Anlage 1

Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

MÜNCHEN
UNTERWEGS

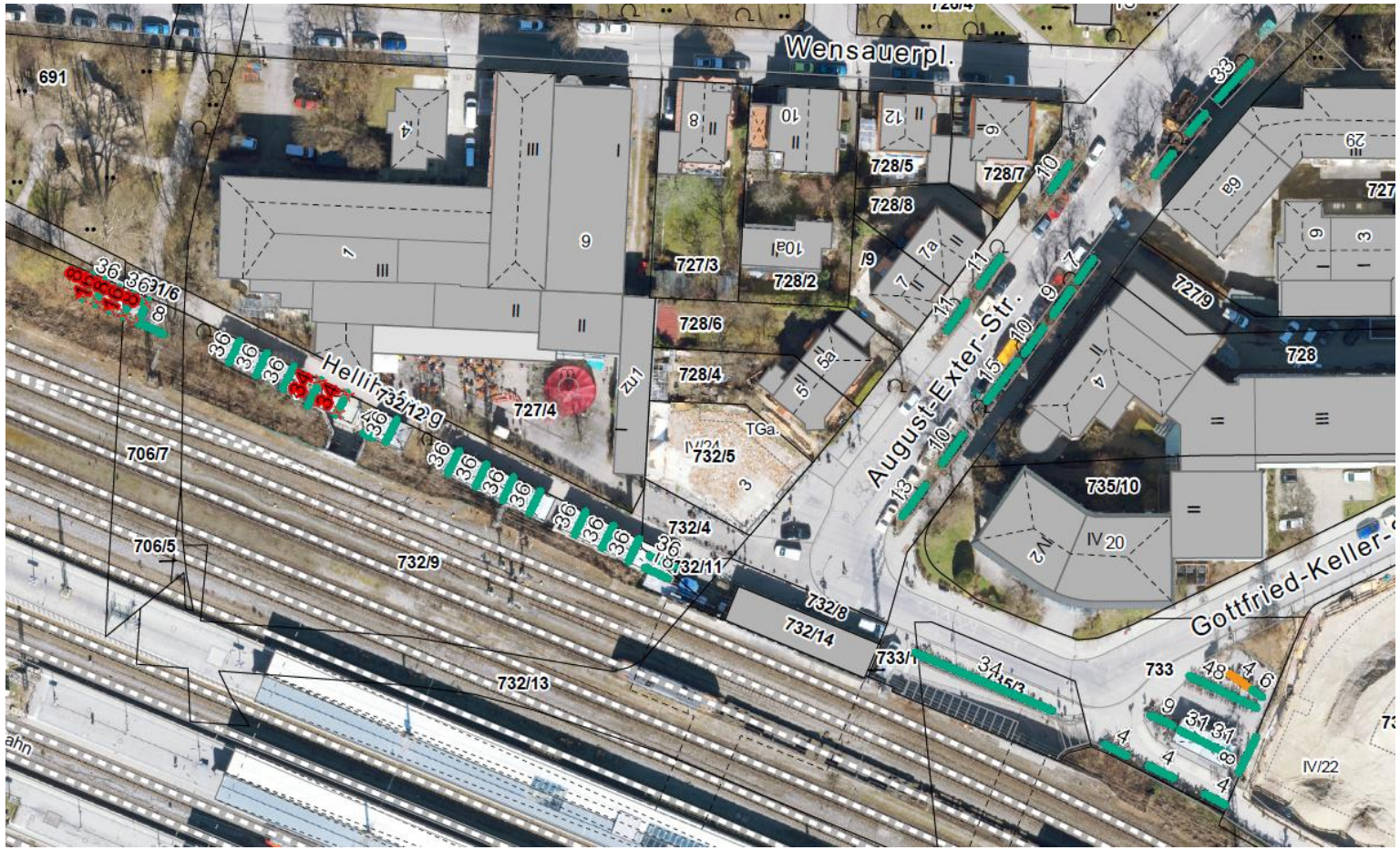
Fahrradparken Pasing Nord

Varianten: Kurzpräsentation

München, August 2026

Fahrradparken Pasing Nord

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat



Quelle: eigene Darstellung: GeoInfoWeb

Ausgangslage

- Defizit von ca. 650 Fahrrad-abstellplätzen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing
- Bestehende Fahrradabstellan-lagen sind dezentral rund um Bahnhofsbereich verteilt

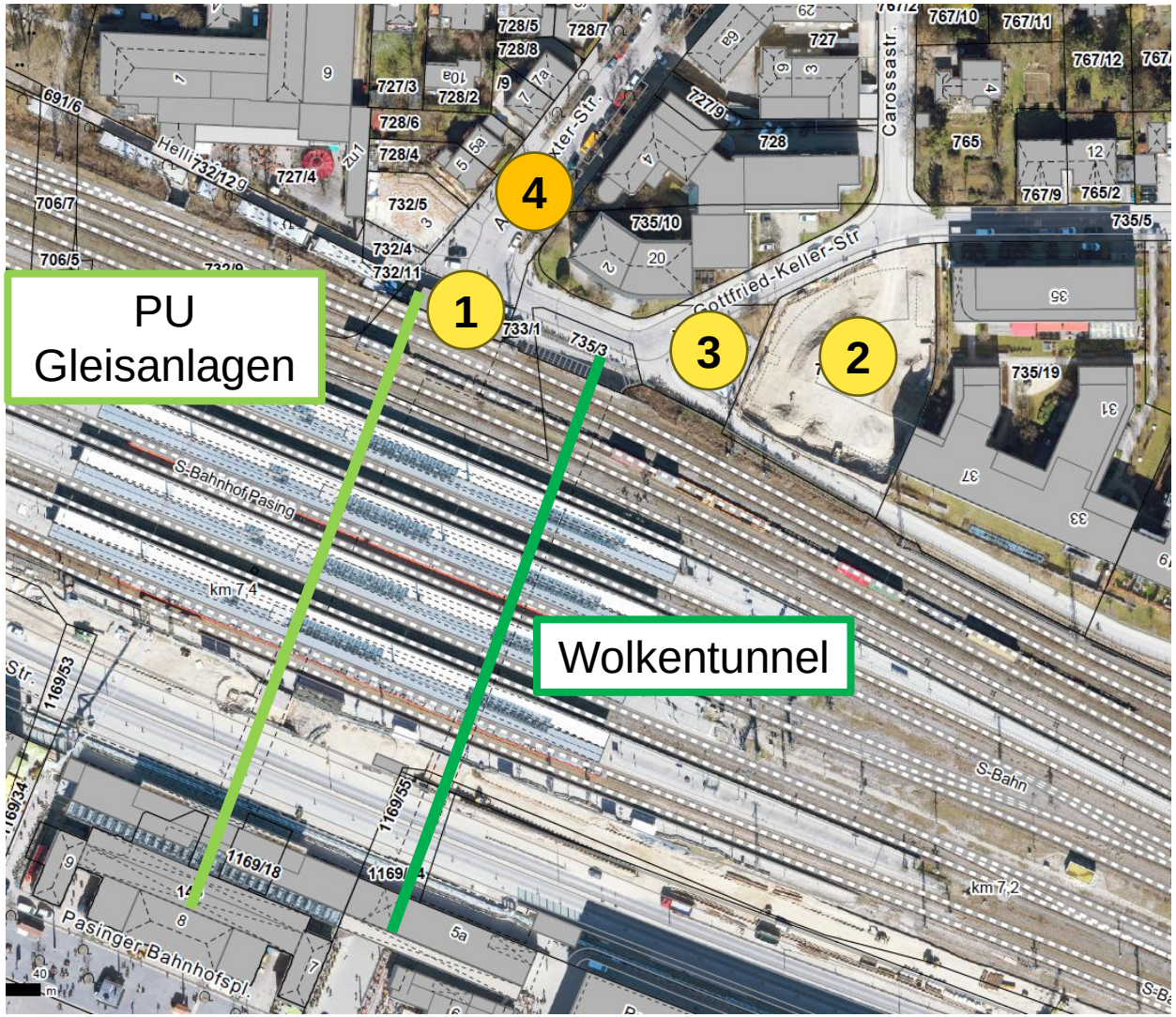
Zielsetzung

- Deckung des prognostizierten Bedarfs von ca. 650 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen (Quelle: Bedarfsabschätzung aus dem Jahr 2023 des MVV)

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Pasing Nord

Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Varianten Fahrradparken

1. Variante 1 (Zugangsgebäude DB)
2. Variante 2 (Gottfried-Keller-Str 39)
3. Variante 3 (städtisches Flurstück)
4. „Nullvariante“ → keine der drei anderen Varianten

Sonstige (Infrastruktur-)Einrichtungen

- Wolkentunnel
- Personenunterführung (PU) Gleisanlagen

Quelle: eigene Darstellung;
Quelle Hintergrund: GeoInfoWeb

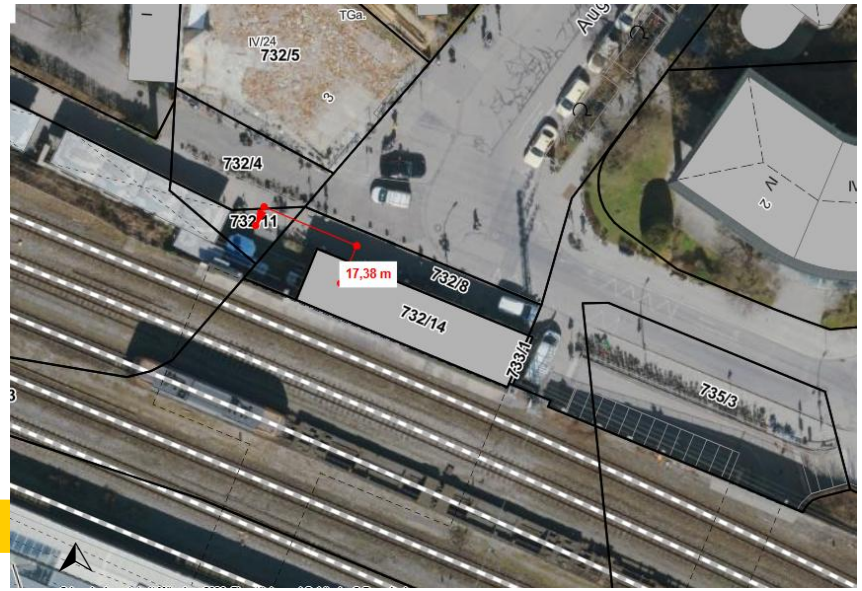
MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Zugangsgebäude DB

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat



Quelle: DB Infra GO – Visualisierung aus Machbarkeitsstudie atelier 4D Planungs GmbH



Quelle: GeoInfoWeb

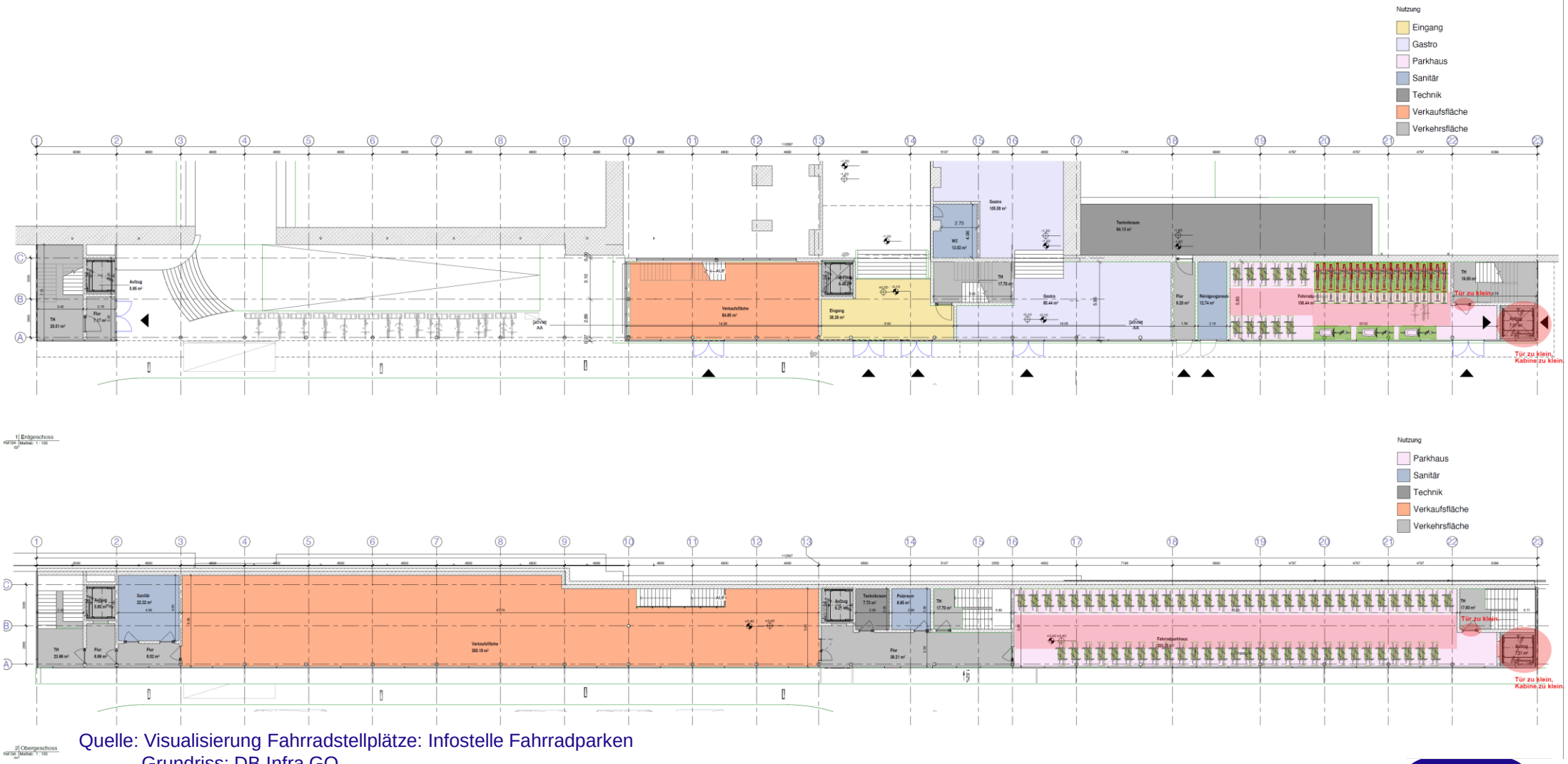
- Minivariante und Maxivariante in Planung der DB InfraGO AG
- Flächen für Fahrradparken nur bei Maxivariante vorhanden (ca. 310m², davon 105m² im EG und 205m² im OG)
- Ca. 190 Fahrradabstellplätze mit EG und OG
- → deckt ermittelten Bedarf am Bahnhof Pasing Nord zu ca. 29% ab.

  → Erschließung OG über zusätzliche Schieberampe
- Zugang zum Bahnhof Pasing in ca. 15m bis 20m zur PU Gleisanlagen (ideale Lage)
- Inbetriebnahme der Mini-Variante laut DB InfraGO AG Ende 2029 geplant => Jahr der Inbetriebnahme der Maxi-Variante frühestens 2030

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Zugangsgebäude DB

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

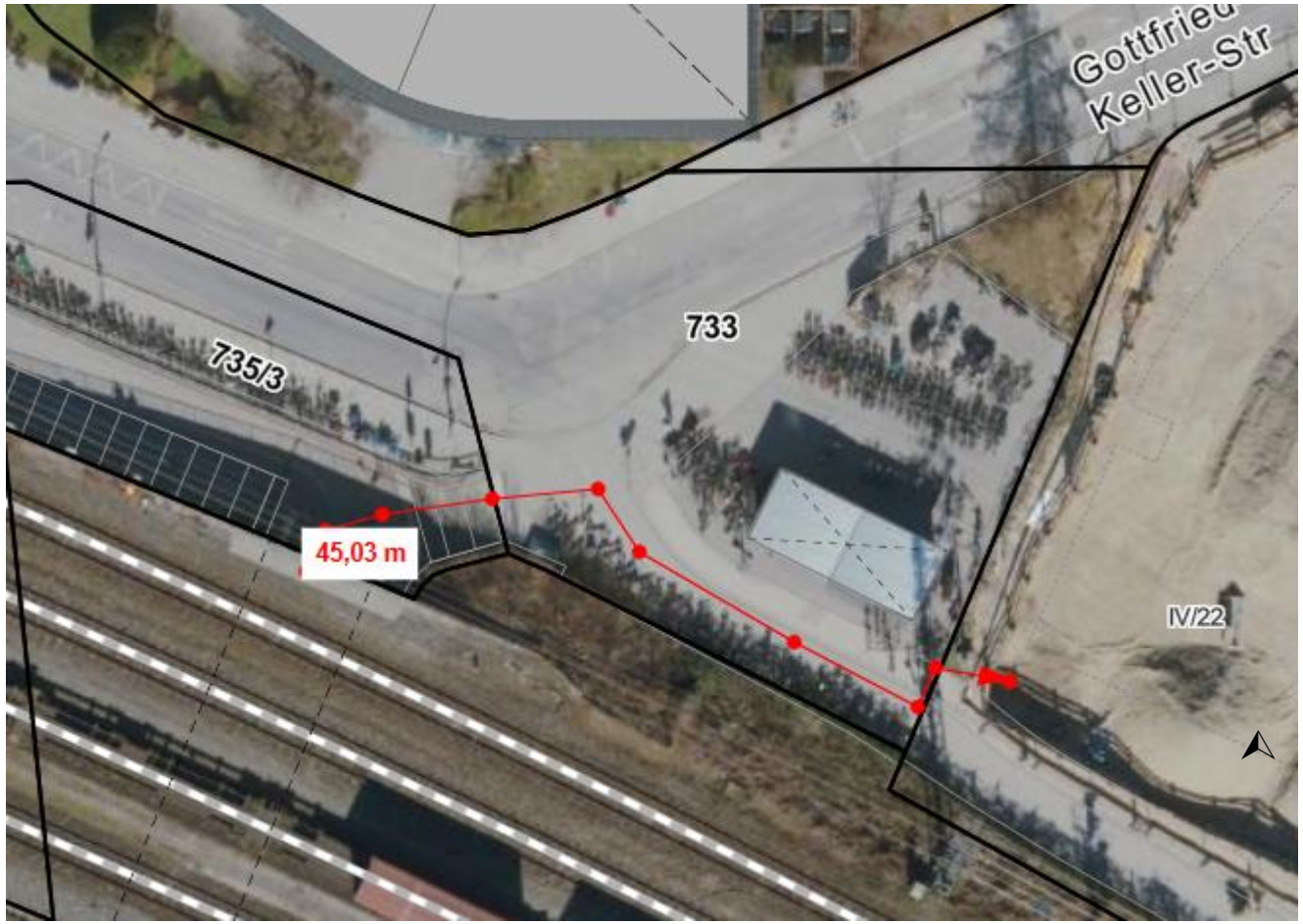


Quelle: Visualisierung Fahrradstellplätze: Infostelle Fahrradparken
Grundriss: DB Infra GO

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Gottfried-Keller-Straße 39

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat



Quelle: GeoInfoWeb

- Angebot von ca. 670 Fahrradabstellplätzen im UG1 im Bauvorhaben Gottfried-Keller-Str. 39 östlich des Bahnhofs Pasing Nord
- Zugang über Rampe auf der Südseite des Gebäudes direkt an Fuß- & Radwegeverbindung
- Weitere Erschließung über Treppenanlagen sowie zwei Aufzüge
- Zugang zum Wolkentunnel in ca. 45m Großes Angebot an unterschiedlichen Fahrradabstellanlagen (Hoch-Tief-Parker, Doppelstockparker, Anlehnbügel etc.)
- Ggf. Erweiterung eines Zugangs auf westl. Gebäudeseite zu berücksichtigen.

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Gottfried-Keller-Straße 39

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat



ca. 442Stk.	DOPPELSTOCKPARKER	50cm Radabstand (z.B. Gronard EasyLift 500D / Orion 5R Compact o.glw.)
ca. 143Stk. bzw. + 143Stk. aufrüstbar	HOCH-TIEF-PARKER	50cm Radabstand (z.B. Gronard Kappa / Orion Beta XXL o.glw.) alternativ. 1 Ebene Doppelstockparker mit 2. Ebene aufrüstbar
ca. 7Stk.	STP FÜR MOBILITÄTS-EINGESCHRÄNKTE	min. 100cm Radabstand Anlehnbügel
ca. 9Stk.	SPEZIALRÄDER	150cm Radabstand Anlehnbügel / Bodenanker
ca. 67Stk.	ANLEHNBÜGEL (AB)	tw. kostenpflichtig 80cm Radabstand Anlehnbügel
ca. 668Stk. bzw. auf ca. 811 Stk. aufrüstbar	ABSTELLPLÄTZE	

Quelle: Bucher Properties

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken Gottfried-Keller-Straße 39

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

- Langfristiges Vertragsmodell mit einer Laufzeit von 30 Jahren inkl. Betriebspflicht und der Entrichtung eines einmaligen Nutzungsentgelts möglich
  - → Betrieb und Nutzung müssen durch eine vorsteuerabzugsberechtigte Gesellschaft erfolgen
  - → Nutzungsentgelt über Stellplatzablösemittel finanzierbar (aber: Verwaltungs- und Nebenkosten zusätzlich an Eigentümer zu entrichten)
- Privater Investor hat eine Förderzusage vom Bund in Höhe von 4,5 Mio. Euro erhalten.
- Lage im Vergleich zu Standort DB weniger attraktiv
- Inbetriebnahme 2027 geplant

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken auf städtischem Flurstück

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat



Quelle: Mögliche Ausgestaltung Fahrradtiefgarage mit Treppenzugang (Quelle: Mailänder Consult; Kartengrundlage: Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: Bayerische Vermessungsverwaltung 2021)

- Fahrradtiefgarage bei städtischem Flurstück könnte ca. 580 Fahrrad-abstellplätze ermöglichen (ggf. Erhöhung auf 680 möglich)
- Zugang zum Wolkentunnel in ca. 20m | Umfangreiche bauliche Maßnahmen, u.a. aufgrund von Spartenverlegungen erforderlich
- Keine belastbare Kostenschät-zung vorhanden
- Langfristiger Realisierungshorizont

MÜNCHEN UNTERWEGS

„Nullvariante“



Quelle: eigene Aufnahme MOR (Stand: April 2026)

- Anlagen rund um den Bahnhof Pasing Nord nahezu ausgelastet
- BAU plant Neuordnung der Fläche auf dem Flurstück 733 (Gemarkung Pasing) und Tausch der Anlagen an der August-Exter-Straße zu Anlehnbügel

  → Verringerung der Kapazität in der August-Exter-Straße
- Das prognostizierte Defizit bleibt bestehen.

Qualitative Bewertung – Kriterien

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

- Kapazität an Fahrradstellplätzen
- Entwicklungs- bzw. Erweiterungspotential der Fahrradstellplatzkapazität
- Lage ÖPNV (Wegstrecke zum Umstieg in den ÖV (Schiene))
- Funktionalität | Erschließung der Fahrradabstellanlage
- Ausstattung
- Betrieb und Unterhalt
- Fördermöglichkeiten
- Jahr der Inbetriebnahme
- Kosten für die LHM

MÜNCHEN UNTERWEGS

Qualitative Bewertung – Matrix

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Kriterium / Variante	Zugangsgebäude DB InfraGO (Variante 1)	Bauvorhaben Gottfried-Keller-Straße 39 (Variante 2)	städtisches Flurstück 733 (Gemarkung Pasing; Variante 3)	Null-Variante (Variante 4)
Kapazität an Fahrradstellplätzen	+ Erhöhung der Kapazität um ca. 29%	+ erforderliche Kapazität wird erreicht bzw. leicht übertroffen	+ Bedarf könnte mit ca. 580 Stellplätze gedeckt werden	- Kapazität bleibt nahezu gleich
Entwicklungs- bzw. Erweiterungspotential der Fahrradstellplatzkapazität	- keine Erweiterung möglich	+ Erweiterung (nach Auslastung) möglich	+ geringe Erweiterung möglich	- keine Erweiterung möglich
Lage ÖPNV	+ Lage direkt im Zugangsgebäude → schneller Zugang zu Bahngleisen	+ etwas längere Wege zurückzulegen, um ÖPNV zu erreichen	+ direkte / schnelle Anbindung an den Wolkentunnel	- Fahrradabstellplätze dezentral verteilt, verbunden mit unterschiedlich langen Wegen
Funktionalität | Erschließung der Fahrradabstellanlage	+ Erschließung im EG sowie OG über Treppe inkl. Schieberampe	+ Erschließung über befahrbare Rampen sowie zwei Aufzüge	+ Erschließung über Treppe mit Schieberampe	+ ebenerdige, barrierefreie Erschließung
Ausstattung	+ Vielfältigkeit der Fahrradabstellanlagen	+ hohe Vielfältigkeit der Fahrradabstellanlagen	+ Vielfältigkeit der Fahrradabstellanlagen	- geringere Vielfältigkeit der Fahrradabstellanlagen

MÜNCHEN UNTERWEGS

Qualitative Bewertung – Matrix

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Kriterium / Variante	Zugangsgebäude DB InfraGO (Variante 1)	Bauvorhaben Gottfried-Keller-Straße 39 (Variante 2)	städtisches Flurstück 733 (Gemarkung Pasing; Variante 3)	Null-Variante (Variante 4)
Betrieb und Unterhalt	+ Betrieb und Unterhalt durch LHM bzw. P&R GmbH	+ Betrieb und Unterhalt durch P&R GmbH	+ Betrieb und Unterhalt durch LHM (BAU)	+ Betrieb und Unterhalt durch LHM (BAU)
Fördermöglichkeiten	+ Fördermöglichkeiten bestehen → noch im Detail zu prüfen	- keine (Investor hat eine Förderzusage)	+ Fördermöglichkeiten bestehen → noch im Detail zu prüfen	+ Fördermöglichkeiten bestehen → noch im Detail zu prüfen
Jahr der Inbetriebnahme	+ kurz- bis mittelfristig 2030	+ kurzfristig 2027	- langfristig 2035+	+ kurz- bis mittelfristig 2030
Kosten für die LHM	+ - Kosten für Infrastruktur und Ausstattung Räume über Stellplatzablöse finanzierbar	+ - • Pauschalierte Verwaltungs- und Nebenkosten ohne Steuerungsmöglichkeit • Kosten für Nutzung und Infrastruktur über Stellplatzablöse finanzierbar	- nicht bezifferbar, da keine belastbaren Kosten für eine TG vorliegen, sondern nur technische Machbarkeit	- Kosten für neue Fahrradinfrastruktur sowie Unterhalt

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fahrradparken – Kosten (Varianten 1 & 2)

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Kosten netto	Fahrradparken Zugangsgebäude DB Variante 1	Fahrradparken Gottfried-Keller-Str. 39 Variante 2
Anzahl Fahrradstellplätze	189	668
Kosten je Stellplatz p.a.	412,80 €	333,10 €
Kosten p.a. (Miete)	78.020 €	-
Kosten p.a. (Nutzung | Grundbucheintrag) ***	-	223.343 €
Kosten Unterhalt je Doppelstock p.a.*	56 €	56 €
Kosten Unterhalt Fläche p.a.*	35.000 €	60.000 €
Herstellungskosten (einmalig) **	168.900 €	-
Verwaltungs- und Nebenkosten (p.a.)	-	43.300 €
Gesamtkosten	**3,67 Mio. €**	**10,5 Mio. €**

* Unterhaltskosten auf Grundlage von Erfahrungswerten der P&R GmbH

** über Stellplatzablöse finanzierbar

*** auch über Stellplatzablöse finanzierbar; entspricht einmaligem Nutzungsentgelt heruntergebrochen p.a.

MÜNCHEN UNTERWEGS

Fazit

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Wesentlich für die Wirksamkeit und damit den Erfolg des Projekts Fahrradparken Pasing Nord ist es, den Bedarf an Fahrrad-abstellplätzen rund um den Pasinger Bahnhof abschließend zu decken und damit die in Kapitel 1 und 2 dargestellte Aus-gangsproblematik mit einem qualitätvollen Angebot nachhaltig und zugleich zügig zu lösen. Besonderes Augenmerk gilt darüber hinaus der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der dafür notwendigen Investition.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt vor diesem Hintergrund, Variante 2 – Fahrradparken in der Gottfried-Keller-Straße 39 – weiterzuverfolgen.

Mit dieser Variante kann der ermittelte Bedarf bereits ab dem Jahr 2027 gedeckt werden. Das Mobilitäts-referat favorisiert damit zugleich die Variante mit dem wirtschaftlichsten Kosten pro Abstellplatz und dem niedrigsten Personal-einsatz (Planen und Bauen durch Dritte). Die Kosten für die grundbuchrechtlich gesicherte Nutzung (einmalig anfallendes Nutzungsentgelt in Höhe von 6,67 Mio. €) können über Stellplatzablösemittel finanziert werden. Zur Finanzierung der ab dem Jahr 2028 jährlich anfallenden Ausgaben in Höhe 128.100 € für die Unterhaltung der eingebauten Fahrradabstellanlagen sowie für sonstige Verwaltungs- und Nebenkosten des Gebäudes werden in den ersten fünf Jahren konsumtive Mittel aus der für das Mobilitätsreferat zur Verfügung stehenden Nahmobilitätspauschale bereitgestellt. Voraussichtlich ab dem Jahr 2033 erfolgt die Finanzierung der laufenden Ausgaben im Rahmen des Eckdatenverfahrens. Das Mobilitätsreferat stellt die rechtzeitige Anmeldung der notwendigen Mittel sicher.

MÜNCHEN UNTERWEGS

MÜNCHEN UNTERWEGS

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Danke!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
gb2.mor@muenchen.de

Abteilung Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Bezirk Nord-West (MOR-GB2.12)

muenchenunterwegs.de