



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

**Stadtplanung
PLAN-HAII-45P**

Blumenstraße 28b
80331 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Blumenstr. 28 b
Zimmer: [REDACTED]
Sachbearbeitung:
[REDACTED]
plan.ha2-45p@muenchen.de

I.

An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 22
Herrn Sebastian Kriesel
Landsberger Straße 486
81241 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
17.06.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Entspannung der Parkraumsituation im 1. RA Freiham Nord

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 08719 des Bezirksausschusses 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied
vom 25.02.2026

Sehr geehrter Herr Kriesel,
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied wurde dem Referat für
Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In diesem Antrag unterstützten Sie Maßnahmen zur Entspannung der Parkraumsituation in
Freiham Nord, die temporäre Stellplatzmöglichkeiten schaffen, um das noch fehlende Angebot
im ÖPNV auszugleichen. Es werden diverse kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen wie sie
zum Teil bereits im Arbeitskreis „Stellplätze in Freiham“ beschlossen wurden, vorgeschlagen.
Damit auch langfristig ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen, wären zudem
verschiedene Konzeptplanungen einzuleiten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beantwortet Ihren Antrag in Abstimmung mit
dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
wie folgt:

Maßnahmenpaket

Kurzfristig

Die Stadt hat den bestehenden Parkdruck in Freiham erkannt und arbeitet bereits an
Lösungen. Geplant ist, an vier Standorten neue temporäre Parkplatzflächen zu schaffen:

U-Bahn Linien U1/U2/U7
Haltestelle Fraunhoferstraße
U-Bahn Linien U1/U2/U3/U6/U7
Haltestelle Sendlinger Tor

Straßenbahn Linien 16/17/18
Haltestelle Müllerstraße

Metrobus: Linie 52/62
Haltestelle Blumenstraße

www.muenchen.de

- im ersten Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts im Bereich **WA2** (Nord/Ost) an der Aubinger Allee auf Höhe des Grünfingers als erster und zentraler Schwerpunkt
- ergänzend im Bereich **WA7** (gegenüber der Otto-Meitingen-Straße), um zusätzlichen Bedarf, insbesondere im nördlichen Teil Freiham, abzudecken
- im **SO1** sowie im **SO2/ MK 2 (6)** im ersten Realisierungsabschnitt als nachrangige Reserveflächen mit begrenzter Kapazität

Die Umsetzung soll schrittweise und bedarfsgerecht erfolgen. Grundlage hierfür ist die zu Beginn durchgeführte Bedarfsermittlung in Form einer Prognose, aus der sich zunächst eine vorläufige Kapazitätsobergrenze von 300 Stellplätzen ergibt. Sofern ein Bedarf über 300 Stellplätze hinaus entsteht, sind die zuständigen Gremien, Fachreferate sowie weiteren städtischen Akteure erneut einzubinden. Die Stellplätze sind als anmietbare Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen des ersten Realisierungsabschnittes vorgesehen und sollen dazu beitragen, kurz- und mittelfristig den Parkdruck im Quartier spürbar zu entlasten. Die Nutzung der Interimsstellplätze ist zeitlich zu befristen (drei Jahre) sowie zu sozialverträglichen, jedoch die für Tiefgaragenstellplätze in Freiham entsprechenden Konditionen nur auf künftigen Baulandflächen anzubieten, um eine Rückführung der Flächen in die planmäßige Entwicklung zu gewährleisten. Sollte sich im Lauf der Evaluation der befristeten Stellplätze ein längerfristiger Stellplatzbedarf ergeben, werden weitere Angebote im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes im 1. BA 2. RA in Form von Pufferstellplätzen in den dort geplanten Mobilitätshäuser entstehen.

Die Umsetzung der temporären Parkplatzflächen soll zeitnah erfolgen. Die dafür notwendigen Untersuchungen sind abgeschlossen. Die Grundstücke werden vom Zweckverband Freiham und vom Kommunalreferat ausgeschrieben; die entsprechenden Ausschreibungsunterlagen werden derzeit vorbereitet.

Mittelfristig

Zu den vorgeschlagenen mittelfristigen Maßnahmen ist festzuhalten, dass zunächst die Umsetzung der bereits geplanten kurzfristigen Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Interimsstellplätze auf den oben genannten Flächen WA2 (Nord/Ost), WA7, SO1 und SO2/MK2 (6) im Vordergrund steht. Diese Maßnahmen dienen dazu, den aktuellen Parkdruck zeitnah zu entlasten. Zunächst soll beobachtet und bewertet werden, wie dieses zusätzliche Angebot von den Bewohner*innen des ersten Realisierungsabschnitts angenommen wird und inwieweit dadurch der bestehende Bedarf gedeckt werden kann. Auf dieser Grundlage kann der weitere Handlungsbedarf für mittelfristige Maßnahmen belastbar bewertet werden.

Eine vorgezogene Realisierung des Mobilitätshauses im Bereich SO1 im zweiten Realisierungsabschnitt vor dem derzeit vorgesehenen Zeithorizont bzw. unabhängig von der Vergabe der zugehörigen Bebauung in den Baublöcken WA2 und WA3 ist angesichts der aktuellen Haushaltslage und der damit verbundenen hohen Baukosten sowie der notwendigen Zwischenfinanzierung durch die LHM derzeit nicht darstellbar.

Aus denselben Gründen wird derzeit auch von der Errichtung temporärer Hochstellgaragen abgesehen. Die gewählte Lösung der temporären Interimsstellplätze stellt eine kostengünstige und vergleichsweise leicht rückbaubare Option dar. Ein temporärer Hochbau wäre hingegen weder nachhaltig noch ressourcenschonend im Sinne langfristiger Stadtentwicklungsziele.

Eine Nutzung des Kirchengrundstücks GB4 für temporäre Garagenanlagen ist nicht vorgesehen. Für diesen Bereich wird vielmehr das Ziel verfolgt, die Planungen einer quartiersdienenden Zwischennutzung fortzuführen und weiter zu stärken.

Zukünftige Planungen

Im Hinblick auf die langfristige Sicherstellung einer ausreichenden Stellplatzversorgung ist festzuhalten, dass die verkehrliche Entwicklung Freiham's weiterhin auf den schrittweisen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ausgerichtet ist. Ein wesentlicher Baustein hierbei ist die weiterhin vorgesehene Verlängerung der U-Bahn München U5 nach Freiham. Mit der Anbindung an das Münchner U-Bahn-Netz wird langfristig eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Quartiers erwartet, wodurch sich der motorisierte Individualverkehr und damit auch der Parkdruck im Stadtteil nachhaltig reduzieren sollen.

Gleichzeitig werden die aktuellen Bedarfe bereits im Rahmen der Planungen für den zweiten Realisierungsabschnitt berücksichtigt. In den dort vorgesehenen Mobilitätshäusern wurden bewusst Pufferkapazitäten eingeplant, um den derzeitigen und mittelfristigen Stellplatzbedarf aufzufangen und die Zeit bis zur Realisierung der U-Bahn-Anbindung zu überbrücken.

Die Mobilitätshäuser sind dabei bewusst flexibel konzipiert, sodass die heute für Stellplätze vorgesehenen Flächen künftig, bei veränderten Mobilitätsbedarfen und verbesserter ÖPNV-Anbindung, auch in andere Nutzungen umgewandelt werden können. Damit wird sowohl dem aktuellen Bedarf Rechnung getragen als auch eine langfristig anpassungsfähige Quartiersentwicklung ermöglicht.

Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV und des Individualverkehrs

1. Schnellbuslinie:

Grundsätzlich gilt, dass zusätzliche Angebote eine auskömmliche Finanzierung benötigen, das heißt Fahrzeuge, Fahrer*innen und Betrieb. Dies ist aktuell für solch hochpreisige Zusatzangebote nicht möglich, außer der Stadtrat der LHM würde entsprechende Prioritäten setzen, die aber zu Lasten anderer Angebote gehen würden. In der Mittelfristplanung von MVG und LHM ist ein solches Angebot nicht vorgesehen.

Ein attraktiver Schnellbus sollte zudem Reisezeitvorteile generieren, die auf dem Weg nach Moosach auf zu wenigen Abschnitten (Vierspurigkeit) generiert werden können. Die Anbindung eines Schnellbusses an die bestehende U5 am U-Bahnhof Westendstraße musste ebenfalls aus oben genannten finanziellen Gründen verworfen werden; hier wäre zumindest die Fahrt über die A96 einer Schnellbusverbindung zugutegekommen. Allerdings standen (und stehen) dem - neben den hohen Kosten (hoher einstelliger Millionenbetrag für Anschaffung und Betrieb) - auch die Verstauungen stadteinwärts auf der A96 während der Hauptverkehrszeit entgegen.

2. Sicherstellung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes zur Weiterführung der U5 nach Freiham:

Die Sicherstellung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes ist Voraussetzung für die Realisierung der U5 von Pasing nach Freiham. Über die Realisierung der Maßnahme und die dafür bereitzustellenden Haushaltsmittel entscheidet der Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung, die erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann. Ebenso kann frühestens nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt Bahnhof Pasing bis Bahnhof Freiham-Zentrum ein Förderantrag gestellt werden.

3. Kurzfristiger Ausbau Radnetz Richtung Innenstadt:

Eine Prüfung zur Verbesserung der Radwegführung aus Freiham Richtung Innenstadt kann durchgeführt werden bzw. es besteht schon ein entsprechender Stadtratsauftrag, der bearbeitet wird.

Bei einem „Ausbau“ kann allerdings der Fokus nur auf Maßnahmen liegen, die keine größeren Umbauten im Straßenraum erfordern bzw. bei denen hinsichtlich der Verkehrssicherheit Maßnahmen als erforderlich angesehen werden, da die städtische Haushaltslage ein anderes Vorgehen kaum zulässt. So werden keine baulichen Maßnahmen auf längeren Straßenabschnitten umgesetzt, sondern eher nur verkehrsrechtliche Anordnungen ausgeführt. Bei möglichen Anordnungen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen der StVO maßgebend.

Grundlage der Prüfungen wäre das bereits erarbeitete IR III und IR IV Netz, wobei aber das IR IV noch nicht vom Stadtrat beschlossen worden ist (siehe auch Punkt 4).

Ob diese Prüfung dann extern oder intern durchgeführt wird, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

4. Ausbaukonzept Radwegenetz im 22. Stadtbezirk:

Für die LHM wird derzeit ein aktuelles Radverkehrsnetz (s. Punkt 3) erarbeitet. Nach und nach werden die in verschiedenen Netzkategorien eingeteilte Radverkehrsverbindungen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Dabei sind für den Stadtbezirk 22 die Anregungen, Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge der Routen, die im Rahmen der Online-Befragung (siehe <https://unser.muenchen.de/radverkehr>) und gemeinsam mit dem Bezirksausschuss erarbeitet wurden, aufgenommen und geprüft worden. Konkret wurden die Routen 2 bis 6 (zum großen Teil inkl. Alternativführung) und die Radschnellverbindung in den aktuellen Entwurf des Radverkehrsnetzes der LHM übernommen. Sobald der Stadtrat die Vorschläge beschlossen hat (s. Punkt 3), können die nächsten Umsetzungsschritte erfolgen. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Ausgestaltung der einzelnen Radinfrastruktureinrichtungen die Regelungen der einschlägigen gesetzlichen und technischen Regelwerke beachtet werden müssen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 08719 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

