter oder das Angebot MVGmore.

(Alternativ: Ablösebetrag für zuvor genannte Bausteine) *

* Um das Bewusstsein für umweltgerechte Mobilität zu schärfen, sollten die verpflichtenden Bausteine von allen Baubeteiligten selbst realisiert werden. Ist dies zum Beispiel baulich oder infrastrukturell nicht möglich oder nicht sinnvoll, ist zu prüfen, ob alternativ ein Ablösebetrag erhoben werden kann, um Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle zu finanzieren.

Hierzu stellt sich die Frage, wie verhindert werden kann, dass der Ablösebetrag den Kaufpreis des Grundstückes mindert und dadurch von der LHM indirekt refinanziert wird.

3.3.2. Optionale Bausteine (Quartier)

- Förderung eines Fahrradverleihsystems

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind eine gute Ergänzung zum ÖPNV. Sie tragen insbesondere dazu bei, die Distanz zu den unterschiedlichen Haltestationen zu überbrücken und sie können Besuchern als Alternative zum MIV dienen.

Freiham Nord liegt außerhalb des Rückgabegebietes des MVG Rad. Die Fahrräder des MVG Rad dürfen somit nur an ausgewiesenen MVG Rad-Stationen ausgeliehen bzw. zurückgegeben werden.

- Informationssystem ÖPNV

Gezielte Informationen über das bestehende ÖPNV-Angebot tragen zu einer höheren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei. Durch geeignete Medien (App, Internet, Broschüren Taschenfahrplan) müssen die Bewohner auf das vorhandene Angebot hingewiesen werden. Häufig haben die Bürger ein grundlegendes Wissen über die Linienverläufe und Abfahrtszeiten der S-Bahn, das Angebot an Buslinien muss jedoch erst vermittelt werden. Für die Nutzer, die bereits unterwegs sind, bieten Echtzeit-Abfahrtszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel, zum Beispiel über Apps, oder entsprechenden Informationsbildschirme im Bereich der Haltestellen oder an anderen zentralen Orten im Quartier, einen erheblichen Mehrwert.

- Mobilitäts-/ Quartierszentrale mit z.B. Concierge, Paket- und Lebensmittelabgabestation, Information (finanzielle Beteiligung)

Die Mobilitäts-/ Quartierszentrale ist Anlaufstelle für alle Anliegen vor Ort. Das Ziel ist es, Information und Beratung zu den Mobilitätsangeboten sowie diversen Mobilitätsdienstleistungen an diesem Ort zu bündeln. Die Zentrale kann u.a. einen Concierge-Service und Flächen für Co-Working oder ein Bewohner Café anbieten.

- Beteiligung an oberirdischen Car-Sharing-Stationen

Ein dezentrales System bietet möglichst vielen Anwohner einen kurzen Weg zu einem Car-Sharing-Fahrzeug. Im Straßenraum vor den Gebäuden werden entsprechende Parkplätze explizit für Car-Sharing reserviert. Dies hat den Vorteil, dass diese oberirdisch schnell erreichbar und öffentlich sichtbar sind. Zudem ist keine eigene Lösung für den Zugang notwendig, wie es bei privaten Tiefgaragen der Fall ist.

- Vernetzung, Schaffung von Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und Radfahrer (z.B. Wege, Wegerechte oder Aufenthaltsbereiche auf eigenem Grund)

Auf die Gestaltung der öffentlichen Straßen und Wege haben die Baubeteiligten keinen Einfluss. Besteht allerdings die Möglichkeit, über das eigene Grundstück Wegebeziehungen für

Fußgänger oder Radfahrer herzustellen, wertete dies die Qualität im Quartier für den nicht motorisierten Verkehr auf. Eine weitere Möglichkeit ist es zum Beispiel, Aufenthaltsbereiche für Fußgänger in Form von Sitzmauern oder Bänken herzustellen.

- Zusätzliche ebenerdige und wettergeschützte Fahrrad- und Kinderwagenabstellplätze

Für die Nahmobilität im Quartier und dessen Umfeld spielt der Fuß- und Radverkehr die entscheidende Rolle. Daher sollten die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten möglichst attraktiv und sicher gestaltet werden.

Laut Art. 46 BayBO werden bei Gebäuden der Gebäudeklasse 3-5 bereits Abstellräume für Kinderwagen, Fahrräder und Mobilitätshilfen gefordert. Über die Anzahl und Größe wird hierzu allerdings keine Aussage getroffen.

Das Angebot an zusätzlichen Flächen vor allem für Fahrradanhänger, Transportfahrräder, Trolleys, Kinderwagen und Mobilitätshilfen erleichtern die Nutzung der umweltgerechten Verkehrsmittel.

- Bereitstellung von Fahrradreparaturräumen mit entsprechenden Werkzeugen

In diesen Räumlichkeiten können die Anwohner ihre Fahrräder selbständig warten und reparieren, ggf. mit Unterstützung von engagierten Nachbarn, die über entsprechende Fähigkeiten verfügen. Eine entsprechende Ausstattung mit Werkzeug und Zubehör wird in den Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt.

- Förderung des Umstiegs auf ÖPNV (Mietertickets, Reduzierung Miete bei Verzicht auf PKW)

Um die ÖPNV-Nutzung für die Anwohner noch attraktiver zu machen, werden diese die Möglichkeit haben, diesen preisgünstiger zu nutzen. Dafür sind zwei Modelle vorgesehen:

Variante A: Übertragbare Dauerkarten zur Ausleihe

Für Anwohner, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen, kann eine übertragbare Dauerkarte (z.B. ein 9-Uhr-Ticket der MVG) unentgeltlich im Verleih angeboten werden. Die Buchung und der Zugang können ebenfalls über das System des Car-Sharing-Anbieters StattAuto erfolgen.

Variante B: Mietreduktion für Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten

Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen und somit auch keinen Stellplatz in der Tiefgarage benötigen, erhalten einen Mietabschlag und können den entsprechenden Betrag z.B. für ÖPNV-Tickets ihrer Wahl einsetzen. Der Mietabschlag lässt sich einfach begründen: ein Teil der ersparten, nicht refinanzierbaren Stellplatzkosten wird vom Vermieter an Mieter ohne Stellplatzbedarf weitergegeben. Die Mietreduktion kann zeitlich befristet werden, endet aber auf jeden Fall zu dem Zeitpunkt, an dem der Mieterhaushalt ein eigenes Auto unterhält.

- Angebot von Lastenrädern, Pedelecs, Trolleys

Fahrradanhänger bzw. Trolleys werden dezentral / hausbezogen angeboten, sodass sie von allen Gebäuden aus sehr schnell zu erreichen sind. So stehen sie unkompliziert auch für spontane Fahrten zur Verfügung. Ein Buchungssystem kann hier entbehrlich sein, es sollte jedoch erfasst werden, wer den Trolley zuletzt genutzt hat.

Vorgesehen sind hier Anhänger, die man als Trolley zu Fuß mitnehmen, oder mit einer einfachen Kupplung an sein Fahrrad anhängen kann. Am Einkaufsort können diese auch als



„Einkaufswagen“ genutzt werden. Als Vorbild dient hier ein Modellprojekt in der Seestadt Aspern, Wien. Weitere Informationen sind unter folgendem Link zu finden:

https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/planung_wirklichkeit/mobilitaet

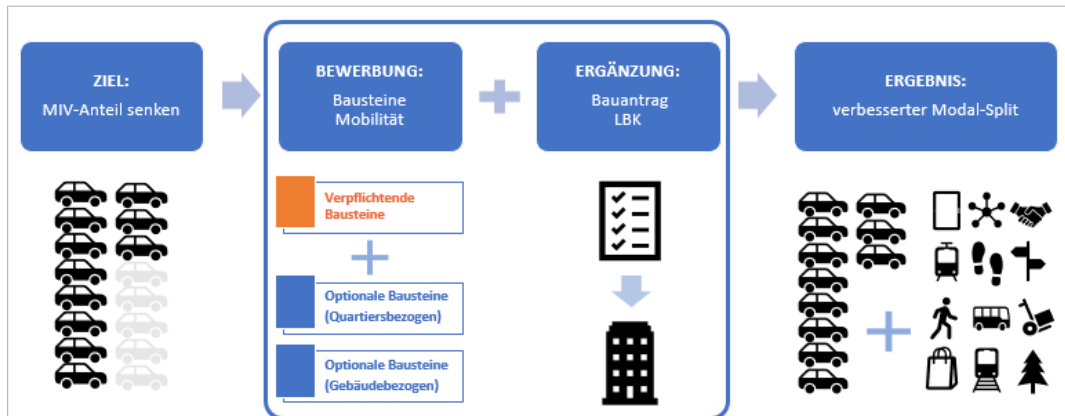
Neben normalen Fahrrädern und PKW werden den Bewohnern des Quartiers auch andere Fahrzeuge zur Ausleihe angeboten. Dadurch kann der Bedarf für einen eigenen Pkw weiter gesenkt werden. Zum Angebot gehören z.B.: Pedelecs, Lastenfahrräder, Fahrradanhänger oder Elektro-Roller

- Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Schon bei der Planung der Gebäude sollen die Anforderungen, die durch die Elektromobilität an die Abstellflächen der Fahrzeuge und das Stromnetz gestellt werden, berücksichtigt werden. Der Bundesrat hat das Ziel formuliert, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen. Vor diesem Hintergrund ist die flächendeckende Versorgung mit Ladestrom für Elektrofahrzeuge ein wesentlicher Punkt der Quartiersplanung, um in Zukunft dem steigenden Bedarf gerecht zu werden.

Abbildung 38: Verpflichtende und optionale Bausteine

Sämtliche Elemente werden zu einem Mobilitätskonzept gebündelt und im Zuge des Baugenemhungsverfahrens über das Formular „Mobilitätskonzept“ gesichert.



1. Verpflichtende Bausteine (analog Öko-Kriterienkatalog):

- 1.1 Vermittlung freier Stellplätze in den Tiefgaragen
- 1.2 Reduzierung des Stellplatzschlüssels (differenziert nach Wohnbauart)
- 1.3 Angebot von Stellplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge
- 1.4 Bereitstellen eines Buchungssystems für temporär verfügbare Stellplätze
- 1.5 Erhöhung des Angebots von Fahrradabstellplätzen (1 Platz pro 30m² Wohnfläche)
- 1.6 Beteiligung an einer übergeordneten Mobilitätsplattform

2. Optionale Bausteine Quartier (Konzeptausschreibung)

- 2.1 Förderung eines Fahrradverleihsystems
- 2.2 Infoboard für ÖPNV und Mobilitätsangebote
- 2.3 Mobilitäts-/ Quartierszentrale (finanzielle Beteiligung)
- 2.4 Mobilitäts-/ Quartierszentrale (Integration im eigenen Gebäude)
- 2.5 Beteiligung an oberirdischen Car-Sharing Stationen

3. Optionale Bausteine Gebäude (Konzeptausschreibung)

- 3.1 Vernetzung, Schaffung von Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und Radfahrer
- 3.2 Zusätzliche ebenerdige und wettergeschützte Fahrrad- und Kinderwagenabstellplätze
- 3.3 Bereitstellung von Fahrradreparaturräumen mit entsprechenden Werkzeugen
- 3.4 Förderung Umstieg auf ÖPNV (Mietertickets, Reduzierung Miete bei Verzicht auf PKW)
- 3.5 Angebot von Lastenrädern, Pedelecs, Trolleys
- 3.6 Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Klärungsbedarf:

- Verpflichtenden Bausteine versus Kaufpreisminderung?
Es stellt sich die Frage wie verhindert werden kann, dass verpflichtende Bausteine den Grundstückskaufpreis mindern und dadurch von der LHM refinanziert werden?
- Finanzielle Bewertung der Investitions- und Bewirtschaftungskosten?
Wie werden die einzelnen Bausteine und der spätere Betrieb monetär bewertet?

04 Akteure und mögliche Beiträge

4.1. Car-Sharing-Betreiber

Angestrebt wird ein Mix aus floatendem und stationärem Car-Sharing, weil es die unterschiedlichen Bedürfnislagen der (potenziellen) Nutzer bestmöglich abdeckt. Aktuell liegt Freiam nicht im Geschäftsgebiet der etablierten Anbieter des floatenden Car-Sharings. Auch ist bislang nicht abschließend geklärt, welche Anbieter von stationärem bzw. teil-stationärem Car-Sharing tatsächlich bereit sind, in Freiam ein Angebot aufzubauen. Einige Akteure können sich bereits jetzt gut vorstellen, eine aktive Rolle im Rahmen eines innovativen Mobilitätskonzeptes in Freiam zu spielen. Die nachfolgenden Aussagen basieren auf bilateralen Interviews mit den Akteuren und einem gemeinsamen Workshop beim KVR.

STATTAUTO

Die Zusammenarbeit zwischen Car-Sharing und Immobilienwirtschaft funktioniert inzwischen sehr gut. Der Vorteil einer frühzeitigen Einbindung ist, dass rechtzeitig Stellplätze reserviert und ein Angebot aufgebaut werden kann.

Stationäres Car-Sharing ist auch in Tiefgaragen möglich. STATTAUTO ist bereits in Neuaubing im Rahmen des EU-Projektes „Smarter Together“ präsent. Einige oberirdische Stellplätze, z.B. für Vans, würden das Angebot gut ergänzen. Ein erweitertes Engagement in Neuaubing/Freiam wird intern geprüft.

Sixt

Denkbar wären evtl. virtuelle Stationen für Mietwagen ohne eigenes Personal (tageweise Vermietung als stationäres Car-Sharing). Dafür sind reservierte Stellplätze notwendig. So ein Angebot funktioniert auch in Tiefgaragen. Es muss ggf. jedoch der Zugang zur Garage geklärt werden. Sixt verfügt zudem über eine feste Station in Freiam-Süd. Die Angebote sind besonders für Wochenend- und Urlaubsfahrten attraktiv und stellen eine gute Ergänzung zum virtuellen Car-Sharing im Wohngebiet dar.

Sixt kann sich ein Pilotprojekt in Neuaubing-West/Freiam vorstellen, wonach 5-10 Fahrzeuge auf festen öffentlich und jederzeit zugänglichen Stellplätzen platziert würden. Die Nutzung zu Stunden-/Tages- und Wochenkonditionen wäre möglich. Den Kunden im Zielgebiet würden deutliche Rabatte eingeräumt, die auch für die Anmietung von Fahrzeugen in der Sixt-Station Freiam-Süd gelten würden. Offenheit besteht auch für die Bereitstellung von e-PKWs, wenn die entsprechende Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Ein Start wäre voraussichtlich relativ kurzfristig möglich.

car2go

Auch wenn die Fusion der Angebote von car2go und DriveNow bereits beschlossen ist, werden die Angebote hier zunächst noch getrennt betrachtet.

Das Areal befindet sich deutlich außerhalb des bestehenden Gebietes. Aktuell ist dort kein großflächiges Angebot vorgesehen, denkbar wäre aber ein Angebot an Mobilitätsstationen. car2go wird die Optionen erst genauer prüfen, wenn die Rahmenbedingungen klarer sind.

Am Domagkpark trägt die Parkstadt Schwabing dazu bei, dass die Fahrzeuge häufiger genutzt werden. Die Anforderungen an die Standorte sind wie bei DriveNow. Evtl. wird eine Zusatzgebühr für die Rückgabe vor Ort verlangt werden.

DriveNow

DriveNow prüft zunächst, welche Zielgruppen vor Ort sind. Attraktiv wären tendenziell gemischte Anwendungen mit Wohngebieten und gewerblicher Nutzung.

Tiefgaragen wären theoretisch denkbar, wenn eine Mobilfunkverbindung verfügbar und ein 24/7-Zugang gewährleistet wäre. Nichtsdestotrotz sind Stellplätze in der Tiefgarage eher problematisch, da die Fahrzeuge für Kunden nur über die App sichtbar wären und dabei nicht nur weniger sichtbar (auch für potentielle Kunden) sind, sondern auch eine größere Hürde zur Anmietung bestünde als auf oberirdischen Parkplätzen. Besser wären daher öffentlich sichtbare Stellplätze.

Ein Angebot an Ladeinfrastruktur wäre gut für die elektrische Car-Sharing-Flotte.

DriveNow prüft aktuell ein Modell, wonach Wohnungsgesellschaften oder WEGs Fahrzeuge anmieten können, um diese auf festen Stellplätzen in den Tiefgaragen einem definierten Nutzerkreis gegen Bezahlung zur Verfügung zu stellen.

Oply

Bei Oply ist sowohl eine flexible, als auch eine langfristig buchbare Miete möglich. Jedes Fahrzeug hat ein eigenes Geschäftsgebiet, in dem das Fahrzeug wieder zurückgegeben werden muss. Eine feste Zuordnung von Stellplätzen ist nicht notwendig. Öffentliche Stellplätze haben eine wichtige Funktion für die Sichtbarkeit des Fahrzeuges (Marketingeffekt). Dazu bedarf es jeweils der Genehmigung durch die Stadt. Oply ist bereit, sich von Beginn an in Freiham/Neuaubing-West zu engagieren.

4.2. Bauherren

Bausteine für ein mobilitätsbezogenes Quartierskonzept seitens des einzelnen Bauherrn sind unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Rahmenbedingungen zu erwarten, wenn:

- die Grundstücksvergabe aufgrund von in der Grundstücksbewerbung zugesagten Mobilitätskomponenten erfolgt,
- im Zusammenhang der Reduzierung des Stellplatzschlüssels in der Baugenehmigung ein Mobilitätskonzept festgeschrieben wird und/oder
- freiwillige Maßnahmen des Bauherrn durchgeführt werden.

Die Beiträge der im Planungsgebiet vertretenen Bauherrenschaft differenzieren sehr stark nach unterschiedlichen Voraussetzungen in der Grundstücksvergabe, angestrebten Stellplatzschlüsseln und eigenem Selbstverständnis. Nachfolgend wird dies für die Akteure im 1. Realisierungsabschnitt / 1. Bauabschnitt dargestellt.

4.2.1. Städtische Wohnungsbaugesellschaften

Die städtischen Gesellschaften erhalten ihre Grundstücke durch Inhouse-Vergaben. Bisher enthalten diese Vergaben keine Vorgaben oder Auflagen bezüglich der Realisierung von Mobilitätsbausteinen. Mobilitätskonzepte werden von den Gesellschaften dann angeboten und realisiert, wenn der Stellplatzschlüssel in einem konkreten Baufeld reduziert werden soll. Bei der Realisierung von Mobilitätskonzepten sind die städtischen Gesellschaften stark an der Kooperation mit anderen Bauherren interessiert. Zudem plädieren sie für ein von der Stadt betriebenes / unterstütztes Mobilitätsmanagement bei der Einführung und dem dauerhaften Betrieb der Maßnahmen.

Städtische Gesellschaft GWG (WA 1 + WA 4 + WA 5)

(basierend auf Gespräch mit Frau Peter, Geschäftsführerin, 15.03.2018 im Planungsreferat)

Es gibt ein grundsätzliches Interesse, sich zu beteiligen. Der Stellplatzschlüssel soll voraussichtlich reduziert werden, daher wird es ein entsprechendes Mobilitätskonzept geben. Geplante Angebote

sind Car-Sharing, ÖPNV-Karte zur Ausleihe und Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Das Thema soll im Rahmen der Bauvoranfrage eingebracht werden.

Zwei Baufelder der GWG sind bereits in der Umsetzung. Daher ist es problematisch, hier noch Mobilitätsbausteine zu integrieren, zumindest wenn diese Flächen- bzw. Planänderungen erfordern. Für die nächsten Baufelder ist es das Ziel, sich an dem Mobilitätskonzept zu beteiligen.

Bestimmte Mobilitätsbausteine werden als kritisch in der Realisierung bzw. dem dauerhaften Betrieb gesehen. Beispiel ist eine extern betriebene Fahrradwerkstatt. Was passiert, wenn der Betreiber kündigt und kein Ersatz zu bekommen ist?

Wie im Prinz-Eugen-Park kann die Möglichkeit des „wertgleichen Tausch“ von Maßnahmen einige Probleme lösen. Manche Dinge lassen sich klar einem Bauherrn zuordnen, andere können durch einen finanziellen Ausgleich bzw. die Übernahme anderer Aufgaben ausgeglichen werden.

Bei dem Mobilitätskonzept geht es in erster Linie darum, die Funktion des Mobilitätskonzeptes sicherzustellen. Es ist jedoch notwendig, eine gewisse Flexibilität bei den Maßnahmen zu erhalten, um auf veränderliche Rahmenbedingungen und die tatsächliche Nachfrage reagieren zu können. Auch hierfür muss der wertgleiche Ausgleich gelten.

(weiteres Gespräch mit Frau Peter am 28. August 2018)

Die GWG hat die Grundstücke durch Inhouse-Vergaben erhalten, ohne Verpflichtungen zur Realisierung von Mobilitätsbausteinen / -konzepten. Im 1. Bauabschnitt strebt die GWG bei ihren Bauvorhaben keine Reduzierung des Stellplatzschlüssels an, die mit Mobilitätskonzepten zu hinterlegen wäre. Im Ergebnis ist auf die freiwillige Mitwirkung zu setzen.

Städtische Gesellschaft GEWOFAG (WA 7 + WA 8)

Die GEWOFAG hat ebenfalls ein eigenes Interesse, sich zu beteiligen. Es wird eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels angestrebt, die durch ein Mobilitätskonzept begründet werden soll. Die GEWOFAG will sich an dem übergeordneten Konzept beteiligen, wenn sich dadurch auch ein konkreter Nutzen für sie selbst ergibt. Der Baufortschritt soll dadurch nicht behindert werden.

Konkret plant die GEWOFAG in den WA 7+8 mit einem deutlich reduzierten Stellplatzschlüssel. Die Reduzierung soll insbesondere bei den EOF-Wohnungen und den Sondernutzungen erfolgen. Dafür bietet die GEWOFAG verschiedene Mobilitätsbausteine zur Kompensation an.

Das WA 7 bietet sich theoretisch mit seinen vielfältigen Sondernutzungen und dem zu erwartenden hohen Publikumsverkehr für die Verortung einer Mobilitätszentrale an. Aufgrund des Raummangels sind öffentliche Mobilitätselemente hier nicht unterzubringen.

Verschiedene Sharing-Angebote (PKW, Transporter, Lastenräder, Scooter) sind demnach im öffentlichen Raum und in der Tiefgarage in Zuordnung zum Quartierszentrum MK1/WA 10 zu errichten.

4.2.2. Wohnungsbaugenossenschaften

Bislang werden die Grundstücke für Genossenschaften in einem zweistufigen Bewerbungsverfahren vergeben. In der ersten Stufe werden keine Zusagen für Mobilitätsbausteine verlangt. Die 2. Stufe kommt nur bei Vorliegen von zwei oder mehr Bewerbungen auf ein Baufeld zum Tragen.

Allerdings reduzieren viele Genossenschaften den Stellplatzschlüssel in Kombination mit Mobilitätskonzepten deutlich, so dass sich beispielsweise im Prinz Eugen Park alle Genossenschaften an dem quartiersbezogenen Mobilitätskonzept beteiligen. Zudem besteht bei Genossenschaften die

Bereitschaft, an baufeldübergreifenden Komponenten mitzuwirken, z.B. bei der Realisierung von Mobilitätszentralen.

Die Grundstücksausschreibungen für Genossenschaften haben am 10. August 2018 begonnen.

In Freiam bietet sich die Verortung einer Mobilitätsstation bei Genossenschaften insbesondere im WA 10 an. Dies kann ein sinnvoller Baustein der Nichtwohnnutzung im EG-Bereich sein. Dazu gehört insbesondere auch die Verortung eines Radstützpunktes (Verkauf + Service). Die Verortung von Mobilitätsbausteinen in WA 5 und WA 9 ist wegen der Scharnierfunktion zum unmittelbar angrenzenden Wohngebiet Neuaubing sinnvoll.

4.2.3. Baugemeinschaften

Die Grundstücke für Baugemeinschaften werden in einem zweistufigen Verfahren vergeben, das nach bisherigen Erfahrungen in anderen Siedlungsgebieten, aufgrund der hohen Nachfrage, für alle Baufelder durchlaufen wurde.

Die Angebote und Zusagen für baufeld- und quartiersbezogene Mobilitätskomponenten sind vielfältig und bewusster Gegenstand des Planungs- und Realisierungsprozesses der als GbR verfassten Bauherrenschaft. In der Regel wird ein Stellplatzschlüssel von 1,0 realisiert, in Einzelfällen erfolgt eine Reduzierung auf 0,8, wobei die aus der Grundstücksbewerbung zugesagten Mobilitätsbausteine als Mobilitätskonzepte in das Baugenehmigungsverfahren eingebracht werden. Das Interesse am Abgleich der zugesagten Mobilitätsbausteine im Zusammenhang des quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes ist hoch.

4.2.4. Investoren KMB-Grundstücke

Die KMB-Grundstücke werden in einstufigen Verfahren vergeben, bei denen die Bewerber in aller Regel umfangreiche Zusagen für Mobilitätskomponenten treffen, um im Bewerbungsverfahren die maximale Punktzahl zu erreichen.

Der angestrebte Stellplatzschlüssel liegt bei 0,8 bis 1,0, was in der Regel ohne weitere Mobilitätsbausteine realisierbar ist. Hinsichtlich der Mitwirkungsbereitschaft an der Realisierung und dem Betrieb quartiersbezogener Mobilitätskonzepte gibt es starke Differenzierungen, die in der Rolle und dem Selbstverständnis der Grundstücksbewerber begründet sind.

Bauträger, die das zu errichtende Objekt noch im Planungsstadium an Dritte (z.B. eine Versicherung) veräußern, wollen möglichst wenig Bindungen eingehen und an den Zweiterwerber weitergeben, während bestandshaltende Wohnungsunternehmen die Mobilitätsbausteine in ihre Strategie der Wohnungsvermietung und Hausbewirtschaftung einbinden.

4.2.5. KMB Grundstück WA 11 (1), Bernhardt & Würzinger GbR

Die Bewerbung/Grundstückvergabe erfolgte auf Basis von zugesagten Mobilitätskomponenten, die aus drei Modulen auszuwählen waren. Der Bewerber hat in beiden Auswahllisten des Moduls 3 „Umsetzung weitergehender Maßnahmen zur Mobilität“ alle Optionen benannt. In einem zu erstellenden Mobilitätskonzept werden die Elemente konkretisiert.

Hinsichtlich der Bewerbungslage und Grundstücksvergabe sind die Erfahrungen vergleichbar mit denen bei anderen KMB-Grundstücken. Der angestrebte Stellplatzschlüssel liegt in aller Regel bei 1,0, wobei fast alle Bauträger von einem tatsächlichen PKW-Besitz oberhalb 1,0 bei den Wohnungskäufern ausgehen. Die Bauträger sind bemüht, so wenig Bindungen wie möglich an die Käufer der Wohnungen

weiterzugeben, weshalb die Neigung groß ist, zugesagte Mobilitätsbausteine gegen Zahlung entsprechender Beträge an andere Akteure im Wohnungsbau zu verschieben.

4.2.6. Einbeziehung der Bauherrenschaft in die Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes

Erfahrungen aus den Neubaugebieten Domagkpark und Prinz Eugen Park

In beiden Neubaugebieten haben sich nach den Grundstücksvergaben auf freiwilliger Basis Zusammenschlüsse der am Neubau beteiligten Bauherren gebildet. Sie haben sich als Konsortien verfasst, ohne dafür eine eigene Rechtsträgerschaft zu bilden. Die Finanzierung erfolgt über eine Umlage von 1 Euro/m² GF bezogen auf das jeweilige Baufeld. Im Prinz Eugen Park haben sich alle 21 Bauherren dem Konsortium angeschlossen, das Budget beträgt etwa 200.000 Euro für 4 Jahre. Mit der Koordination beauftragt wurde die stattbau münchen GmbH. Das Konsortium tagt etwa 2-monatlich.

Ziel des Konsortiums ist die Schaffung eines lebendigen Neubauquartiers mit lebendigen Nachbarschaften und gut funktionierender kleinteiliger gewerblicher, sozialer und kultureller Infrastruktur. Die (zukünftigen) Bewohner sollen frühzeitig in die Gestaltung ihres Quartiers einbezogen werden und dabei Zug um Zug Verantwortung übernehmen. Die Ziele und Aufgaben des Konsortiums sind in einer „Charta Quartiersvernetzung“ beschrieben, die einstimmig im Konsortium verabschiedet wurde. (siehe Anlage Charta)

Die Aktivitäten des Konsortiums werden öffentlich sichtbar auf den digitalen Quartiersplattformen www.domagkpark.de und www.prinzeugenpark.de. Intern sind den Bauherren alle Dokumente über einen sharepoint zugänglich. Die Bewohner sind über einen „Quartiersrat“ vernetzt, können sich in themenbezogenen Arbeitsgruppen sowie in großen „Vernetzungstreffen“ einbringen und austauschen.

Die Koordination und Vertretung gemeinsamer Belange im Rahmen des Konsortiums hat für die Bauherren vielfältige Vorteile. Insbesondere seien genannt:

- Abstimmung und Koordination des Baugeschehens
- Abstimmungen mit städtischen Referaten
- Abstimmungen über die Ausgestaltung und Nutzung wohnungsübergreifender Quartiersbausteine (Gemeinschaftsräume, Gewerbeflächen, etc.)
- Steigerung der Attraktivität des angebotenen Wohnraums aufgrund des positiven Umfeldes und der daraus resultierenden Vermarktungsmöglichkeiten von Miet- und Eigentumswohnungen

Konsortium der Bauherren und Mobilitätskonzept

Die Planung und Realisierung eines zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätskonzeptes ist in beiden Konsortien wesentlicher Bestandteil und in der „Charta Quartiersvernetzung“ von Beginn an verankert. Im Domagkpark ist das Mobilitätskonzept im Südteil des Quartiers im engen Zusammenwirken mit der LH München und dem europaweiten Projekt ECCENTRIC erfolgreich umgesetzt und wird weiter ausgebaut. Im Prinz Eugen Park wurde im Konsortium ein ausführliches quartiersbezogenes Mobilitätskonzept erarbeitet, das gegenwärtig umgesetzt wird.

Das Wirken der Konsortien bei der Planung und Umsetzung der Mobilitätskonzepte ist ausführlich dargestellt im Bewerbungsschreiben der Konsortien für den Deutschen Verkehrsplanungspreis 2018, wofür die Konsortium hinter dem Erstplatzierten mit einer Anerkennung prämiert wurden.

Perspektiven eines Konsortiums der Bauherren in Freiham

Aufgrund der positiven Erfahrungen ist davon auszugehen, dass sich auch in Freiham ein derartiges Konsortium bilden wird. Wie in den beiden genannten Neubauquartieren werden wohl auch in Freiham die städtischen Gesellschaften und die Genossenschaften dazu die Initiative ergreifen. Diese

Akteure erstellen etwa 75 Prozent der Neubauwohnungen und einen beträchtlichen Teil der Flächen für die quartiersbezogene Infrastruktur. Es ist davon auszugehen, dass sich weitere Bauherren (Baugemeinschaften, Bauträger Eigentum und KMB) dem Konsortium anschließen werden.

Gegenüber der bisherigen Struktur und dem bisherigen Wirken der Konsortien bestehen in Freiham gewichtige andere Rahmenbedingungen, die bei der Konzeptionierung und dem Aufgabenzuschnitt eines zukünftigen Konsortiums zu bedenken sind:

- Das Konsortium im Prinz Eugen Park agiert auch deshalb so effektiv und erfolgreich, weil die Vergabe aller Baufelder in engem zeitlichen Rahmen erfolgte. Damit war eine zeitliche Parallelität der gemeinsam zu lösenden Aufgaben im Rahmen des Planungsprozesses und der Realisierung der Bauvorhaben gegeben. In Freiham hingegen driften bereits im 1. Realisierungsabschnitt / 1. Bauabschnitt die Grundstücksvergaben zeitlich weit auseinander. Diese Problemlage wird sich noch verschärfen, wenn deutlich zeitversetzt Vergaben in den folgenden Bauabschnitten hinzukommen.
- Von der LH München ist die Einrichtung eines Stadtteilmanagements in Vorbereitung, das die Quartiersentwicklung befördern soll. Das Quartiersmanagement lässt sich gut mit dem Wirken des Konsortiums verzahnen, Schnittstellen und Aufgabenverteilungen sollten aber frühzeitig geklärt werden.
- Ein Mobilitätsmanagement der LH München ist für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes dringend notwendig und soll wichtige Aufgaben übernehmen, die bislang vom Konsortium geleistet wurden. Aus Sicht eines Konsortiums der Bauherren ist dies von großem Vorteil, weil dadurch insbesondere die Abstimmung des Mobilitätskonzeptes mit städtischen Referaten deutlich erleichtert wird und Maßnahmen geplant und realisiert werden können, für die den bisherigen Konsortien die „Reichweite“ fehlte (z.B. Verbesserung der ÖPNV-Angebote). Es ist daher davon auszugehen, dass seitens eines Konsortiums hohe Kooperationsbereitschaft besteht.

Mobilitätsbausteine der LH München und Konsortium der Bauherren

Die Bauherren haben ein originäres Interesse an der Realisierung eines attraktiven, gut funktionierenden Mobilitätskonzeptes in Freiham. Im engeren Sinne liegt ihre Verantwortung in

- der Herstellung und dem Unterhalt von Stellplätzen für PKWs und Fahrräder im Rahmen der bestehenden städtischen Satzungen,
- der Realisierung und dem Unterhalt von Mobilitätsbausteinen, die im Rahmen von Grundstücksbewerbungen zugesagt wurden sowie
- der Realisierung und dem Unterhalt von Mobilitätsbausteinen, die im Rahmen von Bauanträgen mit reduziertem Stellplatzschlüssel zugesagt wurden

Da die einzelnen baufeldbezogenen Mobilitätsbausteine entweder zwingend (aufgrund der Grundstücksbewerbungen) oder wegen der schlichten Sinnhaftigkeit in das übergeordnete Mobilitätskonzept einzupassen sind, ist die Mitwirkungsbereitschaft am Mobilitätsmanagement als gegeben anzusehen.

Die Aufgabe des städtischen Mobilitätsmanagers besteht darin, die Potenziale des Konsortiums zu nutzen und für eine fruchtbare Zusammenarbeit zu aktivieren. Dafür ist insbesondere die Rollenverteilung zwischen Mobilitätsmanagement und Konsortium zu definieren. Dies ist im folgenden Kapitel dargestellt.

05 Die Rolle des Mobilitätsmanagers und Implementierung

Zur Begleitung der Konzeptumsetzung soll unter Einbeziehung der vorliegenden Untersuchungsergebnisse ein Mobilitätsmanagement implementiert werden. Ausgangspunkt für die Definition von Rollen und Spielregeln ist die Gliederung der bestehenden sowie zukünftigen Ebenen und Schnittstellen. Die Abbildung 40 zeigt die diversen Berührungspunkte, Abbildung 41 die Ziele und Aufgaben der Akteure.

Abbildung 39: Der Mobilitätsmanager im Zentrum der Akteure

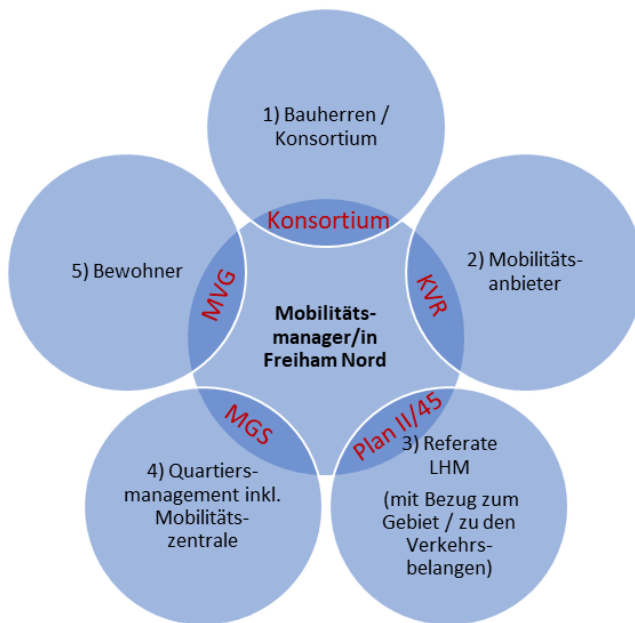


Abbildung 40: Ziel und Aufgaben des Mobilitätsmanagers gegenüber den Akteuren

Verbindungsebene	Ziele	Aufgaben
1) Bauherren / Konsortium	Abgestimmte Umsetzung bauherrenseitiger Mobilitätsbausteine	Koordinierung der Einzelmaßnahmen und der verantwortlichen Ansprechpartner der Bauherren im Rahmen des Konsortiums
2) Mobilitätsanbieter	Identifizieren und integrieren von Angeboten externer Mobilitätsdienstleister	Abstimmung gebäude- und quartiersbezogener Maßnahmen und Vermittlung zwischen Bauherren und Anbietern
3) Referate LHM (mit Bezug zum Gebiet / zu den Verkehrsbelangen)	Verwirklichung übergeordneter Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen	Vorlage übergeordneter Themen an Plan II/45
4) Quartiersmanagement (inkl. Mobilitätszentrale)	Information und Angebot zu Mobilitätsbausteinen / Zusammenführung von Akteuren und Themen	Platzierung Mobilitätsbausteine, Verwaltung, Administration, Vernetzung, Austausch, Einrichtung Buchungsplattform
5) Bewohner	Information und Kommunikation der Mobilitätsangebote	Weiterleitung und Aufklärung über Angebote, Ermittlung von Bedarfen, Motivation zur Beteiligung und Mitgestaltung

Im Folgenden wird anschaulich dargestellt, wie ein Zusammenwirken der Akteure aussehen kann und welche Spielregeln anzuwenden sind.

Verbindungsebene	Beschreibung / Rolle / Zuständigkeit
1) Bauherren / Konsortium	<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Die einzelnen Bauherren bringen, bevorzugt über ein Konsortium, diverse Mobilitätsbausteine in das Gesamtkonzept ein. Die einzelnen Bausteine resultieren zum Beispiel aus Verpflichtungen, optionalen und freiwilligen Angeboten oder Auflagen aus der Baugenehmigung für die weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels. Dabei gilt es, die einzelnen Angebote zu beurteilen und in einen zweckmäßigen Gesamtkontext zu bringen.</p>
	<p><u>Rollen / Verantwortlichkeiten:</u></p> <p>Die Hauptaufgabe des Mobilitätsmanagers ist es, die Ansprechpartner der Bauherren bzw. das Konsortium zeitlich und inhaltlich zu koordinieren. Dabei werden alle Bausteine erfasst, verortet, Informationen ausgetauscht, Synergien gesucht und weitere Bausteine eruiert. Bei vielen Einzelthemen kann es sinnvoll sein, eine eigene Arbeitsgruppe „Mobilität“ innerhalb des Konsortiums zu bilden.</p>



	<p><u>Spielregeln / Zuständigkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager berät die Bauherren, bündelt und bewertet die Bausteine und fasst diese zu einem sinnvollen Gesamtkonzept zusammen. Er schafft Verbindlichkeiten zur Umsetzung der Bausteine und ist zuständig für Ausgleichsmaßnahmen. Die Bauherren liefern die Informationen zu den individuellen Angeboten und geben Rückmeldung zum Beispiel zur zeitlichen Umsetzung, Verortung, Qualität, Quantität etc.</p>
<p>2) Mobilitätsanbieter</p>	<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Mobilitätsanbieter, wie zum Beispiel die MVG mit dem Angebot stationärer Radstationen (MVG Rad) oder STATAUTO mit der Bereitstellung von ortsgebundenem Car-Sharing-Fahrzeugen, stellen wesentlichen Bestandteile des Mobilitätskonzeptes zur Verfügung. Diese Angebote können bereits im Rahmen der unter Punkt 1 vorliegenden Bausteine in das Gesamtkonzept einfließen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, Mobilitätsangebote mittels einer gemeinschaftlichen Finanzierung dem gesamten Wohnquartier zur Verfügung zu stellen.</p> <p><u>Rollen / Verantwortlichkeiten:</u></p> <p>Die Hauptaufgabe des Mobilitätsmanagers besteht darin, geeignete Anbieter von Mobilitätsbausteinen ausfindig zu machen. Die Zusammenführung zu steuern und gebäudebezogene Maßnahmen mit quartiersbezogenen Angeboten abzugleichen und wirkungsvoll anzupassen. Der Mobilitätsmanager erwirkt Absichtserklärungen der Mobilitätsdienstleister für die spätere Beteiligung am Mobilitätskonzept.</p> <p><u>Spielregeln / Zuständigkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager gibt einen Überblick über die Angebote und Bausteine der Mobilitätsdienstleister und Bauherren. Er berät zu einem schlüssigen Gesamtkonzept und diskutiert die Ergebnisse mit den Bauherren und Mobilitätsanbietern.</p> <p>Die Mobilitätsanbieter und Bauherren liefern die Informationen zu den individuellen Angeboten und Bausteinen. Sie geben Rückmeldung zu den jeweiligen Rahmenbedingungen und beteiligen sich an der Diskussion von nachbarschaftsübergreifenden Angeboten.</p>
<p>3) Referate LHM</p> <p>(mit Bezug zum Gebiet / zu Verkehrsbelangen)</p>	<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Ein zentraler Baustein zur Reduzierung des MIV im neuen Stadtteil Freiam ist die Verwirklichung von sog. „übergeordneten“ Mobilitätsmaßnahmen. Da diese Maßnahmen im Verantwortungs- und Entscheidungsbereich diverser städtischer Referate liegen, haben Mobilitätsmanager und Konsortium keinen oder nur sehr geringen Einfluss auf die tatsächliche Umsetzung. Beispiele solcher Bausteine können Buslinien, verkehrsberuhigte Bereiche, Abstellanlagen für Fahrräder oder Parkraummanagement, Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum usw. sein.</p>

	<p>Voraussetzung zur erfolgreichen Durchführung übergeordneter Maßnahmen ist die seitens der Landeshauptstadt München für Freiham handelnden AG Freiham.</p> <p><u>Rollen / Verantwortlichkeiten:</u></p> <p>Die Rolle des Mobilitätsmanagers besteht darin, übergeordnete Maßnahmen an die Projektleitung zu vermitteln und in der AG Freiham im Benehmen mit der Projektleitung vorzutragen. In der AG Freiham wird gemeinsam mit den beteiligten Referaten das weitere Vorgehen abgestimmt.</p> <p><u>Spielregeln / Zuständigkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager bewertet und fasst die o.g. Themen zusammen und leitet sie an die Projektleitung weiter. Die Themen werden entweder direkt von der Projektleitung entschieden oder auf die Tagesordnung der AG Freiham genommen. Dort wird über das weitere Vorgehen entschieden. Ggf. erhält hier der Mobilitätsmanager über die Projektleitung das Mandat, die Thematik eigenständig weiterzuführen und die Beteiligten zu erforderlichen Abstimmungsterminen einzuladen sowie über den Fortgang in der AG Freiham zu berichten. Die Projektleitung entscheidet, ob die Thematik von solcher Dringlichkeit ist, dass sie in den weiterführenden Gremien der referatsübergreifenden Steuerungsgruppe und der strategischen Steuerungsgruppe behandelt werden muss, damit die entsprechenden verbindlichen Aufträge an die Beteiligten ergehen.</p> <p>Der Mobilitätsmanager informiert die Bauherren und die Mobilitätsanbieter über den aktuellen Sachstand und über die getroffenen Entscheidungen. Er gleicht das Maßnahmenpaket mit dem Gesamtkonzept ab.</p>
<p>4) Quartiersmanagement (Stadtteilmanagement, inklusive Mobilitätszentrale)</p>	<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Die Mobilitätszentrale fungiert innerhalb des Quartiersmanagements als Anlaufstelle für alle Anliegen rund um das Thema Mobilität. Ziel ist es, Informationen und Beratung zu den Mobilitätsangeboten sowie verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen an einem Ort zu bündeln.</p> <p><u>Rollen / Verantwortlichkeiten:</u></p> <p>Die LHM fördert die Einrichtung und den Betrieb einer Quartiersorganisation mit entsprechenden Räumlichkeiten im Quartier. Der Manager koordiniert die Verortung der einzelnen baufeldübergreifenden Bausteine wie z.B. Radverleihstation, Car-Sharing, Lastenräder etc. Darüber hinaus integriert er quartiersbezogener Bausteine und weitere Angebote in eine quartiersbezogene Informationsplattform. Die Mobilitätsangebote werden in ein Buchungs- und Zugangssystem für Leihangebote eingebunden.</p>

	<p><u>Spielregeln / Zuständigkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager ist formal nicht in das Quartiersmanagement eingebunden und auch nicht vor Ort als ständiger Ansprechpartner präsent. Er wird aber in die Planung und Realisierung von Räumlichkeiten für Mobilitätsbausteine (Paketstationen, Fahrradstützpunkte etc.) im Rahmen der räumlichen Vorortung des Quartiersmanagements eingebunden. Er wirkt an der Erstellung und Pflege der digitalen Quartiersplattform mit und ist dabei verantwortlich für die Konzeption und Beibringung von Inhalten für den Baustein „Mobilität“</p>
5) Bewohnerbeteiligung	<p><u>Beschreibung:</u></p> <p>Die (zukünftigen) Bewohner werden in die Konzeptionierung und Realisierung der Mobilitätsbausteine frühzeitig einbezogen. Ihre Mobilitätsbedarfe, Wünsche und Kritik werden in geeigneter Form erfasst. Durch ein umfassendes Kommunikationskonzept werden die Bewohner dazu motiviert, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und neue Angebote auszuprobieren. Sie werden möglichst schon vor dem Umzug über das umfassende Mobilitätsangebot im Quartier informiert.</p> <p><u>Rollen / Verantwortlichkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager gestaltet verantwortlich die Einbeziehung der Bewohner. Er organisiert die Erfassung des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedarfe im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Mobilitätsangebote. Er kommuniziert Anregungen und Kritik der Bewohner an die zuständigen Stellen (Konsortium Bauherren, Bezirksausschuss, städtische Referate) und befördert die Umsetzung bzw. Abhilfe. Er ist zuständig für die Evaluation der Mobilitätsangebote im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit und tatsächliche Nutzung und leitet daraus weitere Anpassungen ab.</p> <p><u>Spielregeln / Zuständigkeiten:</u></p> <p>Der Mobilitätsmanager implementiert geeignete Formate der Bewohnerbeteiligung wie z.B. einen Arbeitskreis der interessierten Bewohner, themenbezogene Veranstaltungen und Workshops. Er ist zuständig für die Aufbereitung und Darstellung aller relevanten Informationen zum Mobilitätskonzept für die interessierten Bewohner. Er dokumentiert Anregungen und Vorschläge, leitet diese weiter und berichtet den Bewohnern über deren Behandlung / Umsetzung.</p>

06 Fazit und Ausblick auf den 2. Realisierungsabschnitt

Die Herausforderungen bei der Umsetzung von Freiham sind insbesondere die nun doch schon längere Vorbereitungszeit, schleppende Grundverkäufe, hohe Grundstückspreise und die große Ungleichzeitigkeit der Herstellung. Sowohl der Domagkpark als auch die Prinz Eugen Kaserne werden als positive Beispiele mit höherer Eigenorganisationskapazität beschrieben. Diese Konsortiumslösung ist daher auch für Freiham zu diskutieren. Vermutlich braucht es aber in Freiham ein stärkeres Engagement der Verwaltung als koordinierende Stelle. Für das Mobilitätskonzept besteht der Anspruch möglichst viele Akteure miteinzubinden, um kein verordnetes Konzept, sondern ein gelebtes Management zu etablieren.

Im Grunde gilt es, aus den beschriebenen Herausforderungen für den 1. Realisierungsabschnitt zu lernen und insbesondere die Erschließung und Versorgung des Plangebietes frühzeitig voranzutreiben. Bei der Vergabe der Grundstücke sind die dargelegten Verpflichtungen in die Ausschreibung zu formulieren.

Die Verortung der Mobilitätselemente zeigt die Weiterführung des Prinzips der Verortung von Mobilitätszentralen und Mobilitätsstationen im Zusammenhang mit den Quartierszentren und Mobilitätsknotenpunkten wie U-Bahn oder auch Bushaltestellen.

Ein Quartiers- und Mobilitätsmanagement, so wie es nun im 1. Realisierungsabschnitt begonnen wird, ist weiterzudenken und in allen Phasen der baulichen Umsetzung des 2. Realisierungsabschnittes zu implementieren. Ihm kann auch in Zukunft die Rolle auferlegt werden, die einzelnen angebotenen Mobilitätsbausteine frühzeitig zu eruieren und dann zu koordinieren (siehe Abbildung 40).

Für den 2. RA wird empfohlen, eine Stellplatzreduzierung planungsrechtlich frühzeitig zu sichern. Um dies zu erreichen kann schon auf B-Plan-Ebene ein reduzierter Stellplatzschlüssel festgesetzt werden. Die Inhalte eines Mobilitätskonzeptes können über die Begründung in den Bebauungsplan einfließen. Die einzelnen Elemente des Mobilitätskonzeptes sind im Detail im städtebaulichen Vertrag zu sichern (siehe Abbildung 38). Aufgrund der hohen Dynamik des gesamten Themenfeldes Mobilität ist allerdings auf eine notwendige Flexibilität zu achten. Mobilitätslösungen, die heute richtig sind, müssen in den nächsten Jahren durch neue Entwicklungen kompensiert werden können.

Anlage: Maßnahmensteckbriefe

In den nachfolgend dargestellten Maßnahmensteckbriefen werden die vorgeschlagenen Maßnahmen erläutert und bewertet. Darüber hinaus werden die beteiligten Akteure beschrieben. In diesem Zusammenhang bedeutet „Federführung“, dass dieser Akteur für den weiteren Umsetzungsprozess verantwortlich ist.

1 Umsetzung des Fußwegenetzes			
Kategorie	Fußverkehr	Priorität	1
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN: Planung der Gehwege; KVR: Prüfung Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachung, Baureferat: Umsetzung der Planung, Bauherren Eigentümer: Pflege eigener Gehwege	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	Teilweise schon umgesetzt
Beschreibung der Maßnahme			
Das Fußwegenetz soll, wie im Nahmobilitätskonzept von BSV vorgesehen, umgesetzt werden. Neben der Alltagstauglichkeit sind bei der Umsetzung auch eine attraktive Gestaltung der Verbindungen von Bedeutung.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Sichere und attraktive Fußwegeverbindungen, Belebung des Straßenraums, Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split, attraktive Option für die "letzte Meile" zu den ÖPNV-Haltestellen			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Investitionskosten: Bau der Fußwege Laufende Kosten: Instandhaltung, Reinigung			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München, Bauherrn / Eigentümer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Probleme bei der Umsetzung bekannt			
Nächste Schritte			
Prüfung der Planungen durch PLAN; Abstimmung PLAN mit dem Baureferat, wo noch Handlungsspielräume vorhanden. Die Gestaltung der Gehwege muss mit der allgemeinen Stadtgestaltung abgestimmt werden. Die Verkehrssicherheit ist dabei ein zentrales Thema. Es ist eine interne Abstimmung mit dem Baureferat notwendig.			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

2 Sichere Querungsmöglichkeiten aller Verkehrsachsen			
Kategorie	Fußverkehr	Priorität	1
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN: Planung der Querungshilfen; KVR: Prüfung Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachung, Baureferat: Umsetzung der Planung	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten aller Verkehrsachsen für den Fußverkehr. Große Umwege bzw. Zeitverluste sollen vermieden werden. Lösungen müssen insbesondere für die Querung der Sammelstraßen und die Aubinger Allee mit ihrer ÖPNV-Trasse gefunden werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Sichere und attraktive Fußwegeverbindungen, Vermeidung von Umwegen und "wildem Queren", Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Investitionskosten: Bau der Querungsmöglichkeiten			
Laufende Kosten: Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Es gibt mögliche Interessenskonflikte bei der Querung der Schnellbusspur an der Aubinger Allee.			
Nächste Schritte			
Prüfung der Planungen durch das KVR; Abstimmung PLAN mit Baureferat und ggf. MVG, wo noch Handlungsspielräume vorhanden.			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

3 Gestalterische Aufwertung der Wege			
Kategorie	Fußverkehr	Priorität	2
Federführung	PLAN II	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN: Steuerung der Erdgeschossnutzung, BAU: Gestaltung und Bau Wege, KVR: Prüfung Verkehrssicherheit und Verkehrsüberwachung, ggf. ARGE Erdgeschossnutzung	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Für die Förderung des Fußverkehrs ist eine attraktive Gestaltung der Wege von großer Bedeutung, z.B. durch eine abwechslungsreiche Erdgeschossnutzung.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Höhere Attraktivität des "zu Fuß Gehens", Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split, "Laufkundschaft" für lokalen Einzelhandel und Gastronomie			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Investitionskosten: Gestaltung und Möblierung der Randbereiche der Gehwege, "Steuerung" der Erdgeschossnutzung			
Laufende Kosten: Pflege der Gestaltungsmaßnahmen und Möblierung			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München, Bauherrn / Eigentümer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Problematisch sind die geringen Möglichkeiten der Stadt, auf die tatsächliche Erdgeschossnutzung Einfluss zu nehmen. In einem gesonderten Gutachten werden derzeit Lösungen für diese Thematik erarbeitet.			
Nächste Schritte			
Abstimmung "AG Erdgeschossnutzung" und PLAN, ggf. Vorgaben für 2. Realisierungsabschnitt			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

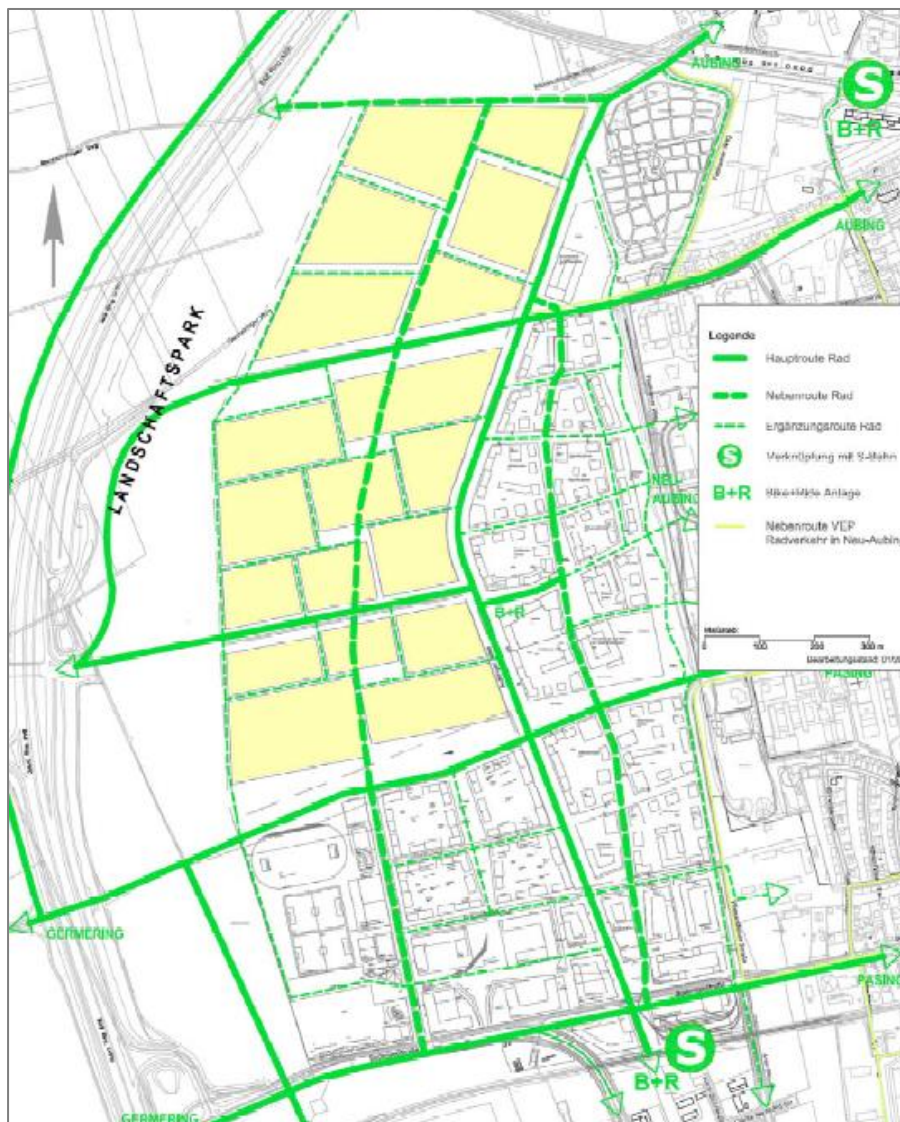
4 Verbesserung des Übergangs zwischen Quartier und S-Bahnhof			
Kategorie	Fußverkehr	Priorität	1
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	Baureferat, KVR	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Gestaltung eines attraktiven Übergangs aus dem Quartier zum S-Bahnhof Freiham (kurze Wege, attraktive Gestaltung, möglichst keine Stopps durch Lichtsignalanlagen). Denkbar wäre zum Beispiel der Bau einer Brücke (höhenfrei) für Fußgänger und Radfahrer von der S-Bahn über die Bodenseestraße ins Quartier.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Attraktive Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und die Wege zur S-Bahn			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Je nach Lösungsansatz entstehen hohe Bau- und Unterhaltskosten.			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Je nach Lösungsansatz müssen unterschiedliche Interessenskonflikte gelöst werden.			
Nächste Schritte			
Abstimmung bestehender Ideen für die Planungen			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

5 Umsetzung Radroutennetz			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN: Planung der Radverkehrsanlagen KVR: Prüfung Verkehrssicherheit, Verkehrsüberwachung Baureferat: Umsetzung der Planung	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit

Beschreibung der Maßnahme

Umsetzung des im Nahmobilitätskonzept von BSV für das Quartier vorgeschlagenen Radroutennetzes.

Skizze für das Radroutennetz für den Stadtteil Freiham



Quelle: Nahmobilitätskonzept Freiham von BSV, 2014

Nutzen / Wirkung der Maßnahme	
Sichere und attraktive Radwegeverbindungen im Quartier, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Modal Split	
Aufwand / Kosten der Maßnahme	
Investitionskosten: Bau der Radverkehrsanlagen	
Laufende Kosten: Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst	
Finanzierung der Maßnahme	
Landeshauptstadt München, Bauherrn / Eigentümer	
Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Keine Probleme bei der Umsetzung bekannt	
Nächste Schritte	
Prüfung der Planungen; Abstimmung PLAN, Baureferat, wo noch Handlungsspielräume vorhanden.	
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham

6 Querung Aubinger Allee			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	2
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN: Planung der Querungsmöglichkeiten, KVR: Prüfung Verkehrssicherheit, Baureferat: Umsetzung der Planung, MVG: bezüglich Querung der Busspur	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Lösungen für die Querung der Aubinger Allee			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Sichere und attraktive Radwegeverbindungen im Quartier, Vermeidung von "wildem Querungen" und "Geisterradlern", Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Modal Split			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Investitionskosten: Bau der Querungsmöglichkeiten, Laufende Kosten: Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Mögliche Interessenskonflikte bei der Querung der Schnellbusspur an der Aubinger Allee			
Nächste Schritte			
Prüfung der Planungen; Abstimmung PLAN, Baureferat und MVG, wo noch Handlungsspielräume vorhanden sind			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

7		Verkehrsüberwachung	
Kategorie	Radverkehr	Priorität	2
Federführung	KVR	Nutzen	1
Beteiligte	KVR: Organisation der Verkehrsüberwachung	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Konsequente Verkehrsüberwachung im Quartier, da sonst die Gefahr besteht, dass insbesondere der Radstreifen an der Aubinger Allee als Kurzparkzone für Paketdienste, Kunden etc. genutzt wird. Bei den geplanten zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h kann es so leicht zu gefährlichen Situationen kommen. Auch in anderen Bereichen des Quartiers muss dafür gesorgt werden, dass Fußwege und Radwege nicht zugeparkt werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Fuß- und Radwege werden freigehalten, insbesondere der Radstreifen an der Aubinger Allee, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Modal Split			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Laufende Kosten für die Verkehrsüberwachung			
Finanzierung der Maßnahme Landeshauptstadt München, ggf. zumindest teilweise Gegenfinanzierung durch "Einnahmen"			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Für die Kommunale Verkehrsüberwachung muss noch eine Lösung gefunden werden, da diese bisher nur in Parklizenzengebieten aktiv sein kann. Die notwendigen personellen Ressourcen müssen für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt muss für die Verkehrsüberwachung, in Abstimmung mit der Polizei, eine Lösung gefunden werden.			
Nächste Schritte Abstimmung mit dem KVR, bevor die Radverkehrsanlagen in Betrieb gehen.			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

8 Radweg Bodenseestraße			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN III/3	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Baureferat, PLAN I	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Verbesserungen des Radweges an der Bodenseestraße (Abflachung der Bordsteine an Kreuzungen, Lösung für die Bahnunterführung etc.)			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Attraktive und sichere Radwegeverbindung nach Pasing und ins Stadtzentrum München, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Modal Split			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Investitionskosten: Zum Teil kleinteilige (Abflachung Bordsteinkanten), Markierungen, teilweise aber auch umfangreiche (Unterführung) Baumaßnahmen			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Kleinteilige Arbeiten könnten kurzfristig umgesetzt werden. Größere Projekte, wie die Umgestaltung der Bahnunterführung, bedeuten erheblich größeren Aufwand und längere Planungen.			
Nächste Schritte			
Einbindung in die Planungen zu den Radschnellwegen in München, Abstimmung KVR, Baureferat und ggf. zu den kleinteiligen Maßnahmen			
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München		

9 Verbesserung Verbindung Aubinger Straße			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Baureferat	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Die Aubinger Straße, die eine schnelle Verbindung in Richtung Pasing darstellt, verfügt über ordentliche Radverkehrsanlagen. Der Weg dorthin ist aus dem Quartier jedoch nicht sonderlich attraktiv für Radfahrer.</p> <p>Die schnellste Verbindung stellt die Pretzfelder Straße her. Diese ist zwar Teil einer Tempo-30-Zone, es herrscht jedoch schon heute relativ viel Verkehr und in einigen Abschnitten sind auch Busse unterwegs. Durch parkende Fahrzeuge wird die Straße sehr schmal, sodass die Sicherheitsabstände zu Radfahrern häufig nicht eingehalten werden.</p> <p>Andere Routen stellen oft erhebliche Umwege dar. Es sollte daher geprüft werden, ob hier andere Lösungen realisiert werden können.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Attraktiver und sicherer Lückenschluss zu den Radverkehrsanlagen an der Aubinger Straße in Richtung Pasing und Stadtzentrum München, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs im Modal Split			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Planerische, organisatorische und / oder bauliche Maßnahmen für eine gute Radverkehrsverbindung zur Aubinger Straße			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Mögliche Interessenskonflikte mit dem Autoverkehr, Parken und ggf. Buslinie entlang der Pretzfelder Straße			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit den Verantwortlichen für die Radverkehrsplanung			
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München		

10		Unterführung Aubing	
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN II	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Baureferat, PLAN I	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme Für den Kfz-Verkehr wird in Aubing eine Unterführung unter der Bahnlinie realisiert. Bei den Planungen sollte darauf geachtet werden, dass damit auch für den Radverkehr eine attraktive Lösung entsteht, die gut in das übergeordnete Radroutennetz eingebunden ist.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Sichere, attraktive und alltagstaugliche Radrouten zu Zielen im Stadtrandbereich			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Investitionskosten: Bau der Radverkehrsanlagen Laufende Kosten: Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst			
Finanzierung der Maßnahme Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme In dem Gutachten der Firma Obermeyer zu den Varianten der Verkehrsführung wird auf den Radverkehr nicht näher eingegangen. Eine zielführende Verbindung für den Radverkehr sollte in die Überlegungen einbezogen werden.			
Nächste Schritte Einbindung des Radverkehrs in die Planungen der Straßenverbindungen durch PLAN			
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München		

11 Tangentiales Radschnellwegenetz			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	2
Federführung	Planungsverband	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, KVR, Bau, Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum München, Umlandkommunen und Landkreise	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme <p>Die bisherigen Überlegungen für ein „Radschnellwegenetz“ beziehen sich auf Routen, die aus dem Münchner Umland in Richtung Stadtmitte führen. Wichtig wäre jedoch auch ein ergänzendes tangentiales "Radschnellwegenetz" mit einer geeigneten Beschilderung, das Ziele im Umland von München miteinander verbindet. Dies ist u.a. deshalb von hoher Bedeutung, da tangentielle ÖPNV-Verbindungen um München herum bisher weitgehend fehlen.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme <p>Sichere, attraktive und alltagstaugliche Verbindungen zu Zielen im Stadtrandbereich, insbesondere als Alternative für Ziele ohne geeignete ÖPNV-Verbindung</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme <p>Investitionskosten: Planungs- und Baukosten für die beteiligten Kommunen und Landkreise Laufende Kosten: Pflege der Radverkehrsanlagen</p>			
Finanzierung der Maßnahme <p>Beteiligte Kommunen und Landkreise</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme <p>Umfassende langfristige Planungen sind notwendig, in den meisten Fällen gemeinsam mit den betroffenen Kommunen. Die Verfügbarkeit von Flächen kann zum Problem werden.</p>			
Nächste Schritte <p>Abstimmung mit dem Planungsverband zu den bestehenden Planungen für Radschnellwege</p>			
Geographischer Bereich	Region		

12 Hohe Standards der Abstellanlagen an den Gebäuden			
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN I, PLAN II, PLAN III, Bauherren	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Für eine Förderung des Radverkehrs sind hohe Standards für Abstellanlagen an bzw. in den Gebäuden in Bezug auf die Anzahl (höher als durch FabS vorgegeben) und die Qualität (leicht zugänglich, hell, Abstellmöglichkeiten auch für Pedelecs, Lastenfahrräder, Anhänger, Rollatoren und Kinderwagen etc.) eine wesentliche Voraussetzung)</p> <p>Beispiel für hochwertige Abstellanlagen im Domagkpark München</p> 			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder, Förderung des Radverkehrs</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Bau und Unterhalt der Abstellanlagen</p>			

Finanzierung der Maßnahme	
Bauherren	
Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Konflikte mit möglichen anderen Nutzungen in Erdgeschoss und Außenanlagen	
Nächste Schritte	
Integration der Anforderungen in die Ausschreibungen der Grundstücke bzw. Vorgaben für die Bauherren	
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham

13	Bike and Ride		
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, KVR, MVG, Park+Ride GmbH, Baureferat	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	

Beschreibung der Maßnahme

Aufbau komfortabler und sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (ggf. auch Pedelecs, Lastenfahräder, Anhänger) an den S-Bahnhöfen und am zukünftigen U-Bahnhof Freiham. Neben einer ausreichenden Anzahl und qualitativen Kriterien (Zugänglichkeit, Sicherungsmöglichkeiten, Vermeidung von Angsträumen) ist auch die Lage der Stellplätze von hoher Bedeutung. Diese sollten in unmittelbarer Nähe zu den Zugängen zur S- und U-Bahn liegen. Lange Wege werden meist nicht akzeptiert, sodass die Fahrräder in diesen Fällen häufig in Eingangsnähe an Geländern, Bäumen oder sonstigem Mobiliar angeschlossen werden.

Auf der Nordseite des Bahnhofs Aubing sind derzeit ausreichend überdachte Abstellplätze für Fahrräder vorhanden. Auf der Südseite fehlen diese (u.U. bedingt durch die aktuellen Baumaßnahmen). Die Fahrräder werden dennoch weiter auf der Südseite abgestellt.

Die im Nahmobilitätskonzept vorgesehenen 350 Stellplätze am S-Bahnhof Freiham erscheinen eher zu niedrig angesetzt. Als Vergleich wurden die B+R-Anlagen in der Nähe von Freiham näher betrachtet.

Bike+Ride im Vergleich	
Germering – Unterpfaffenhofen	966 Stellplätze (mittlere Auslastung, kaum „Wildparker“)
Harthaus	492 Stellplätze (gute Auslastung, wenige „Wildparker“ im Westen)
Neuaubing	56 Stellplätze (voll ausgelastet, teilweise trauriger Zustand, viele „Wildparker“)
Aubing	126 Stellplätze (gut ausgelastet (Nordseite, viele „Wildparker“ Südseite)
Westkreuz	122 Stellplätze (voll ausgelastet, viele „Wildparker“)

Demnach erscheinen 500 Stellplätze für den S-Bahnhof Freiham eher als realistische Größe.

Auch für den Bahnhof Aubing ist mit erhöhter Nachfrage zu rechnen, insbesondere auf der Südseite. Hier sollten ebenfalls ausreichend und qualitativ hochwertige Abstellanlagen errichtet werden, um für die zukünftige Nachfrage aus dem Quartier ein Angebot zu schaffen.

<p>Auch wenn es bis zur Realisierung der U-Bahn im Quartier noch viele Jahre dauern wird, sollte schon jetzt sichergestellt werden, dass im Umfeld des zukünftigen U-Bahnhofs Flächen für hochwertige B+R – Anlagen vorgehalten werden.</p>	
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Förderung des Radverkehrs, Angebot für die "letzte Meile" aus dem Quartier zu den SPNV-Haltestellen</p>	
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Planungs- und Baukosten, Unterhalt</p>	
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>Landeshauptstadt München (evtl. sind Teile der Kosten förderfähig)</p>	
<p>Umsetzbarkeit der Maßnahme</p> <p>Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Bike+Ride - Anlagen müssen frühzeitig in die Planungen einbezogen werden.</p>	
<p>Nächste Schritte</p> <p>Abstimmung mit dem KVR und der Park + Ride GmbH</p>	
<p>Geographischer Bereich</p>	<p>Stadtgebiet München</p>

14		Radschnellweg entlang S4	
Kategorie	Radverkehr	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	2
Beteiligte	PLAN I, KVR, Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum München, Umlandkommunen und Landkreise	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Der Radschnellweg entlang der S4 ist befindet sich derzeit in der Planung. Um den Radverkehr auch aus dem Norden Freihams heraus attraktiver zu machen, sollte der Radschnellweg auf dieser Trasse möglichst zeitnah realisiert werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Sichere und schnelle Verbindung für den Radverkehr in Richtung Pasing /Innenstadt			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Planungs- und Baukosten für die beteiligten Kommunen und Landkreise			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Es ist eine umfassende langfristige Planung notwendig, gemeinsam mit den Kommunen, die an der vorgesehenen Achse liegen. Die Verfügbarkeit von Flächen bzw. Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsträgern können zum Problem werden.			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit dem Planungsverband zu den bestehenden Planungen für Radschnellwege			
Geographischer Bereich	Region		

15 Prüfung Shuttle-Bus-Einsatz zwischen Freiham und Aubing S-Bahnhof			
Kategorie	ÖPNV	Priorität	1
Federführung	MVG	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN I, PLAN II, KVR, Baureferat	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Auf der Trasse, die ursprünglich für die Trambahnlinie geplant war, werden Expressbusse eingesetzt, die den S-Bahnhof Freiham und den S-Bahnhof Aubing miteinander verbinden. So kann abseits des Pkw-Verkehrs eine zuverlässige und schnelle ÖPNV-Verbindung im Quartier geschaffen werden.</p> <p>Lediglich im Bereich der „Fußgängerzone“ am Bahnhof Freiham sollten die Busse eine moderate Geschwindigkeit einhalten. Hier ist eine verträgliche Lösung zu erarbeiten, um Fußverkehr und Busverkehr miteinander zu vereinbaren. Eine bauliche Trennung, die Umwege für den Busverkehr bedeutet, sollte vermieden werden, um die Attraktivität des ÖPNV nicht zu verringern.</p> <p>Denkbar ist auch eine Verlängerung der Linie in Richtung Pasing oder tangential in Richtung Gewerbegebiet Freiham bzw. in Richtung Norden.</p> <p>Bisher ist der Plan der MVG die Route und die Kapazitäten der Trambahn 1:1 durch Busse zu ersetzen. Wichtig ist die Abstimmung des Angebotes auf den Takt der S-Bahn. Das Angebot kann in der Umsetzung schrittweise und nachfrageorientiert entwickelt werden.</p> <p>Zur Reduzierung von lokalen Emissionen können Elektrobusse eingesetzt werden. Hierfür sind ggf. geeignete Zwischenlademöglichkeiten vorzusehen, z.B. an einer möglichen Endhaltestelle am Bahnhof Freiham.</p> <p>Der Einsatz von autonomen Shuttle-Bussen (kleine Fahrzeuge, hohe Taktichte), sollte als perspektivische Option geprüft werden. Diese könnten auch als On-Demand-Service bei Bedarf durch den Fahrgast bestellt werden und ihre Routen je nach Nachfrage flexibel anpassen.</p>			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Feinerschließung des Quartiers mit dem ÖPNV, Ansatz einer Lösung für die "letzte Meile" zu den S-Bahnhöfen bzw. zum zukünftigen U-Bahnhof Freiham.</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Planungs- und Baukosten für die Trasse sowie Kosten für den Betrieb der Buslinie.</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>Landeshauptstadt München (MVG)</p>			

Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Die Trasse ist in den bestehenden Planungen bereits vorhanden. Kritisch ist ggf. die genaue Trassenführung am Bahnhof Aubing bzw. weiter in Richtung Pasing.	
Nächste Schritte	
Abstimmung mit MVG	
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München

16 Einführung flexibler Bedarfsformen des ÖPNV			
Kategorie	ÖPNV	Priorität	2
Federführung	PLAN II	Nutzen	2
Beteiligte	MVG, PLAN I, , MVG, KVR, Baureferat für "Drop-Off-Zonen", ggf. benachbarte Kommunen und MVV	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Einführung flexibler Bedarfsformen des ÖPNV, wie zum Beispiel Anruf-Sammel-Taxis (Isar-Tiger) oder Rufbussen. Denkbar sind in Zukunft auch autonome Fahrzeuge. Für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste sollen geeignete "Drop-Off-Zonen" (Kurzzeitparkplätze) im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Das Angebot kann ggf. auf Schwachlastzeiten begrenzt werden, wenn die regulären Buslinien nicht, oder nur mit sehr eingeschränktem Angebot, fahren.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
<p>Für die Feinverteilung innerhalb des Quartiers kann, insbesondere in Nebenzeiten, durch flexible Bedarfsformen ein attraktives ÖPNV-Angebot "bis vor die Haustür" zur Verfügung gestellt werden. Dies ist für die Wege innerhalb des Quartiers und für die "letzte Meile" zu den ÖPNV-Haltestellen von Bedeutung, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Aufwand für Fahrzeuge und Betrieb			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München (MVG)			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Insbesondere die Finanzierung und ggf. konzessionsrechtliche Fragestellungen müssen geklärt werden.			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit MVG			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

17 Pilotprojekt Pendlerbussystem			
Kategorie	ÖPNV	Priorität	2
Federführung	MVV	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, KVR, MVV, MVG, umliegende Gebietskörperschaften, Autobahndirektion, Freistaat Bayern, Bund	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme <p>In einem Pilotprojekt wird ein Pendlerbussystem aufgesetzt, das sich insbesondere am Autobahnnetz orientiert. Pendlerbusse dürfen die Standspuren der Autobahnen nutzen und stehen damit deutlich weniger im Stau.</p> <p>Ziel sind vor allen Dingen die Berufspendler, die nicht direkt nach München müssen, sondern zu den Arbeitsplätzen am Stadtrand (z.B. MAN; MTU, Campus Martinsried) oder in den umliegenden Orten (z.B. Business Campus Garching, Krailinger Industriemeile, DLR). Bestehende ÖPNV – Verbindungen sind für diese Standorte oft nicht attraktiv, da tangentielle Verbindungen um München herum fehlen.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme <p>Ein erheblicher Teil der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung findet im Münchner Umland statt, das ÖPNV-Netz ist jedoch bisher nur auf das Zentrum Münchens ausgerichtet. Ein tangentiales Bussystem lässt sich relativ schnell und mit überschaubaren Mitteln realisieren.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme <p>Organisation, Vergabe der Aufträge, Signalisierung und ggf. kleinere Infrastrukturmaßnahmen an den Autobahnen.</p>			
Finanzierung der Maßnahme <p>Finanzierung eines Pilotprojektes muss geklärt werden. Potenzielle kommen die Gebietskörperschaften, der Freistaat Bayern und der Bund in Frage.</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme <p>Ein vergleichbares System wurde bisher noch nicht aufgesetzt und es stellen sich einige regulative, organisatorische und technische Fragen. Auch die Finanzierung müsste geklärt werden.</p>			
Nächste Schritte <p>Abstimmung der Referate der Landeshauptstadt München, anschließend Einbeziehung des Freistaates Bayern</p>			
Geographischer Bereich	Region		

18 „Widerstand“ für den Schleichverkehr			
Kategorie	Autoverkehr	Priorität	1
Federführung	BAU (a), PLAN I (b), KVR (c)	Nutzen	1
Beteiligte	Federführung Gestaltung Baureferat (a) PLAN HA I: Federführung Planung "Widerstand für Schleichverkehr" (b) Bau: Federführung Gestaltung (c) KVR: Federführung Ampelschaltung und Tempo 30 In der Planung und Umsetzung ist die Abstimmung zwischen den genannten Bereichen von großer Bedeutung.	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Schon heute ist die Verbindung über Aubing eine beliebte Ausweichstrecke, um die regelmäßigen Verkehrsstaus auf der A99 zu umgehen. Durch die geplanten neuen Verbindungen (Ausfahrt der A99 Germering Nord, Aubinger Allee, Unterführung unter der S4) wird diese Umgehung deutlich attraktiver. In den Nahmobilitätskonzept von BSV aus dem Jahr 2014 ist diese Verbindung als Sammelstraße mit relativ hoher Kapazität und Tempo 50 ausgelegt. Wenn diese Entwicklung im Wohnquartier vermieden werden soll, ist es notwendig den "Widerstand" für den Schleichverkehr durch entsprechende Verkehrsführung, Schaltung der Lichtsignalanlagen, Tempolimits und Gestaltung des Straßenraums zu erhöhen.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Verminderung des Schleichverkehrs, insbesondere bei Verkehrsstaus auf der A 99.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Ggf. höhere Kosten für die bauliche Gestaltung des Straßenraums (a) (b) Ggf. zusätzliche Kosten für die Lichtsignalanlagen (c)			
Finanzierung der Maßnahme Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Es gibt einen Zielkonflikt zwischen der angestrebten Verkehrsberuhigung bzw. Vermeidung des Schleichverkehrs und einer möglichst hohen Kapazität des Straßennetzes bzw. flüssigem Verkehr. Hier müssen seitens der Landeshauptstadt München die Prioritäten gesetzt werden.			

Die Umsetzung der Maßnahme würde einen Strategiewechsel in Bezug auf die Ausgestaltung und Funktion der Aubinger Allee bedeuten. Hierzu ist eine Grundsatzentscheidung hin zu einer Entschleunigung notwendig.

Nächste Schritte

Abstimmung zu den Zielkonflikten und Priorisierung innerhalb der Referate der Landeshauptstadt München. Einbeziehung der Priorisierung in die Planungen zur Umfahrung Aubing.

Geographischer Bereich	Stadtgebiet München
-------------------------------	---------------------

19 Stellplatzschlüssel Wohnen differenziert gestalten			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	2
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	Stadtrat / HA I + HA III + HA IV: Koordination von Vorgaben in den Ausschreibungen und Leitlinien für einen reduzierten Stellplatzschlüssel für Baugenehmigungen	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Der Stellplatzschlüssel für Wohnen wird differenziert gestalten je nach Eigentumsform, Förderwegen und Wohnungsgrößen. Dadurch kann der Stellplatzschlüssel effektiv dem tatsächlichen Bedarf angepasst werden und es entstehen Spielräume (finanziell, Flächen) für andere Mobilitätsangebote.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
a) Senkung Baukosten = Spielraum für Investitionen in Mobilitätsbausteine b) Entkoppelung von Mietvertrag / Kaufvertrag für die Wohnung und Stellplatz			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Die Kosteneinsparungen der Bauherren sind potenziell höher als die Investitionskosten für die Mobilitätsangebote. Dadurch lassen sich die Baukosten insgesamt senken.			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren im Rahmen Baukosten + mittelfristige Unterhaltskosten			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Es ist ein langer Vorlauf notwendig wg. der Zustimmungspflicht durch den Stadtrat.			
Nächste Schritte			
Es ist eine Abklärung mit HA IV zur geplanten Überarbeitung der Stellplatzsatzung notwendig.			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

20 Absenkung Stellplatzschlüssel Freiham			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	1
Beteiligte	HA I + HA IV	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Der Stellplatzschlüssel für das Quartier Freiham wird grundsätzlich um 0,2 abgesenkt. Ein Vergleich mit Zahlen aus Hamburg belegt, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf in einer Großstadt bei Mietwohnungen deutlich unterhalb des regulären Stellplatzschlüssels liegt.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Durch die Senkung der Baukosten ergeben sich finanzielle Spielräume für Investitionen in andere Mobilitätsbausteine.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Die Kosteneinsparungen für die Bauherren sind potenziell höher als die Investitionskosten in die Mobilitätsbausteine. Dadurch können die Baukosten insgesamt reduziert werden.			
Finanzierung der Maßnahme Es entstehen keine unmittelbaren Kosten.			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Es muss geklärt werden, in wie weit dieser Ansatz durch den Bebauungsplan abgedeckt ist. Ggf. ist eine Abstimmung innerhalb des Planungsreferates notwendig, bei der die laufenden und geplanten Grundstücksausschreibungen berücksichtigt werden.			
Nächste Schritte Abklärung durch HA I			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

21		Flexibles Parkraummanagement Tiefgaragen	
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	1
Beteiligte	Mobilitätsmanager	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Die vorhandenen Stellplatzkapazitäten in den Tiefgaragen können deutlich effizienter organisiert werden, wenn die Stellplätze nicht fest an eine vermietete oder gekaufte Wohnung gekoppelt sind. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Tiefgaragen im Gemeinschaftseigentum verbleiben.</p> <p>Im Gemeinschaftseigentum können die Stellplätze nach der individuellen Bedarfslage vermietet werden. Dabei sollten zunächst die Bewohner des Gebäudes berücksichtigt werden, dann können die Stellplätze ggf. anderen Bewohnern des Quartiers angeboten werden.</p> <p>Denkbar ist auch ein Ansatz, bei dem nur Zufahrtsberechtigungen verteilt werden, ohne feste Zuordnung der Stellplätze. Damit ließe sich die maximale Effizienz realisieren.</p>			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Effizientere Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten.</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Aufnahme der Verpflichtung in die Vergabe der Grundstücke</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>Bauherren / Dienstleister</p>			
<p>Umsetzbarkeit der Maßnahme</p> <p>Bauherren bestehen unter Umständen auf eine direkte Zuordnung von Wohnungen zu einzelnen Stellplätzen bzw. sie wollen Gemeinschaftseigentum vermeiden.</p>			
<p>Nächste Schritte</p> <p>Abstimmung mit den Bauherren</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

22 Vermietung freier Tiefgaragenplätze			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	2
Beteiligte	Mobilitätsmanager	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Über Apps und entsprechende Zugangssysteme wie ParkU oder ampido ist es möglich Stellplätze in den Tiefgaragen auch temporär an Externe zu vermieten, sowohl für einige Stunden, als auch für einige Tage., z.B. wenn Bewohner in der Arbeit oder im Urlaub sind.</p> <p>Die Bauherren bzw. die Eigentümer oder Mieter sollten auf diese Möglichkeit hingewiesen und bei der Einführung unterstützt werden.</p>			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Effizientere Nutzung der Stellplätze in den Tiefgaragen; Reduzierung des Bedarfs an oberirdischen Stellplätzen für Besucher</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Es gibt einen gewissen Abstimmungsbedarf mit den Dienstleistern (z.B. ampido, parku), um die notwendigen vertraglichen und organisatorischen Fragen zu klären. Die Investitionskosten (z.B. Zugangssystem für Dritte) sind überschaubar und werden meist von den Anbietern übernommen.</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>Bauherren / Dienstleister</p>			
<p>Umsetzbarkeit der Maßnahme</p> <p>Das Angebot ist bereits erprobt. Es sind keine Probleme bei der Umsetzung bekannt.</p>			
<p>Nächste Schritte</p> <p>Identifizierung geeigneter Dienstleister, Empfehlung gegenüber Bauherren/Konsortium</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

23		Flexibles Stellplatzmanagement	
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	Koordination durch Mobilitätsmanager im Zusammenwirken mit Wohnungswirtschaft und Dienstleistern	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Es sollte möglich sein, die verschiedenen Nutzungsmuster von Stellplätzen für ein flexibles Stellplatzmanagement (Wechselnutzung) in geeigneten Tiefgaragen zu nutzen. Beispielsweise werden die Stellplätze für den Bereich Wohnen in erster Linie nachts und an den Wochenenden benötigt, die Stellplätze für Gewerbe und andere Sondernutzungen eher tagsüber an Werktagen.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
<p>Die Effizienz der Stellplatznutzung in der Tiefgarage kann deutlich erhöht werden.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
<p>Für die Umsetzung muss ggf. ein professionelles Parkraummanagement mit geeigneten Zugangs- und Informationssystemen entwickelt werden.</p>			
Finanzierung der Maßnahme			
<p>Bauherren / Dienstleister</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
<p>Bereits erprobt, keine Probleme bei der Umsetzung bekannt. Es empfiehlt sich so ein System kontinuierlich zu optimieren, um eine Überbelegung der Stellplätze zu vermeiden.</p>			
Nächste Schritte			
<p>Identifizierung geeigneter Dienstleister, Empfehlung gegenüber Bauherren/Konsortium</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

24 Reduzierung der Besucherstellplätze			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN II	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, Baureferat, KVR	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Die Anzahl der Besucherstellplätze soll auf ein notwendiges Maß reduziert werden. Denkbar ist ein Verhältnis von 1:15.</p> <p>Erfahrungen aus dem Domagkpark zeigen, dass der tatsächliche Bedarf nach Besucherstellplätzen erheblich geringer ist, als ursprünglich vorgegeben war. Der Straßenraum kann so gestaltet werden, dass bei Bedarf zusätzliche Stellplätze für Besucher errichtet werden können.</p> <p>Bei dieser Maßnahme ist die Abstimmung mit einer Parkraumbewirtschaftung (siehe Maßnahme 25) von hoher Bedeutung, da die Besucherstellplätze sonst nicht für die eigentlich vorgesehene Zielgruppe verfügbar sind.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Aufwertung des öffentlichen Raums: z.B. mehr Pflanzflächen, höherer Anteil Gehwege, Erhöhung der Aufenthaltsqualität			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Erhöhter Kostenaufwand nicht bekannt			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Es muss geklärt werden, ob so ein Vorgehen durch den Bebauungsplan abgedeckt ist.			
Nächste Schritte			
Abklärung einer Entscheidungsgrundlage zur Festlegung des Stellplatzschlüssel für Besucher durch PLAN			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

25		Parkraumbewirtschaftung Quartierstraßen	
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN I/3 und KVR	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN II, KVR	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Wenn es im öffentlichen Straßenraum unbewirtschaftete Stellplätze gibt, werden diese auch von den Anwohnern genutzt, sei es, um Kosten für die Tiefgaragenstellplätze zu sparen, oder aus Bequemlichkeit, obwohl ein Stellplatz in der Tiefgarage zur Verfügung steht.</p> <p>Es sollte daher in dem Quartier flächendeckend eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden, die abgestimmt auf die jeweiligen Straßenabschnitte kostenpflichtige Stellplätze bzw. zeitliche Beschränkungen (von wenigen Minuten für Hol- und Bringdienste sowie Lieferdienste bis hin zu mehreren Stunden für Besucher) vorsieht.</p> <p>Die Maßnahme entfaltet ihre Wirkung jedoch nur bei einer entsprechend intensiven Verkehrsüberwachung (siehe Maßnahme 7).</p>			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Deutliche Reduzierung des Parkdrucks von außen; Förderung der tatsächlichen TG-Nutzung durch die Anwohner; Reduzierung von Parksuchverkehr und „Zweite-Reihe-Parken“</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Konzepterstellung, Investitionen in Umsetzung (Beschilderung, Automaten), laufende Verkehrsüberwachung (siehe Maßnahme 7)</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>LH München; Einnahmen aus Parkscheinautomaten</p>			
<p>Umsetzbarkeit der Maßnahme</p> <p>Es ist, angesichts der geltenden Rechtslage, ein schlüssiger Begründungszusammenhang erforderlich, der gemeinsam von PLAN und KVR entwickelt werden muss.</p> <p>Parkraumbewirtschaftung ist bisher bei Neubaugebieten nicht vorgesehen.</p>			
<p>Nächste Schritte</p> <p>Einschätzung durch PLAN und KVR zur Umsetzbarkeit</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

26 Besucherstellplätze umnutzbar machen			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	2
Federführung	BAU	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, Baureferat, KVR / Stadtratsbeschluss erforderlich?	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Besucherstellplätze sollten so gestaltet werden, dass diese mit geringem Aufwand wieder in den öffentlichen Raum integriert werden können, sobald diese nicht mehr in vollem Umfang benötigt werden. Dies kann durch eine entsprechende Gestaltung des Straßenprofils grundsätzlicher aller Straßentypen erreicht werden, z.B: indem auf eine Abgrenzung der Stellplätze mit einer Bordsteinkante verzichtet wird (siehe Abbildung rechts). Denkbar ist z.B. eine farbliche Markierung oder die Begrenzung durch eine entsprechende Möblierung. Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten, insbesondere sehingeschränkten Personen und Maßnahmen zur Beeinflussung des Parkverhaltens sind zu berücksichtigen. Bei den Beispiel aus dem Domagkpark in München auf dem linken Bild wurden die Stellplätze baulich abgetrennt. Nach Einführung einer Parkraumbewirtschaftung werden diese kaum noch genutzt, sind aber nur mit großem Aufwand einer anderen Nutzung zuzuführen.</p>			
			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Erleichterung der Anpassung von (Teil)Straßenräumen an zukünftig verändertes Mobilitätsverhalten und Mobilitätsformen (z.B. autonomes Fahren)</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Es werden keine signifikant höheren Kosten erwartet.</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>LH München</p>			

Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Änderung der Philosophie im Baureferat erforderlich	
Nächste Schritte	
Klärung der Umsetzbarkeit und Abstimmung mit dem Baureferat	
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham

27 Öffentliche Stellplätze definierten Nutzungen zuordnen			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN I	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, KVR, Umsetzung durch BAU	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Um zu verhindern, dass Anwohner oder andere Nutzer die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die eigentlich für Besucher und Kunden vorgesehen sind, langfristig belegen, sollten diese definierten Nutzungen zugeordnet werden. Dies kann beispielsweise durch zeitliche Beschränkungen, Parkgebühren oder durch Widmung für Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen, Be- und Entladezonen und Ladeinfrastruktur umgesetzt werden.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
<p>Vermeidung von dauerhaftem Parken durch die Anwohner auf Besucherstellplätzen, Vermeidung von „zweite Reihe-Parken“, schnelle Verfügbarkeit von Stellplätzen für Besucher, Kunden und Lieferdienste.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
<p>Geringe Kosten für die Beschilderung und ggf. Parkscheinautomaten</p>			
Finanzierung der Maßnahme			
<p>LH München</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
<p>Einfach, aufgrund (in Zukunft) verbesserter gesetzlicher Rahmenbedingungen</p>			
Nächste Schritte			
<p>Identifizierung geeigneter Standorte für die jeweiligen Nutzungen</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

28 Einrichtung von P+R an den S-Bahnhöfen bzw. am zukünftigen U-Bahnhof			
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN II, KVR, P+R GmbH	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
<p>Beschreibung der Maßnahme</p> <p>Am S-Bahnhof Freiham sowie am zukünftigen U-Bahnhof Freiham sollten Park + Ride – Anlagen vorgesehen werden. Auch ein Ausbau der P+R-Angebote am Bahnhof Aubing sollte geprüft werden.</p> <p>Die Zielgruppe der Maßnahme ist weniger der Bewohner Freiham, der die Haltestellen problemlos zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus erreichen kann. Vielmehr geht es darum ein Angebot für Nutzer aus dem Umland zu schaffen, die an der Stadtgrenze in den ÖPNV umsteigen wollen. „Graues P+R“ in den Straßen des Quartiers sollte möglichst vermeiden werden.</p> <p>Das Angebot sollte möglichst nicht zu einem nennenswerten Anstieg des Pkw-Verkehrs im Quartier führen. Tendenziell sollte es auch das Ziel sein die Nutzer aus dem Umland schon weiter vor der Stadt in den ÖPNV umsteigen zu lassen. Die Nachfrage kann durch die Anzahl der Stellplätze und mögliche Parkgebühren gesteuert werden.</p>			
<p>Nutzen / Wirkung der Maßnahme</p> <p>Steuerung des Park+Ride - Verkehrs aus dem Umland, Vermeidung von "grauem P+R" im Quartier</p>			
<p>Aufwand / Kosten der Maßnahme</p> <p>Bau und Betrieb der P+R - Anlagen</p>			
<p>Finanzierung der Maßnahme</p> <p>LH München, ggf. Fördermittel verfügbar</p>			
<p>Umsetzbarkeit der Maßnahme</p> <p>Es müssen geeignete Standorte für die Anlagen gefunden werden. Diese sollten möglichst so liegen, dass wenig zusätzlicher Verkehr im Quartier generiert wird, aber immer noch so nah an den Bahnhöfen, dass die Anlagen attraktiv bleiben.</p>			
<p>Nächste Schritte</p> <p>Abstimmung mit KVR und Park + Ride GmbH, frühzeitige Betrachtung der P+R - Situation bei der Planung der U-Bahnhöfe</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

29		Ladeinfrastruktur Tiefgaragen	
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN III	Nutzen	2
Beteiligte	PLAN I, PLAN II, SWM, Bauherren, KR, KVR	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Die Bauherren sollten verpflichtet werden in den Tiefgaragen zumindest die baulichen Vorkehrungen zu treffen, um in den Tiefgaragen flächendeckend Ladeinfrastruktur (langsames Laden) anbieten zu können.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Förderung der Elektromobilität; Vermeidung von Lärm und Schadstoffemissionen.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Kosten für die baulichen Maßnahmen, ggf. Gegenfinanzierung durch die Nutzer			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren + Nutzer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Bei Neubauvorhaben sollte es bei rechtzeitiger Planung keine Probleme bei der Umsetzung geben.			
Nächste Schritte			
Integration in die Ausschreibungen bzw. Vorgaben für die Bauherren			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

30		Ladeinfrastruktur öffentliche Stellplätze	
Kategorie	Parken + Stellplatzschlüssel	Priorität	1
Federführung	PLAN, KVR, RGU, RAW	Nutzen	2
Beteiligte	SWM, ggf. externer Betreiber	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
An geeigneten Standorten sollte öffentliche Ladeinfrastruktur angeboten werden (schnell und langsam Laden), z.B. an Mobilitätsstationen, öffentlichen Tiefgaragen und den Park + Ride – Anlagen.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Förderung der Elektromobilität; Vermeidung von Lärm und Schadstoffemissionen.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Kosten für die baulichen Maßnahmen, ggf. Gegenfinanzierung durch die Nutzer			
Finanzierung der Maßnahme			
Betreiber der Ladeinfrastruktur + Nutzer, ggf. Förderung durch die LH München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Grundsätzlich sollte es keine Probleme mit der Umsetzbarkeit geben. Es ist wichtig frühzeitig für die geplanten Standorte entsprechende Stromleitungen einzuplanen.			
Nächste Schritte			
Auswahl geeigneter Standorte, Auswahl eines Betreibers			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

31 Stationäres Carsharing in Wohngebäuden			
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31-1	Nutzen	1
Beteiligte	Bauherren und Dienstleister; Mobilitätsmanager, PLAN IV	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
In den Wohngebäuden sollte ein stationäres Carsharing-Angebot geschaffen werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Reduzierung des individuellen Pkw-Besitzes und damit Reduzierung des Stellplatzbedarfs (je nach Studie ersetzt ein Sharing-Fahrzeug 6 bis 12 private Pkw). Für den Nutzer können sich Kosteneinsparungen realisieren lassen und er erhält ein vielfältiges Angebot an Fahrzeugen.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Einrichtung des Angebotes in Tiefgaragen, Abschluss von Mietverträgen zwischen Dienstleister und Hauseigentümer			
Finanzierung der Maßnahme			
Dienstleister, ggf. Förderung durch Bauherren durch vergünstigte Stellplätze			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Gegenwärtig nur ein Anbieter (STATTAUTO) verfügbar, Aufbau der Stationen nur entsprechend konkreter Nachfrage			
Nächste Schritte			
Auswahl der Standorte, Abstimmung mit Bauherren und möglichen Anbietern wie STATTAUTO, Koordination der Angebote der Bauherren aus dem Vergabeverfahren			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

32		Stationäres Carsharing in öffentlichen Straßenraum	
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	1
Federführung	KVR, PLAN	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Sharing-Anbieter, BAU	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	Beschluss in Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Aufbau eines stationären Car-Sharing-Angebotes im öffentlichen Straßenraum.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Der Vorteil öffentlicher Standorte liegt in der leichten Zugänglichkeit und dem hoher Aufmerksamkeitswert. Das Angebot kann im Rahmen einer Mobilitätsstation mit anderen Sharing-Angeboten (Pedelecs, Lastenfahrräder, Scooter etc.) kombiniert werden.			
Die Referate PLAN und KVR arbeiten derzeit gemeinsam eine Sharing-Strategie, die als Grundlage für die weiteren Planungen der Sharing-Angebote dienen kann.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Geringer Aufwand für Markierungen und Beschilderung.			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München, Anbieter			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Vergleichbare Maßnahmen werden in München bereits durchgeführt. Durch eine geplante Neuregelung der StVO dürfte dies in Zukunft noch leichter werden.			
Nächste Schritte			
Festlegung der Angebote und Standorte, Abstimmung mit den Dienstleistern			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

33 Teilflexibles Carsharing mit begrenztem Rückgabegebiet			
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	1
Federführung	KVR	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Dienstleister, PLAN I	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Einführung eines teilflexiblen Carsharing-Angebotes mit begrenztem Rückgabegebieten. Die Referate PLAN und KVR arbeiten derzeit gemeinsam eine Sharing-Strategie, die als Grundlage für die weiteren Planungen der Sharing-Angebote dienen kann.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Ergänzendes / alternatives Angebot zum vollstationären Carsharing			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Vergabe von Lizenzen gegen laufende Gebühren, sofern in dem Gebiet ein Parkraummanagement eingeführt wird (siehe Maßnahme 25)			
Finanzierung der Maßnahme Dienstleister			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Mögliche Anbieter wie Sixt und Oply haben starkes Interesse an einem Engagement im Quartier.			
Nächste Schritte Abstimmungsgespräche mit potenziellen Dienstleistern; Abklärung mit KVR über Lizenzvergabe an interessierte Anbieter			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

34		Floatendes Carsharing	
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	3
Federführung	KVR	Nutzen	2
Beteiligte	KVR + Dienstleister	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Einführung eines free-floatenden Carsharing-Angebotes in Freiham.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Wird von vielen Haushalten als Ergänzung der eigenen Verkehrsmittel genutzt, auch in Haushalten mit eigenem PKW, Die Wirkung zur Reduzierung des MIV-Anteils ist derzeit noch umstritten.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Die Wirtschaftlichkeit für ist aktuell im Umfeld von Freiham ist für die Dienstleister nach eigenen Angaben nicht gegeben.			
Finanzierung der Maßnahme			
Dienstleister			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Das Quartier liegt gegenwärtig nicht im Geschäftsgebiet der derzeit bekannten Anbieter. Eine Ausweitung des Gebiets ist derzeit ungewiss.			
Nächste Schritte			
Ggf. Suche nach interessierten / geeigneten Anbietern			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

35		Privates Carsharing	
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	3
Federführung	Mobilitätsmanager	Nutzen	3
Beteiligte	Dienstleister (Portale)	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Über Plattformen wie zum Beispiel „drivy“ können auch private Pkw geliehen werden. Die Anbieter kümmern sich um die Vermittlung und die Versicherung der Fahrzeuge.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Die Angebote haben bislang eine relativ geringe Bekanntheit. Wie beim professionellen Car-Sharing ist jedoch davon auszugehen, dass damit eine ergänzende Mobilität ermöglicht wird, die den Bedarf nach privatem Pkw-Besitz reduziert.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Die Angebote müssen aktiv beworben werden, um die kritische Masse für erfolgreiche Vermittlungen zu erhöhen wäre es gut, sich auf eine Vermittlungsplattform zu konzentrieren.			
Finanzierung der Maßnahme			
Die Finanzierung erfolgt durch die Nutzer.			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Hemmnisse erkennbar			
Nächste Schritte			
Identifizierung geeigneter Dienstleister			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

36 Öffentliche Vermietsysteme für Fahrräder und Pedelecs			
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3 + KVR	Nutzen	1
Beteiligte	ggf. MVG oder anderer Anbieter, FF PLAN I/3	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Öffentliche Vermietsysteme für Fahrräder und Pedelecs (z.B. MVG Rad) sind eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebotes, u.a. für die „letzte Meile“ zu den S-Bahn- und U-Bahn-Haltestellen. Es sollte ein System gesucht werden, das in ganz München nutzbar ist und somit auch Einwegfahrten ermöglicht. Korrespondierend Verleihstationen von MVG Rad bestehen bereits an den Bahnhöfen Aubing und Freiam.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
<p>Attraktive Ergänzung des ÖPNV, u.a. für Wege zu anderen Verleihstationen (auch One-Way) und für die "letzte Meile" zu den Bahnhöfen.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
<p>Aufbau der Stationen, Betriebskostendefizit</p>			
Finanzierung der Maßnahme			
<p>Durch Bauherren, Stadt und Nutzer</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
<p>Verfügbarkeit geeigneter Standorte, Die Finanzierung von MVG Rad – Stationen ist bei den Bauherren nicht sehr beliebt, da relativ teuer und das Betriebskostendefizit ist kaum abschätzbar.</p>			
Nächste Schritte			
<p>Suche geeigneter Standorte, Klärung der Finanzierung</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

37 Private /halb-öffentliche Vermietsysteme für Fahrräder und Pedelecs			
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	2
Federführung	Bauherren	Nutzen	2
Beteiligte	PLAN bzw. Mobilitätsmanager können ggf. baufeldübergreifende Angebote koordinieren und entsprechende Verpflichtungen in die Vergabe einbringen	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Einführung privater / halb-öffentlicher Vermietsysteme für Fahrräder, Pedelecs und ggf. weitere Fahrzeuge durch die Bauherren.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Individuelles Angebot direkt für die Bewohner eines Baufeldes, darüber können insbesondere Fahrzeuge (Pedelecs, Lastenfahrräder, Anhänger etc.) angeboten werden, die von den Bewohnern nicht privat angeschafft werden müssen.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Kauf und Unterhalt der Fahrzeuge, Betrieb der Buchungsplattform			
Finanzierung der Maßnahme			
Durch Bauherren, Stadt und Nutzer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Hemmnisse erkennbar			
Nächste Schritte			
Einfügen der Verpflichtungen in die Vergabeprozesse			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

38		Verleihangebot von Lastenfahrrädern (öffentliches oder halb-öffentlich)	
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	1
Federführung	Bauherren	Nutzen	1
Beteiligte	Konsortium Bauherren + Dienstleister	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Aufbau eines Verleihangebotes mit Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs oder Fahrradanhängern im Quartier als öffentliches oder halb-öffentliches System.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
<p>Lastenfahrräder, Lastenpedelecs oder Fahrradanhänger sind eine ideale Option für z.B. Einkäufe oder Ausflüge. Sie tragen erheblich dazu bei, dass der Alltag ohne eigenen Pkw bewältigt werden kann.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
<p>Investitionskosten und vor allem Sicherstellung von Reinigung und Wartung.</p>			
Finanzierung der Maßnahme			
<p>Bauherren und übergeordnetes Budget; ein eigenwirtschaftlicher Betrieb wird trotz gewisser Nutzungsgebühren nicht möglich sein.</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
<p>Die Verortung in den Baufeldern liegt in der Verantwortung der Bauherren. Ggf. ist eine Einbindung in Mobilitätsstationen möglich.</p>			
Nächste Schritte			
<p>Abstimmung im Konsortium über die Verortung der Angebote.</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

39		Mitfahrmöglichkeiten	
Kategorie	Mobilitätsdienstleistungen	Priorität	2
Federführung	Mobilitätsmanager	Nutzen	3
Beteiligte	Dienstleister (Portale)	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Moderne Vermittlungssysteme über Internet und App, wie z.B. blablacar oder twogo ermöglichen eine unkomplizierte und flexible Vermittlung von Fahrgemeinschaften, sowohl für regelmäßige Fahrten zur Arbeit, als auch über gelegentliche Fahrten über lange Distanzen. Es sollte eine Plattform oder ggf. auch eine kleine Auswahl geeigneter Plattformen, ausgewählt werden, um auf dieser leichter die kritische Masse zu erreichen.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Untergeordnete Bedeutung bei bisherigen Befragungen, bislang wurde wenig Werbung für die Angebote gemacht, geeignete Portale stehen zur Verfügung			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Es entstehen ausschließlich Kosten für die Kommunikation des Angebotes.			
Finanzierung der Maßnahme Durch Nutzer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Es sind keine Hindernisse für die Umsetzung bekannt.			
Nächste Schritte Auswahl geeigneter Portale, Integration in Kommunikationsmaßnahmen			
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München		

40 Mobilitätsstation Neuaubing West ausbauen			
Kategorie	Mobilitätsstationen + Quartierszentrale	Priorität	1
Federführung	KVR + PLAN	Nutzen	1
Beteiligte	Wohnungsunternehmen mit Dienstleister + Verantwortliche smarter together, Mobilitätsmanager	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Die Mobilitätsstation in Neuaubing West sollte ausgebaut werden, in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft. Ergänzend sollte eine Marketingkampagne bei den Mietern durchgeführt werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Bei Einbeziehung der etwa 2.500 Mieterhaushalte (direkt angrenzend an Freiham-Nord) wird leichter die kritische Masse zur erfolgreichen Etablierung von Carsharing und anderen Sharing-Angeboten erreicht			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Die GFBW stellt zunächst zwei oberirdische Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung und aktiviert die Mieterschaft. Die Heimbau Bayern hat sich in ersten Gesprächen aufgeschlossen gezeigt.			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren und Dienstleister sowie Nutzer. Die Marketingkampagne wird durch die Wohnungswirtschaft finanziert.			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
STATTAUTO und/oder Sixt haben Bereitschaft signalisiert, Sixt will mit ca. 5 Fahrzeugen starten.			
Nächste Schritte			
Anstimmung mit Wohnungsgesellschaften Neuaubing, Entscheidung für Dienstleister, Erstellung Zeitplan für die Implementierung und die begleitende Werbekampagne			
Geographischer Bereich	Stadtgebiet München		

41 Verortung von Mobilitätszentralen			
Kategorie	Mobilitätsstationen + Quartierszentrale	Priorität	1
Federführung	PLAN II + KVR	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN I, BAU, Konsortium Bauherren, später Quartiers- /Mobilitätsmanagement	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>In einer Mobilitätszentrale können sich die Nutzer persönlich über die verschiedenen Mobilitätsangebote im Quartier beraten lassen und ggf. Mitgliedsverträge ausfüllen oder Fahrkarten kaufen. Ideal ist eine Kombination mit einer Mobilitätsstation, sodass die Angebote gleich vor Ort auch getestet und genutzt werden können.</p> <p>Die Mobilitätszentrale kann in das Angebot der Quartierszentrale integriert werden.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Die Nutzung der alternativen Mobilitätsangebote wird erheblich gefördert.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Hoher Aufwand durch Klärung der Räumlichkeiten, erforderliche Investitionen und laufenden Betrieb/ Unterhalt			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München und Beiträge der Bauherren			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Abhängig von Sicherung geeigneter Standorte, Finanzierung und Klärung der Betreiberstruktur.			
Nächste Schritte			
Identifizierung Standort 1.RA/ 1. BA			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

42 Aufbau von Mobilitätsstationen im Straßenraum			
Kategorie	Mobilitätsstationen + Quartierszentrale	Priorität	1
Federführung	PLAN + KVR	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Mobilitätsdienstleister	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme <p>Im öffentlichen Straßenraum werden Mobilitätsstationen aufgebaut, an denen verschiedenen Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Fahrradverleihsysteme, Scooter-Verleih, Ladeinfrastruktur etc. an einem Ort zusammengeführt werden. Meist liegen die Standorte an einer ÖPNV-Haltestelle.</p> <p>Es ist auch denkbar weitere Angebote zu integrieren, wie zum Beispiel die Quartiersboxen, die im Rahmen des Projektes Smarter Together u.a. am Westkreuz installiert wurden.</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme <p>Einfacher und komfortabler Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten, die zusammen eine problemlose Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen.</p>			
Aufwand / Kosten der Maßnahme <p>Koordination der Anbieter, Einbindung in Informations- und Buchungssystem, ggf. bauliche Maßnahmen zur Gestaltung der Mobilitätsstationen</p>			
Finanzierung der Maßnahme <p>Dienstleister + ggf. Bauherren (z.B. Leihräder)</p>			
Umsetzbarkeit der Maßnahme <p>Bereits erprobt im Domagkpark, bislang keine Evaluation</p>			
Nächste Schritte <p>Identifizierung Standorte (Bahnhof Freiham bereits geplant), Festlegung Angebotsspektrum, Suche nach Dienstleistern</p>			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

43 Bildung eines Bauherrenkonsortiums			
Kategorie	Wohnungswirtschaft	Priorität	1
Federführung	Bauherren	Nutzen	1
Beteiligte	HA III: (Überarbeitung Ausschreibungen) / Initiierung Konsortium: städt. Gesellschaften und GIMA / mbz)	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Für die Koordination aller Maßnahmen zwischen den Bauherren und mit allen weiteren Akteuren sollte ein Konsortium der Bauherren gegründet werden. Neben all den anderen Themen mit Abstimmungsbedarf wird eine eigene AG Mobilität innerhalb des Konsortiums für notwendig erachtet.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Sicherstellung der Koordination, der Bauherren und Akteure, Abstimmung von Mobilitätsbausteinen in den Baufeldern bzw. im Quartier			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Es besteht ein geringer Aufwand für die Mitwirkung im Konsortium. Die Teilnahme sollte in den Grundstücksausschreibungen verpflichtend vorgegeben werden.			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren über Beiträge zum Konsortium			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Es bestehen gute Voraussetzungen, da ein Teil der Bauherren bereits positive Erfahrungen mit den Konsortien PEP und Domagkpark hat.			
Nächste Schritte			
Initiierung unmittelbar nach Zuschlag der Grundstücke an die Genossenschaften.			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

44 Verpflichtende Bausteine in Kaufverträgen Grundstücke			
Kategorie	Wohnungswirtschaft	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31	Nutzen	1
Beteiligte	HA III + KomRef: Klärung Machbarkeit und Erforderlichkeit Stadtratsbeschluss / Inhalte Mobilitätskatalog: HAI und Mobilitätsmanager, PLAN	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
In den Kaufverträgen für die Grundstücke sollten verpflichtende Bausteine festgelegt werden ("Mobilitätskriterien Freiham"). Darin sollte u.a. festgelegt werden, dass die Bauherren zu einer Mitwirkung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes verpflichtet sind.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Gesicherte Finanzierung und klare Verantwortlichkeiten für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Klärung mit HA III, ggf. ist ein Stadtratsbeschluss erforderlich, Prüfung der Auswirkungen auf die Bewertung der Grundstücke wg. unabweisbarer Mehrkosten			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren gemäß "Mobilitätskriterien"			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Umsetzbarkeit muss seitens der LH München geprüft werden.			
Nächste Schritte			
Grundsätzliche Abklärung durch PLAN HA III			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

45 Anpassung Kriterien Mobilität in Grundstücksbewerbungen			
Kategorie	Wohnungswirtschaft	Priorität	1
Federführung	PLAN I/31	Nutzen	1
Beteiligte	HA III in Abstimmung mit HA I und ggf. Mobilitätsmanager	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme Die Kriterien für die Mobilität in den Grundstücksbewerbungen müssen an die Gegebenheiten in Freiham angepasst werden. Es bedarf einer Differenzierung zwischen baufeldbezogenen und quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Erleichterung der Abstimmung der Angebote von Bauherren mit dem gesamten Mobilitätskonzept			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Überarbeitung der Bewerbungskriterien Mobilität			
Finanzierung der Maßnahme Finanzierung der zugesagten Mobilitätsbausteine durch die Bauherren			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Gute Voraussetzungen, da vielfältige Erfahrungen aus bisherigen Ausschreibungen Berücksichtigung finden können.			
Nächste Schritte Grundsätzliche Abklärung durch PLAN HA III			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

46 Aufbau einer digitalen Plattform zur Information / Buchung / Abrechnung der Mobilitätsdienstleistungen			
Kategorie	Kommunikation / Marketing	Priorität	1
Federführung	Mobilitätsmanager	Nutzen	1
Beteiligte	Mobilitätsmanager + Konsortium + Quartiersorganisation, ggf. Quartiersmanagement	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Aufbau einer digitalen Plattform zur Information / Buchung / Abrechnung der Mobilitätsdienstleistungen. Diese muss ggf. in eine digitale Quartiersplattform eingebunden werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Information zu allen quartiersbezogenen Anliegen der Bewohner aus einer Hand, Erleichterung der Nutzung von Angeboten			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Aufbau auf Erfahrungen / Praxis Domagkpark und PEP möglich, ggf. Übernahme der Tools, Kosten für laufende Pflege + Aktualisierung			
Finanzierung der Maßnahme			
a) Bauherren aus Mobilitätsbausteinen b) LH München Quartiers-/Mobilitätsmanagement			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Gelingt, wenn verantwortliche Akteure für Aufbau und späteren laufenden Betrieb gefunden werden.			
Nächste Schritte			
Aufbereitung von Erfahrungen / Anregungen PEP + Domagkpark			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

47 Mobilitätsbroschüre			
Kategorie	Kommunikation / Marketing	Priorität	2
Federführung	Mobilitätsmanager	Nutzen	1
Beteiligte	Mobilitätsmanager + Konsortium + Quartiersorganisation	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Erstellen einer Mobilitätsbroschüre, in der alle Mobilitätsangebote in Freiam dargestellt und erläutert werden.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Information der Bewohner über das Angebot, höhere Akzeptanz und Nutzung der Angebote			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Erstellung, Druck und Verteilung der Broschüre			
Finanzierung der Maßnahme			
a) Bauherren aus Mobilitätsbausteinen			
b) LH München Quartiers-/Mobilitätsmanagement			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Hindernisse bekannt			
Nächste Schritte			
Klärung der Finanzierung, Abstimmung mit den anderen Marketingmaßnahmen			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

48 Dialogmarketingkampagne für die Bewohnerschaft			
Kategorie	Kommunikation / Marketing	Priorität	1
Federführung	KVR	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, MVG, Mobilitätsmanagement	Aufwand	1
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
<p>Einbeziehung der (zukünftigen) Bewohner Freiham in in eine quartiersspezifische Dialogmarketingkampagne der Landeshauptstadt München.</p> <p>Das KVR entwickelt derzeit einen Prototypen für ein Bewohner-Mobilitätsmanagement (für Domagkpark und Parkstadt Schwabing). Dieses Produkt wird passgenauer für Neubauquartiere sein als das Neubürgermarketing und kann in Zukunft auf andere Neubauquartiere übertragen werden. Methodisch orientiert sich das Angebot an dem Neubürgermarketing der LH München (postalische Erstinformation, Bestellung von Infomaterialien und Schnupperangeboten, telefonische Beratung).</p>			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Information der Bewohner über das Mobilitätsangebot, im Idealfall bereits vor oder mit dem Einzug.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Konzeption, Produktion und Versand der Neubürgerinformation sowie Beratung			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München + MVG			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Hindernisse bekannt			
Nächste Schritte			
Abstimmung KVR			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

49 Durchführung Mobilitätsmanagement der LHM für Schulen und Kindergärten			
Kategorie	Mobilitätsmanagement	Priorität	1
Federführung	KVR	Nutzen	1
Beteiligte	KVR und ggf. MVG	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Durchführung der Maßnahmen aus dem Programm der Landeshauptstadt München für das Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Reduzierung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw, Ausbildung der Kinder für eine nachhaltige Mobilität			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Koordinations- und Personalaufwand			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Keine Hindernisse bekannt			
Nächste Schritte			
Abstimmung KVR			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

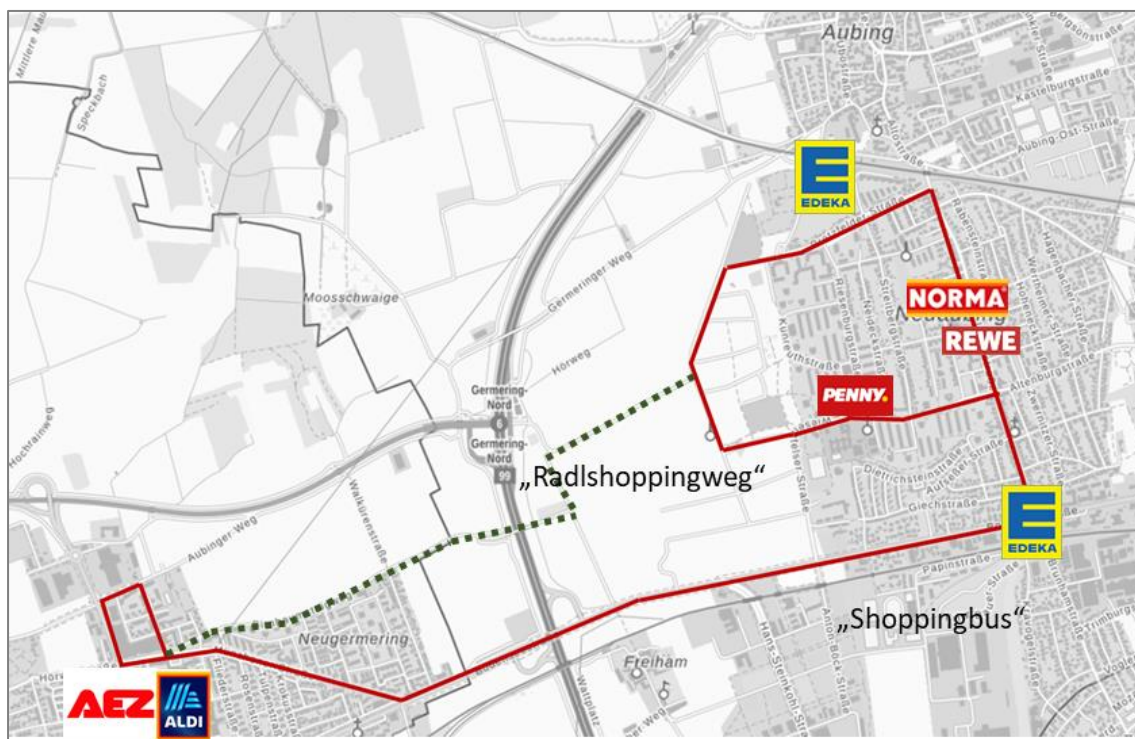
50 Einführung eines Mobilitätsmanagers			
Kategorie	Mobilitätsmanagement	Priorität	1
Federführung	PLAN II	Nutzen	1
Beteiligte	KVR, Bauherren, Stadtteilmanagement	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	
Beschreibung der Maßnahme			
Einführung eines Mobilitätsmanagers (siehe gesonderte Vorlage)			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Koordination aller Aktivitäten zur Mobilität in Freiam vor Ort			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Kosten für die Personalstelle und ein Budget zur Umsetzung von Maßnahmen			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München, Bauherren			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Langfristige Sicherung der Finanzierung, Aufbau der notwendigen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse für Maßnahmen im Quartier			
Nächste Schritte			
Klärung der Finanzierungsgrundlagen und Arbeitsprozesse			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

51 Erstellung zentraler Einkaufsmöglichkeiten im Quartier			
Kategorie	Nahversorgung (Deckung des täglichen Bedarfs der Bewohner vor Fertigstellung des Stadtteil- und Quartierszentrums)	Priorität	1
Federführung	KR	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN II	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Erstellung temporärer Einkaufsmöglichkeiten mit hoher Qualität an zentraler Stelle im Quartier, damit kein Pkw für Einkaufsfahrten benötigt wird.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Wohnortnahe Deckung des Nahversorgungsbedarfes, Verkehrsvermeidung			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Bereitstellung eines geeigneten Grundstückes			
Finanzierung der Maßnahme			
Betreiber			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Wenn Betreibersuche nicht mehr notwendig, kein nennenswerter Aufwand			
Nächste Schritte			
Vergabe eines geeigneten Grundstückes			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiham		

52	„Shopping-Bus“		
Kategorie	Nahversorgung (Deckung des täglichen Bedarfes der Bewohner vor Fertigstellung des Stadtteil- und Quartierszentrums)	Priorität	2
Federführung	PLAN II/3	Nutzen	1
Beteiligte	MVG/MVV	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	In Arbeit

Beschreibung der Maßnahme

Installierung eines "Shopping-Busses "zu bestehenden Nahversorgungseinrichtungen im Umfeld (z.B. GEP Germering).



Nutzen / Wirkung der Maßnahme

Schaffung von alternativen Möglichkeiten zur Deckung der Nahversorgung ohne Nutzung des privaten PKW.

Aufwand / Kosten der Maßnahme

Verlängerung bestehender Buslinien bzw. Einrichtung einer neuen über die Gemeindegrenzen hinweg.

Finanzierung der Maßnahme	
MVG/MVV, LH München, Landkreis Fürstentfeldbruck	
Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Bürokratische Hürden bei der Umsetzung, Sicherung der Finanzierung notwendig	
Nächste Schritte	
Frühzeitige Abstimmung mit MVG/MVV zur Eruiierung von Umsetzungsmöglichkeiten	
Geographischer Bereich	Region

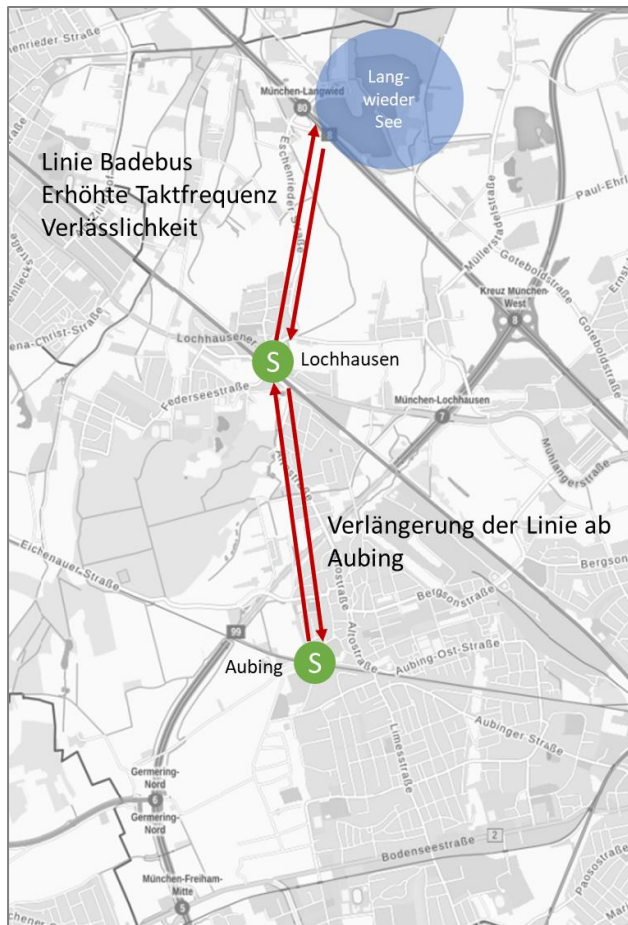
53 Ausschilderung Radshoppingweg			
Kategorie	Nahversorgung (Deckung des täglichen Bedarfes der Bewohner vor Fertigstellung des Stadtteil- und Quartierszentrums)	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	1
Beteiligte	Landeshauptstadt München, Germering, Bau	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Ausschilderung und Bewerbung eines "Radshoppingweges" zu Einkaufsmöglichkeiten in Germering und Neu-Aubing. Dabei soll keine neue "Marke" für Radwege geschaffen werden. Es geht um die Kommunikation des Angebotes und eine geeignete Beschilderung auf Basis der bestehenden Beschilderungskonzepte.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Förderung des Radverkehrs und Vermeidung der PKW-Nutzung, verstärkte Nutzung von Lastenrädern im Sharing-Modell.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Ausschilderung und Bewerbung bestehender Radwegeverbindungen			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Derzeit sind keine Schwierigkeiten bekannt.			
Nächste Schritte			
Beschilderungs- und Kommunikationskonzept erstellen, Abstimmung mit der Stadt Germering			
Geographischer Bereich	Region		

54 Schaffung von Co-Working Areas			
Kategorie	Arbeit / weiterführende Ausbildung	Priorität	2
Federführung	PLAN II	Nutzen	2
Beteiligte	LH München, ARGE Erdgeschossnutzung	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Schaffung von Co-Working Areas für Telearbeit und Selbständige, damit diese zumindest zeitweise Wohnortnah arbeiten können.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Verkehrsvermeidung für den Weg zur Arbeit.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Hoher Aufwand für Erstellung und Pflege, Finanzierung durch Nutzer			
Finanzierung der Maßnahme			
Bauherren, Nutzer			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Da die Nachfrage schwer prognostizierbar ist, sind Vorbehalte der Bauherren denkbar			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit ARGE Erdgeschossnutzung			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

55 Ergänzung des Badebusses zum Langwieder See			
Kategorie	Freizeit	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	2
Beteiligte	MVG/MVV, Münchner Linien	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit

Beschreibung der Maßnahme

Ergänzung und Ertüchtigung des Badebusses zum Langwieder See, um attraktive Naherholungsmöglichkeiten zu erschließen.



Nutzen / Wirkung der Maßnahme

Wohnortnahe Angebot für die Naherholung, Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen ohne eigenen PKW

Aufwand / Kosten der Maßnahme

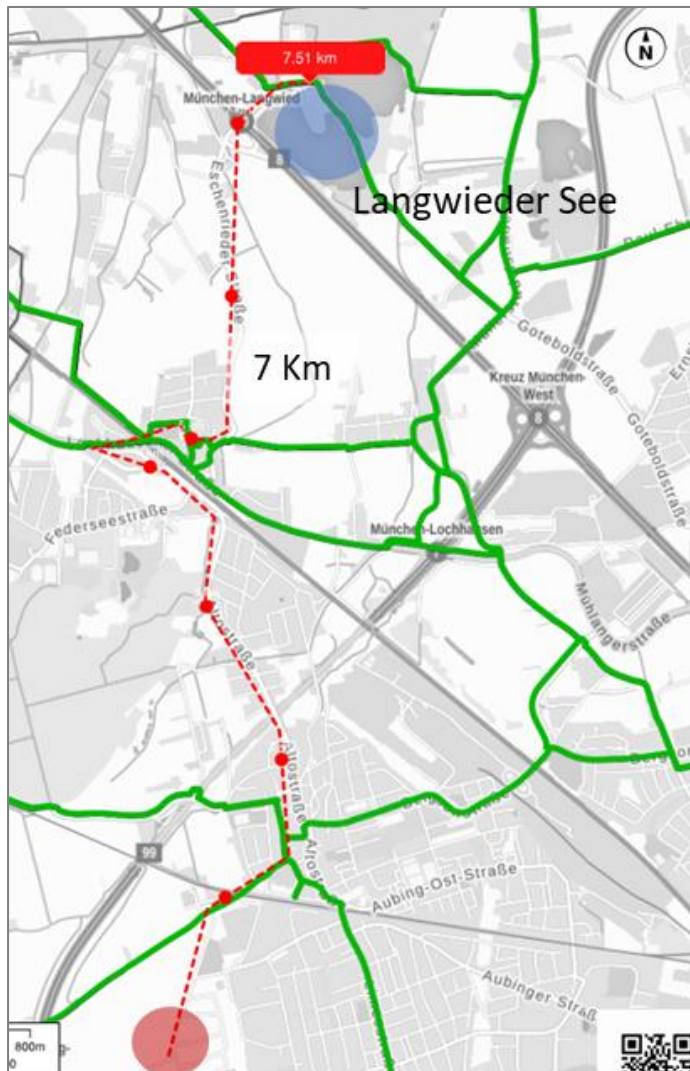
Einsetzen von zusätzlichen Bussen und Verlängerung der Linie zur S-Bahn Aubing

Finanzierung der Maßnahme	
Landeshauptstadt München, MVG	
Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Zusätzliche Busse und Busfahrern notwendig, Finanzierung muss gesichert werden	
Nächste Schritte	
Kapazitäten bei den Münchner Linien erfragen	
Geographischer Bereich	Region

56 Ausschilderung der Radwege zu nahegelegenen Freizeiteinrichtungen			
Kategorie	Freizeit	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	1
Beteiligte	Landeshauptstadt München, KVR, Germering, Gröbenzell	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit

Beschreibung der Maßnahme

Ausschilderung von Radwegen zu nahegelegenen Freizeitzielen (z.B. Badeseen) in der Umgebung. Die Beschilderung soll auf den bestehenden Beschilderungskonzepten aufsetzen.



Nutzen / Wirkung der Maßnahme

Wohnortnahe Freizeitziele sollen leicht mit dem Fahrrad erreichbar sein, Naherholungsangebote ohne eigenen PKW, Förderung des Radverkehrs

Aufwand / Kosten der Maßnahme	
Ausschilderung und Bewerbung bestehender Radwegeverbindungen	
Finanzierung der Maßnahme	
Landeshauptstadt München	
Umsetzbarkeit der Maßnahme	
Ggf. Abstimmungsschwierigkeiten mit den benachbarten Kommunen	
Nächste Schritte	
Beschilderungs- und Kommunikationskonzept erstellen, Abstimmung mit Nachbargemeinden.	
Geographischer Bereich	Region

57 Ausschilderung der Radwege ins 5-Seen-Land			
Kategorie	Freizeit	Priorität	2
Federführung	PLAN I/3	Nutzen	2
Beteiligte	Landeshauptstadt München, Landkreis Starnberg, ggf. Landkreis Fürstenfeldbruck	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Ausschilderung von Radwegen ins 5-Seen-Land, damit die dortigen Freizeitziele gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Erreichbarkeit von Freizeitmöglichkeiten ohne eigenen PKW, Förderung des Radverkehrs			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Ausschilderung und Bewerbung bestehender Radwegeverbindungen in das westliche Umland.			
Finanzierung der Maßnahme			
Landeshauptstadt München, Landkreis Starnberg und ggf. Landkreis Fürstenfeldbruck			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Ggf. Abstimmungsschwierigkeiten mit den benachbarten Kommunen und dem Landkreis Starnberg, da dort Bürgermeister bereits sensibel auf die Zunahme der Ausflügler reagieren.			
Nächste Schritte			
Beschilderungs- und Kommunikationskonzept erstellen, Abstimmung mit Nachbargemeinden.			
Geographischer Bereich	Region		

58 Attraktiveren der "letzten Meile" von den S-Bahnstationen im 5-Seen-Land zu den Seen			
Kategorie	Freizeit	Priorität	2
Federführung	PLAN I/12	Nutzen	2
Beteiligte	Orte mit S-Bahnanschluss im 5-Seen-Gebiet, Landkreis Starnberg, ggf. MVV/Bahn	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Schaffung von attraktiven Lösungen für die "letzte Meile" von der S-Bahnstation im 5-Seen-Land zu den Seen. So können die Bürger Freihamts ohne eigenes Auto zu den Seen gelangen. Denkbare Ansätze wären Busverbindungen oder Fahrradvermietsysteme.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Vermeidung von MIV in der Freizeit, Entschärfung der Verkehrssituation in den Seengemeinden			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Analyse und Konzeptentwicklung in jedem Ort mit S-Bahnanschluss, unterschiedliche Kosten bei der Umsetzung je nach Umfang notwendiger Maßnahmen			
Finanzierung der Maßnahme			
Orte mit S-Bahnanschluss im 5-Seen-Gebiet, Landkreis Starnberg			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und dem Landkreis Starnberg, keine Durchsetzbarkeit durch die Landeshauptstadt München			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit den betroffenen Kommunen bzw. dem Landkreis Starnberg zu Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung, Initiierung einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der 5-Seen-Gemeinden			
Geographischer Bereich	Region		

59 Konferenz Freizeitverkehr			
Kategorie	Freizeit	Priorität	2
Federführung	PLAN I/12	Nutzen	1
Beteiligte	Seengemeinden, Landkreis Starnberg, Metropolregion,	Aufwand	2
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme Initiierung einer Konferenz zum Freizeitverkehr gemeinsam mit den Gemeinden des 5-Seen-Lands. Hier sollen Lösungen erarbeitet und diskutiert werden, wie der Freizeitverkehr mit dem Pkw aus der Stadt München eingedämmt und alternative Lösungen geschaffen werden können.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme Gemeinsame Identifizierung und Erörterung von Maßnahmen zur Reduzierung des freizeitbedingten MIV in den 5-Seen-Gemeinden.			
Aufwand / Kosten der Maßnahme Organisation der Konferenz, Erarbeitung eines Konzeptes zum Freizeitverkehr zur Umsetzung der Maßnahmen			
Finanzierung der Maßnahme Landeshauptstadt München, Landkreis Starnberg, Metropolregion			
Umsetzbarkeit der Maßnahme Es sind derzeit keine Hindernisse für die Umsetzung bekannt			
Nächste Schritte Abstimmung mit dem Landkreis und der Metropolregion			
Geographischer Bereich	Region		

60		Grünflächen und Freizeitangebote vor Ort	
Kategorie	Freizeit	Priorität	1
Federführung	PLAN I	Nutzen	1
Beteiligte	PLAN, Grünflächen, Baureferat	Aufwand	3
		Status der Umsetzung	In Arbeit
Beschreibung der Maßnahme			
Schaffung von umfangreichen Naherholungsangeboten vor Ort, wie Grünflächen und Freizeitangeboten. Ein Badesee oder Freibad würde gerade im Sommer erheblich zur Verkehrsreduzierung ins Münchner Umland beitragen.			
Nutzen / Wirkung der Maßnahme			
Vermeidung von MIV zur Freizeitgestaltung			
Aufwand / Kosten der Maßnahme			
Flächenbereitstellung, Kosten für Bau und Unterhalt			
Finanzierung der Maßnahme			
LH München, ggf. Bauherren			
Umsetzbarkeit der Maßnahme			
Flächen und Finanzierung müssen gesichert werden			
Nächste Schritte			
Abstimmung mit den beteiligten Referaten			
Geographischer Bereich	Innerhalb Freiam		

Quellenverzeichnis

Dr. Baier, Reionhold; Reinartz, Angelika (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung): Verkehrsgutachten Freiham-Nord unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität; Aachen; 2014.

Birgel, Martin; Hacker, Sigrid (Dragomir Stadtplanung); Prof. Dr. Vossen, Joachim; Wieland, Thomas (ISR Institut für Stadt- und Regionalmanagement); Angelsberger, Michael (Planungsbüro Angelsberger); Dr. Frings, Ulrich, Dauelsberg, Michael; Brunner, Monika, Michl, Felix (GEM Gesellschaft für Energieberatung und -management mbH); Dr. Wilhelm, Jan Volker: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Neuabing-Westkreuz; München; 2014.

Ruttloff, Tobias Modellquartier für nachhaltige Mobilität – Domagkpark München / Haushaltsbefragung, Rücklauf 217 Haushalte Südteil des Quartiers /Genossenschaften + Baugemeinschaften; München 2014

Alex van gen Hassend Evaluation des Mobilitätskonzepts „Prinz-Eugen-Park“ – Akzeptanz, zu erwartende Effekte und Zukunftsperspektiven, Rücklauf 264 Haushalte / Genossenschaften+ Baugemeinschaften; München 2018