Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

Fahrradparken auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01591

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10029 vom 24.04.2024 wurde die Verwaltung beauftragt für die vorliegenden Varianten zum Fahrradparken auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing Kosten zu ermitteln und diese dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
Inhalt	Kostenermittlung und -darstellung der Varianten für zusätzliches Fahrradparken am Bahnhof Pasing Nord.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen in der Vorzugsvariante ca. 10,5 Mio. € für eine Laufzeit von 30 Jahren. Die Finanzierung der Radabstellanlageninfrastruktur sowie der Ausstattung der Räumlichkeiten erfolgt aus Mitteln der Stellplatz-ablöse.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein Eine Klimarelevanz liegt nicht vor, da mit der Beschlussvorlage weitere vertiefende Planungen und Abstimmungen beauftragt werden und noch keine Realisierung erfolgt.

Entscheidungsvorschlag	• Die Variante 2 zum Fahrradparken am Bahnhof Pasing Nord im Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 wird weiterverfolgt. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Kosten für die Herstellung der Fahrradabstellanlagen im Gebäude der Gottfried-Keller-Straße 39 bzw. die Dienstbarkeitsentschädigung sowie die Kosten für die Eintragung der entsprechenden Dienstbarkeit über Stellplatzablösemittel zu finanzieren. • Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die Herstellung und konkrete Umsetzung der Fahrradabstellanlage im Untergeschoss des privaten Anwesens Gottfried-Keller-Str. 39 fachlich zu begleiten. • Das Kommunalreferat wird beauftragt, mit dem privaten Investor eine dingliche Nutzungsregelung abzuschließen, um die Nutzung als Fahrradabstellanlage für die Öffentlichkeit grundbuchamtlich zu sichern. • Das Mobilitätsreferat wird mit fachlicher Unterstützung des Kommunalreferats sowie unter Beteiligung des Baureferats beauftragt, mit dem privaten Investor einen Betreibervertrag über die Fahrradabstellanlage abzuschließen. • Das Mobilitätsreferat wird mit fachlicher Unterstützung des Kommunalreferats sowie unter Beteiligung des Baureferats beauftragt, mit der P+R GmbH einen Betriebsführungsvertrag über den Betrieb der Fahrradabstellanlage im UG des Anwesens Gottfried-Keller-Straße 39 abzuschließen, sofern dies nicht direkt zwischen Investor und Betreiber erfolgt. • Das Kommunalreferat wird gebeten, die Vertragsverhandlungen über die Herstellung und Nutzung der Fahrradabstellanlage in der Gottfried-Keller-Straße 39 über eine Laufzeit von 30 Jahren zu finalisieren. Die Finanzierung der jährlichen Kosten für den Unterhalt der Fahrradabstellanlagen sowie der sonstigen Verwaltungs- und Nebenkosten für das Gebäude erfolgt in den ersten 5 Jahren aus den für das Mobilitätsreferat zur Verfügung stehenden Mitteln der Nahmobilitätspauschale sowie hiernach und für die restliche Laufzeit über das Eckdatenverfahren. Das Mobilitätsreferat wird diese Mittel zu gegebener Zeit entsprechend anmelden. • Anpassung des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2026 - 2030
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Fahrradparken, Pasing-Obermenzing, ruhender Radverkehr, Bahnhof Pasing Nord
Ortsangabe	Stadtbezirk 21 Pasing-Obermenzing, Bahnhof Pasing Nord

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

Fahrradparken auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01591

Anlage 1: Kurzpräsentation Varianten Fahrradparken
Anlage 2 Stellungnahme der Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis **Seite**

I. Vortrag des Referenten ... 3
1. Management Summary ... 3
2. Anlass ... 3
3. Ausgangslage ... 4
4. Varianten für Fahrradparken am Bahnhof Pasing Nord ... 5
4.1 Variante 1: Fahrradparken im Zugangsgebäude der DB InfraGO AG ... 6
4.1.1 Beschreibung der Variante 1 ... 6
4.1.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 1 ... 8
4.1.3 Kosten für die Variante 1 ... 8
4.2 Variante 2: Fahrradparken im Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 ... 9
4.2.1 Beschreibung der Variante 2 ... 9
4.2.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 2 ... 11
4.2.3 Kosten der Variante 2 ... 11
4.3 Variante 3: Fahrradparken auf stadteigenem Grundstück ... 12
4.3.1 Beschreibung der Variante 3 ... 12
4.3.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 3 ... 14
4.3.3 Kosten der Variante 3 ... 14
4.4 Null-Variante – Verzicht auf das Projekt Fahrradparken Pasing Nord ... 14
4.5 Qualitative Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten ... 15
4.6 Kostengegenüberstellung der Varianten ... 17

5. Bewertung der Varianten, Vorzugsvariante und Entscheidungsvorschlag 18
6. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung 18
6.1 Laufende Verwaltungstätigkeit 19
6.2 Investitionstätigkeit 19
6.3 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt 19
6.4 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm 20
7. Klimaprüfung 20
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten 21
II. Antrag des Referenten 21
III. Beschluss 23

I. Vortrag des Referenten

1. Management Summary

Auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing sind die Fahrradabstellanlagen sehr gut ausgelastet und zum Teil bereits überlastet. Das Mobilitätsreferat hat auf Basis einer Bedarfsabschätzung für Bike & Ride am Bahnhof Pasing der MVV GmbH für die Nordseite des Bahnhofs ein Bedarf von 1.300 bis 1.450 Fahrradabstellplätze prognostiziert. Unter Berücksichtigung des Bestands ergibt sich eine zusätzliche erforderliche Anzahl an Fahrradabstellplätzen von ca. 500 bis 650.

Um den Bedarf zu decken, stehen drei grundsätzliche Optionen zur Verfügung:

1. Öffentliches Fahrradparken im neuen Zugangsgebäude zum Bahnhof Pasing Nord
2. Einrichtung einer öffentlichen Fahrradtiefgarage im Rahmen des privaten Vorhabens eines Investors an der Gottfried-Keller-Straße 39
3. Errichtung einer Fahrradtiefgarage Bahnhof Pasing Nord auf dem stadteigenen Grundstück Flurstück 733, Gemarkung Pasing

Ferner stellt die Stadtratsvorlage eine „Null-Variante“ (Verzicht auf das Projekt „Fahrradparken Pasing Nord“) und deren Konsequenzen vor. Zur Deckung des künftigen Bedarfs wird die Variante 2 (Fahrradparken an der Gottfried-Keller-Straße 39) vorgeschlagen.

Mit dieser Variante kann der ermittelte Bedarf bereits ab dem Jahr 2027 gedeckt werden. Das Mobilitätsreferat favorisiert damit zugleich die Variante mit dem wirtschaftlichsten Kosten pro Abstellplatz und dem niedrigsten Personaleinsatz (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

2. Anlass

Mit Beschluss „Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Pasing Nord“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10029) vom 24.04.2024 wurde festgelegt, die bestehenden Varianten für zusätzliche Fahrradabstellplätze auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing mit Kosten und Nutzen dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Folgende Varianten wurden mit o.g. Beschluss damals vorgeschlagen:

- Fahrradparken im neuen Zugangsgebäude der DB InfraGO AG (Standort 1)
- Fahrradparken im Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 (privater Investor (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing); Standort 2)
- Fahrradparken auf einem städtischen Grundstück (Flurstück Nr. 733, Gemarkung Pasing; Standort 3)

Abbildung 1 zeigt die Lage der drei Varianten für mögliche Standorte für zusätzliches Fahrradparken auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing.

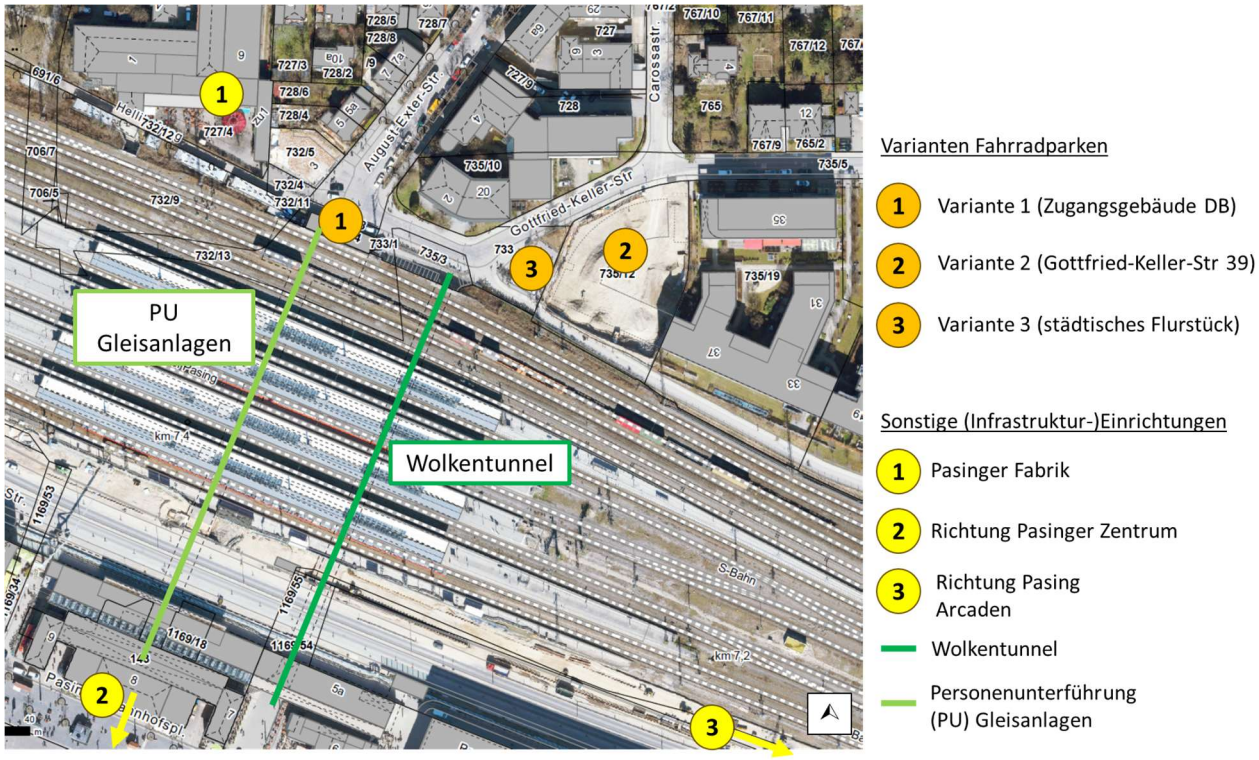


Abbildung 1: Lage der drei Standortvarianten am Bahnhof Pasing Nord (Quelle Hintergrund: GeoInfoWeb, LHM)

3. Ausgangslage

Der Bahnhof München-Pasing ist ein bedeutender ÖPNV-Knotenpunkt im Westen der Landeshauptstadt München. Neben der Lage an der Stammstrecke der S-Bahn München wird der Bahnhof München-Pasing auch von Regional- und Fernverkehrszügen bedient. Mit rund 100.000 Reisenden pro Tag zählt Pasing zu den am stärksten frequentierten Bahnhöfen in Bayern und belegt bayernweit den vierten Platz. Aus einer Stellungnahme der *„Infostelle Fahrradparken“ geht hervor, dass Prognosen der Deutschen Bahn davon ausgehen, „dass die Fahrgastzahlen bis 2040 um etwa 50 % steigen werden. Diese Entwicklung führt zu einem deutlichen Zuwachs des Bedarfs an Radabstellmöglichkeiten und verstärkt den bereits bestehenden Parkdruck im Bahnhofsumfeld.“*

Auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing gibt es im näheren Umfeld viele Fahrradabstellanlagen, die gut bis sehr gut ausgelastet sind. Leider führt dies auch dazu, dass viele Fahrräder wild abgestellt werden, was z.T. mit einer ungeordneten Abstellsituation einhergeht.

Das Mobilitätsreferat hat im Vorfeld zu o.g. Beschluss zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien Pasing-Nord (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 10029) seitens des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) eine Bedarfsabschätzung an Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing durchführen lassen. Hier wurde ein derzeitiger Bestand nur für die Nordseite von 803 Fahrradabstellanlagen ermittelt, davon waren zum Zeitpunkt der Bestandsprüfung baustellenbedingt 720 Stellplätze für den ruhenden Radverkehr nutzbar. Diese werden und wurden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt. Abbildung 2 zeigt eine Übersicht der bestehenden Fahrradabstellanlagen auf der

Nordseite des Bahnhofs Pasing. Ein Teil der Anlagen ist baustellenbedingt abgebaut. Darstellungen in orange sind Abstellflächen für Lastenräder.

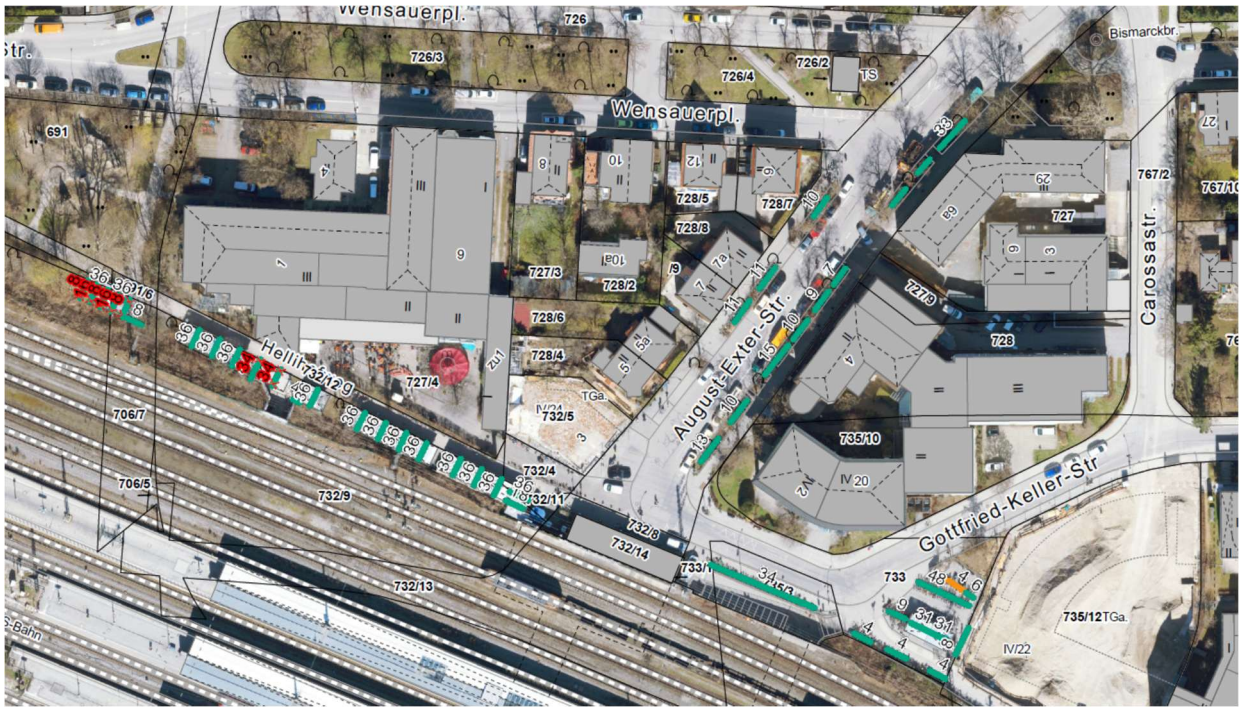


Abbildung 2: Fahrradabstellanlagen im Bestand auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing (Quelle: GeoInfoWeb)

Auf Basis des Bestandes und der bestehenden Auslastung wird für die Nordseite des Bahnhofs Pasing ein zusätzlicher Bedarf an Fahrradabstellanlagen von rund 650 prognostiziert.

In der Zeit bis 2034 laufen die Bauarbeiten für den Bahnhof Pasing der U5. Hierdurch wird es auf der Südseite der beiden Durchlässe immer wieder zu Einschränkungen der Durchgangsbreite kommen. Zur Einhaltung der Auflagen aus den Fluchtwegkonzepten ist daher die Sicherstellung der kompletten Durchgangsbreiten beider Durchlässe an der Nordseite während der Bauzeit des Terminalgebäudes Nord der DB unabdingbar. Dieses wurde der DB bereits in der Planfeststellung auferlegt. Die Maßnahme „Fahrradparken“ darf hieran nichts ändern

4. Varianten für Fahrradparken am Bahnhof Pasing Nord

Mit dem Beschluss zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien Pasing Nord (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10029) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, die bestehenden Varianten (vgl. Kapitel 2) mit Kosten und Nutzen sowie zeitlichem Realisierungshorizont auszuarbeiten und dem Stadtrat erneut, insbesondere hinsichtlich der Finanzierung, zur Entscheidung vorzulegen. In den folgenden Kapiteln 4.1 bis 4.4 werden die drei Standort-Varianten sowie eine Null-Variante beschrieben und deren zu erwartende Kosten dargestellt.

In den Kapiteln 4.5 und 4.6 folgen darauf aufbauend die qualitative Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten sowie ein systematischer Kostenvergleich.

4.1 Variante 1: Fahrradparken im Zugangsgebäude der DB InfraGO AG

4.1.1 Beschreibung der Variante 1

Im Rahmen des Projekts „Nordbahnsteig Pasing“ der DB InfraGO AG wird ein zusätzlicher Fernbahnsteig auf der Nordseite der Gleisanlagen am Bahnhof Pasing errichtet werden. Dies bedingt eine Neuerrichtung des bestehenden Zugangsgebäudes. Im Zuge dessen hat die DB InfraGO AG der Landeshauptstadt München (LHM) die Möglichkeit angeboten, in diesem Zugangsgebäude Flächen für Fahrradparken anzumieten. Nimmt die LHM das Angebot an, wird das Zugangsgebäude entsprechend größer gestaltet, um Flächen für Fahrradparken zu schaffen.

Die DB InfraGO AG hat mitgeteilt, dass in dem zu planenden Zugangsgebäude im Erdgeschoss (EG) sowie im 1. Obergeschoss (OG) Flächen für Fahrradparken zur Verfügung stehen können. Dies betrifft aber nur die so genannte Maxivariante für das Zugangsgebäude. Die Basisvariante sieht keine Flächen für Fahrradparken vor.

Der Standort der Variante 1 ist ca. 15m bis 20m von der Gleiserschließung über die Personenunterführung (PU, vgl. Abbildung 1) entfernt.

Abbildung 3 zeigt eine Visualisierung der Flächen, die für Fahrradparken in der Maxivariante, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie der DB InfraGO AG erarbeitet wurde, vorgesehen sind.

In dieser Maxivariante sind insgesamt 310m² Fläche für Fahrradabstellanlagen verfügbar, davon ca. 105m² im Erdgeschoss und 205m² im Obergeschoss. Es ist anzumerken, dass Erschließungsflächen mit Treppe und Aufzug bereits von der Fahrradabstellfläche abgezogen sind. Die Flächen haben eine Rohbautiefe von ca. 5,85m und eine Rohbauhöhe von 3,0m im Erdgeschoss und 3,30m im Obergeschoss.

Die DB InfraGO AG würde der LHM im Fall eines Mietverhältnisses die Flächen leer zur Verfügung stellen, die jedoch sämtliche erforderlichen Anschlüsse wie Wasser, Strom, Lüftung und Heizung etc. bereithalten und die LHM bzw. ein Servicedienstleister übernimmt den Ausbau und den Einbau des gewünschten Parksystems. Ein langfristiger Mietvertrag, beispielsweise über 30 Jahre, ist aus Sicht der DB InfraGO AG notwendig.

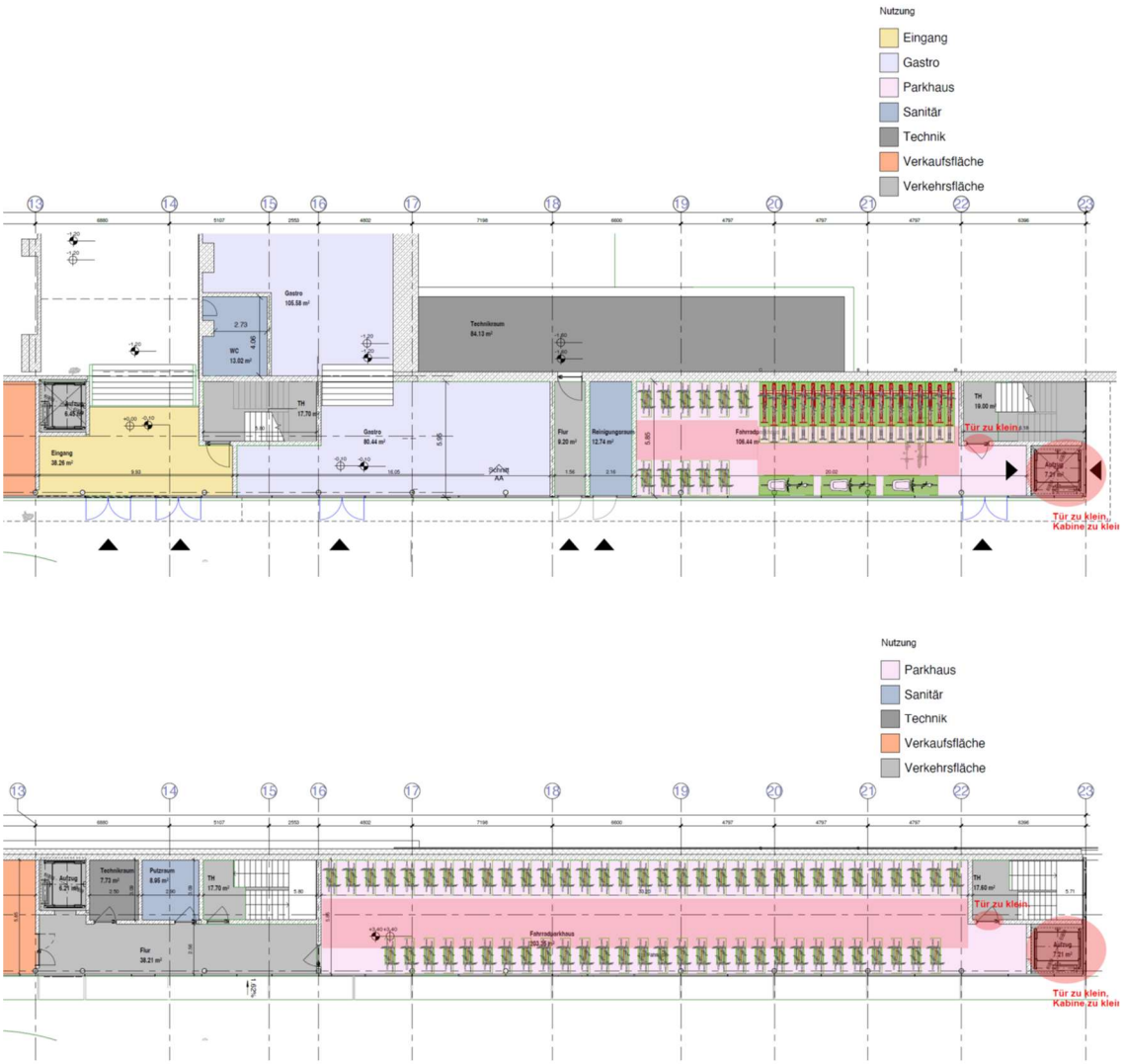


Abbildung 3: Ausschnitt Visualisierung Erdgeschoss und Obergeschoss (Quelle: DB InfraGO AG – Überarbeitung durch Infostelle Fahrradparken)

Die Erschließung der Räumlichkeiten im OG erfolgt über vorhandene Treppen (inkl. Beleuchtung) sowie zwei Aufzüge, die auch für Fahrräder ausgelegt sind. Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger können das 1. OG nicht nutzen, jedoch besteht die Möglichkeit solche Fahrradtypen in den Flächen im EG abzustellen. Eine weitere barrierefreie Erschließung des 1. OG über eine Rampe ist seitens der DB InfraGO AG nicht unterstellt, könnte aber auch im Rahmen der weiteren Planungsleistungen erfolgen. Dies geschieht aber nur, wenn sich die LHM zu dieser Variante bekennt sowie auch die entstehenden Kosten übernimmt. Für die Errichtung eines neuen Zugangsgebäudes beabsichtigt die DB InfraGO AG die dafür benötigten Flächen vollständig in Ihr Eigentum zu übernehmen. Der überwiegende Teil der für das Gebäude benötigten Grundstücksflächen liegt bereits im Eigentum der DB. Eine Grundstücksfläche von ca. 250 m² befindet sich im Eigentum der LHM. Um für den zukünftigen Zustand klare Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten zu erreichen und eine mögliche Förderfähigkeit nicht ausschließen zu müssen, beabsichtigt die DB InfraGO AG alleiniger Eigentümer der für das Gebäude benötigten Flächen zu werden.

4.1.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 1

Nutzen der Variante 1:
Mit Blick auf den ermittelten Bedarf von insgesamt 650 zusätzlichen Fahrradstellplätzen für das nördliche Umfeld des Pasinger Bahnhofs ist Variante 1 leistungsfähig, um hieraus mit max. 189 Fahrradstellplätzen ca. 29% des erforderlichen Bedarfs zu decken. Es bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten. Daher ist die Auslastungseffizienz der Anlage sehr hoch einzuschätzen. Für den ruhenden Radverkehr ist aus dieser Lösung heraus eine Verbesserung zu erwarten. Allerdings wird der ermittelte Bedarf bei Weitem nicht gedeckt, so dass Variante 1 eigenständig keine langfristig nachhaltige Lösung darstellt. Um die Bedarfsdeckung geringfügig zu steigern, könnte zusätzlich zu einer Fahrradabstellanlage im Zugangsbauwerk der DB InfraGO AG im weiteren Verlauf eine Neuordnung bzw. Neusortierung der bestehenden Anlagen an der Oberfläche in Absprache mit dem zuständigen Baureferat erfolgen.

Realisierungshorizont der Variante 1:
Der Baubeginn des Nordbahnsteigs Pasing ist zum jetzigen Zeitpunkt für Mitte 2027 vorgesehen. Die Basisvariante des Zugangsgebäudes ist planfestgeststellt. Für die Maxivariante wäre eine Planänderung erforderlich. Zu diesem späten Zeitpunkt könnte sich durch die Umplanung und ein Planänderungsverfahren nach Aussage der DB InfraGO von Februar 2026 möglicherweise die Inbetriebnahme verzögern. Gleichzeitig hat die DB InfraGO im Februar 2026 die weitere Planung der Maxivariante ausgeschrieben. Nach Auskunft der DB InfraGO AG ist die Inbetriebnahme des Bahnsteigs sowie des Zugangsgebäudes in der Basis-/Mini-Variante für Dezember 2029 vorgesehen. Eine Inbetriebnahme der Maxivariante (inkl. Fahrradparken) ist demnach frühestens in 2030 möglich.

4.1.3 Kosten für die Variante 1

Die Mietkosten für die leeren Flächen liegen zum jetzigen Zeitpunkt bei 21€/m² (Netto-Kaltmiete). Dieser aufgerufene Preis ist mit Stand Juni 2026 gültig und kann sich ggf. durch gestiegene Baukosten o.ä. noch zusätzlich erhöhen.
Hinzu kommen außerdem die Kosten für die Herstellung der Infrastruktur in den anzumietenden Flächen. Die Kosten werden im Folgenden noch genauer dargestellt.
In den verfügbaren Flächen sind nach Rücksprache mit der Infostelle Fahrradparken 189 Fahrradabstellplätze möglich. Dies ergibt umgerechnet einen jährlichen Mietpreis je Stellplatz von ca. 412,80€ (netto).
Die Anzahl an realisierbaren Fahrradstellplätzen deckt den ermittelten Bedarf nur zu einem Teil ab. Aber aufgrund der Lage und der direkten räumlichen Nähe zu den Zugängen zu den Gleisanlagen hat diese Variante einen Lagevorteil gegenüber anderen Varianten.
In der Bedarfsabschätzung, die durch den MVV erarbeitet wurde, wurde bereits der geplante S-Bahnhaltepunkt „München-Berduxstraße“ berücksichtigt. Dennoch wird nicht von einem nennenswerten Rückgang des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen in Pasing ausgegangen, da hier neben Anbindungen an die Trambahn, S-Bahn und den Fernverkehr auch zukünftig die U-Bahn verlaufen wird.
Die Infostelle Fahrradparken hat das Mobilitätsreferat fachlich unterstützt und beraten. Bei der vorliegenden Variante im Gebäude der DB InfraGO AG wurde zudem auf folgendes hingewiesen: „Sollte die vorliegende Planungsvariante weiterverfolgt werden, so wird dringend eine Änderung der Erschließung der beiden Ebenen vorgeschlagen. Da der Platz für eine Fahrradrampe nicht gegeben ist, sollte mindestens eine treppenbegleitende, fest verbaute Schieberampe vorhanden sein. Der Aufzug könnte in diesem Falle weichen und das Treppenhaus vergrößert werden, um eine solche Schieberampe zu ermöglichen. Auch eine Rampe, die sich vom EG nach oben wendelt wäre eine nutzerfreundliche Möglichkeit. Als Minimallösung könnte eine Rinne mit automatischem Transportband verbaut werden, die eine Unterstützung beim Hochschieben bietet (vgl. VelowUp! von Lo Minck). Ebenfalls solle überlegt werden Türen am Ende jeder Etage zu installieren, um eine weitere

Zugangssituation zwischen Empfangsgebäude und Fahrradparkhaus zu schaffen."

Die Kosten für die Anmietung der Räumlichkeiten, die Infrastruktur (= Fahrradabstellplätze) sowie den Unterhalt (laut Angaben aus Erfahrungswerten der P&R GmbH) ermitteln sich wie folgt:

- 21€/m² (Netto-Kaltmiete) à 310m²: 78.020€ p.a.
- Miete je Stellplatz p.a.: 412,80€ p.a.
- Unterhaltskosten p.a.: 38.640€ p.a.
- Herstellungskosten 350€ je Standardstellplatz (127 Stück): 44.450€
- Herstellungskosten 530€ je Stellplatz Doppelstock: 34.450€
- Herstellungskosten Ausstattung Räumlichkeiten: 90.000€

Damit ergeben sich jährliche Miet- und Unterhaltskosten von rund 618 € pro Stellplatz sowie einmalige Herstellungskosten von ca. 78.900€. Zusätzlich dazu sind noch Kosten für einen Ausbau der Flächen einzukalkulieren. Hierbei wurde die P&R GmbH um Unterstützung hinsichtlich dieser Kosten gebeten. Dabei wurden ca. 90.000€ (netto) ermittelt. Die Herstellungskosten können über Stellplatzablösemittel finanziert werden. Eine Übernahme der Miet- und Unterhaltskosten ist im Rahmen der Stellplatzablöse jedoch nicht möglich. Gegebenenfalls bestehen noch zusätzliche Möglichkeiten sich die Kosten (zumindest anteilig) fördern zu lassen. Hochgerechnet auf eine Laufzeit von 30 Jahren ergeben sich Gesamtkosten für die LHM von 3,67 Mio. €. Hier sind die Kosten für den Unterhalt bereits berücksichtigt.

4.2 Variante 2: Fahrradparken im Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39

4.2.1 Beschreibung der Variante 2

Neben der Variante im Zugangsgebäude der DB InfraGO AG besteht die Möglichkeit im Untergeschoss (UG) des privaten Bauvorhabens in der Gottfried-Keller-Straße 39 (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing) Fahrradstellplätze anzumieten. Auf der Fläche des ehemaligen Weyl-Geländes entstehen studentisches Wohnen sowie eine Einzelhandseinrichtung. Im UG können 668 Fahrradstellplätze hergestellt werden, die seitens der LHM angemietet werden können, um sie der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Es besteht hier auch eine Möglichkeit der Aufstockung auf 811 Fahrradabstellanlagen, sofern es die zukünftige Auslastung erfordert.

Der Standort der Variante 2 ist ca. 45m von der Gleiserschließung über den Wolkentunnel (WT, vgl. Abbildung 1) entfernt.

Abbildung 4 zeigt einen Entwurf für Fahrradparken im Untergeschoss des Bauvorhabens auf dem ehemaligen Weyl-Gelände. Die Erschließung erfolgt über eine Rampe auf der Südseite des Gebäudes, die direkt an der Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie liegt. Die Rampe ist zweispurig und hat eine Breite von 4,00m, im Bereich der Zufahrt zum Gebäude verschmälert sich die Rampe auf 3,30m. Die Neigung der Rampe liegt bei 10 % und ist somit laut den Richtlinien im annehmbaren Bereich, sofern die Gesamtlänge von 20 m nicht überschritten wird. Diese werden im vorliegenden Fall aber überschritten. Mit entsprechenden Maßnahmen (z.B. Einhausung) sowie aufgrund der Lage und Geometrie sind keine Alternativen möglich.

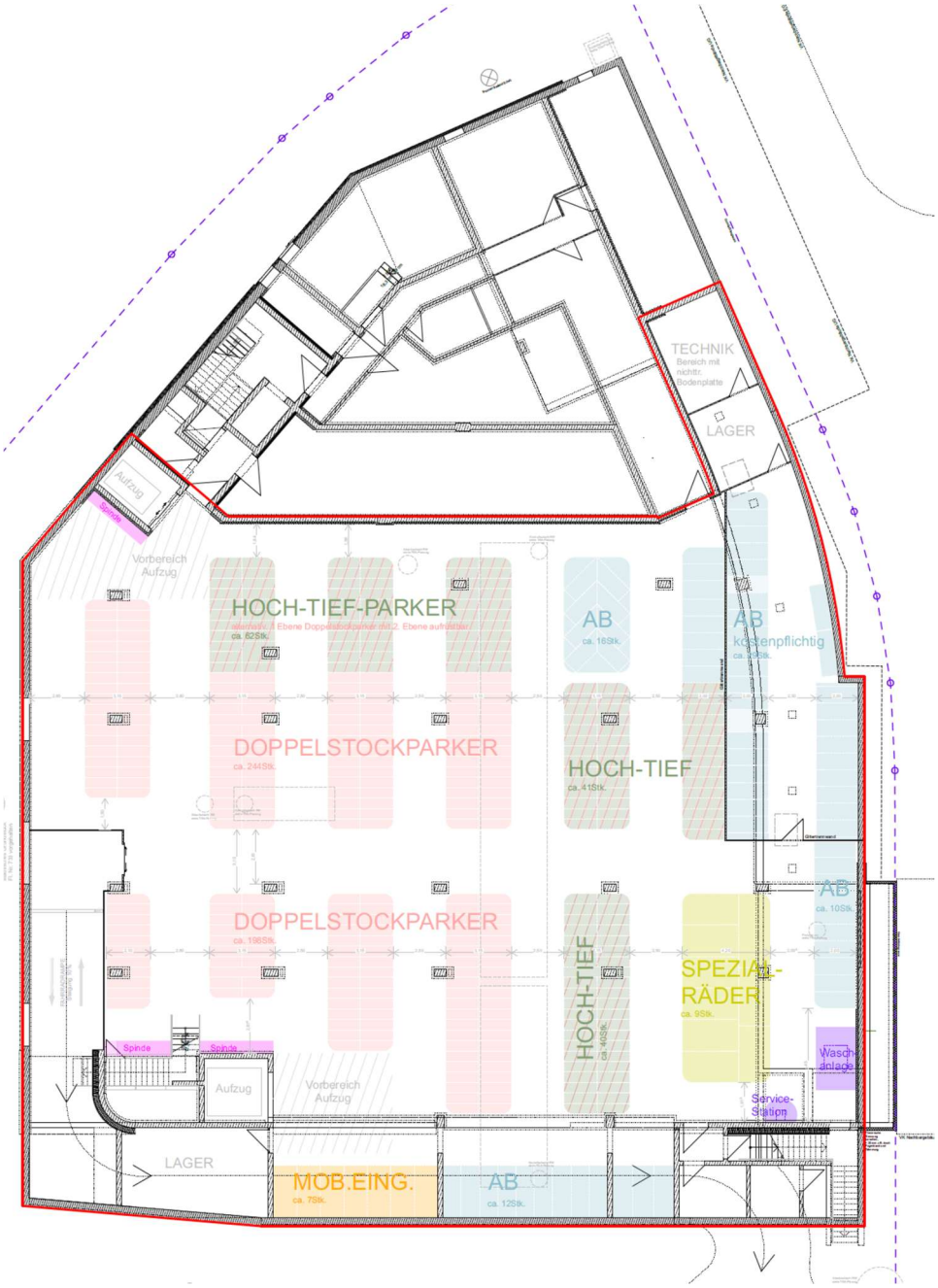


Abbildung 4: Entwurf Untergeschoss Fahrradparken – Projektentwicklung in der Gottfried-Keller-Straße 39, ehemaliges Weyl-Gelände (Quelle: Bucher Properties)

Hinsichtlich der Erschließung der geplanten Fahrradtiefgarage sind neben der Rampe sowie Treppenanlagen zwei Aufzüge vorgesehen. Einer davon liegt an der nordwestlichen Gebäudekante, der zweite Aufzug liegt an der südwestlichen Gebäudekante als weitere Anbindung. Die Fahrradabstellanlagen werden seitens des Eigentümers hergestellt und es ist geplant, die Systeme zu verbauen, die die LHM als Standard festlegt (z.B. Doppelstockparker Modell Easylift 500D, Gronard GmbH). Neben den Doppelstockanlagen sind auch Hoch-Tief-Parker, Anlehnbügel, Stellplätze für Spezialräder, Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte sowie ggf. ein eigens abschließbarer Bereich (ausgestattet mit Anlehnbügeln) geplant. Damit wurde dem Wunsch Rechnung getragen, dass sich die Qualität durch die Vielfalt der Fahrradabstellanlagen erhöht. Zusätzlich dazu wurde vermieden, Angsträume zu erzeugen, die sich durch eine flächendeckende Anordnung von

Doppelstockparkern ergeben hätte.

Diese Standortvariante liegt im Vergleich zu den beiden anderen Varianten weiter entfernt. Die barrierefreie Erschließung mit einem Aufzug ist zu begrüßen.

Das Angebot von 668 Fahrradabstellplätzen (mit Aufstockungsmöglichkeit auf 811) deckt den erforderlichen Bedarf vollumfänglich und lässt darüber hinaus einen moderaten Puffer von ca. 3% nach oben zu.

Da in Variante 2 der ermittelte Fahrradabstellbedarf vollständig gedeckt werden kann, ermöglicht diese Variante, über das städtische Grundstück (Flurstücks 733, Gemarkung Pasing) generell neu nachzudenken und einen Teil dieser Fläche, gelegen zwischen dem Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 und der Straßenverkehrsfläche, zu begrünen, um im nördlichen Bahnhofsvorfeld eine Aufenthaltsfläche zu schaffen.

4.2.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 2

Nutzen der Variante 2:
Mit Blick auf den ermittelten Bedarf von insgesamt 650 zusätzlichen Fahrradstellplätzen für das nördliche Umfeld des Pasinger Bahnhofs ist Variante 2 leistungsfähig, um hieraus mit 668 Fahrradstellplätzen ca. 103% zu decken. Es bestehen Erweiterungsmöglichkeiten um weitere ca. 25% auf 811 Fahrradstellplätze, sofern sich eine vollständige Auslastung auf Dauer einstellen sollte. Mit einer vollständigen Auslastung der Anlage ist damit nur in Spitzenzeiten zu rechnen. Eine Aufstockung auf 811 Fahrradabstellplätze sollte nicht von Anfang an umgesetzt werden.

Realisierungshorizont der Variante 2:
Eine Inbetriebnahme der Fahrradtiefgarage am Standort Gottfried-Keller-Straße 39 ist laut Auskunft der Bauherrenschaft für Anfang 2027 geplant.

4.2.3 Kosten der Variante 2

Für das Fahrradparkhaus hat der Eigentümer einen Förderantrag beim Bund gestellt und eine Förderzusage über 4,5 Mio. € erhalten (Bewilligungsbescheid liegt vor). Die Ko-Finanzierung aus dieser Bundesförderung ist im Angebotspreis für die LHM bereits inkludiert.

Im Rahmen einer Kooperation zwischen dem privaten Investor und der LHM kommt für die Nutzung der Fahrradabstellplätze im Untergeschoss des Bauvorhabens nur ein langfristiges Modell mit 30 Jahren Laufzeit in Frage. Die LHM hat hierfür verschiedene Vertragsmodelle (Mietvertrag; Nutzungs- und Betreibervertrag) im Hinblick auf das entstehende Gesamtkostenvolumen und die Finanzierungsmöglichkeiten aus der Stellplatzablöse geprüft und hieraus den Nutzungs- und Betreibervertrag, verbunden mit einer Einmalzahlung, favorisiert. Im Oktober 2025 wurde der LHM ein aktualisiertes Angebot unterbreitet, das ein einmaliges Nutzungsentgelt in Höhe von 6,67 Mio. € (netto) beinhaltet.

Die Refinanzierung des Nutzungsentgelts über Stellplatzablösemittel wurde in der Lenkungsgruppe Stellplatzablöse in ihrer Sitzung im 4. Quartal 2025 behandelt und mit der Maßgabe einer abschließend positiven Prüfung der rechtlich konformen Verwendung zugestimmt.
Nach rechtlicher Würdigung ist die beabsichtigte Finanzierung aus Stellplatzablösemitteln dem in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe c BayBO eröffneten Verwendungszweck zuzuordnen. Das einmalige Nutzungsentgelt wird für die Schaffung öffentlicher Fahrradabstellplätze und deren für 30 Jahre gesicherte öffentliche Nutzung entrichtet. Die hierfür vorgesehene grundbuchliche Sicherung des Nutzungsrechts stellt sicher, dass die mit dem Entgelt finanzierte Nutzung langfristig gewährleistet ist. Das Nutzungsentgelt ist damit als

Gegenleistung für die Einräumung und Sicherung des Nutzungsrechts (Dienstbarkeitsentschädigung) unmittelbar der Schaffung öffentlicher Fahrradabstellplätze zuzuordnen. Die Verwendung der Stellplatzablösemittel für das Projekt ist damit vom gesetzlichen Verwendungszweck des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 Buchst. c BayBO umfasst.

Zusätzlich sind Neben- und Verwaltungskosten zu entrichten. Die Verwaltungskosten liegen bei 1,50% p.a. pauschal (netto), die Nebenkosten liegen bei 2,50€ je m² je Monat (netto). Der Betrieb muss laut Eigentümer durch eine vorsteuerabzugsberechtigte Gesellschaft erfolgen.
Um die Angebote untereinander vergleichbar zu machen, wurden die aufgerufenen Kosten auf einen Betrag je Stellplatz und Jahr heruntergebrochen. Abzüglich der Förderung belaufen sich die jährlichen Kosten bei dieser Variante bei ca. 333,10€ je Stellplatz (bei Ansatz von 668 Fahrradabstellplätzen). Die Unterhaltskosten pro Jahr liegen bei ca. 84.750€ für 668 Fahrradabstellplätze (Angaben aus Erfahrungswerten der P&R GmbH). Die P&R GmbH sollte bei dieser Variante ebenfalls als Betreiberin der Fahrradabstellanlage vorgesehen werden. Entsprechende Beauftragungen und Vereinbarungen sind entsprechend Beschlussfassung zu treffen. Ebenfalls hinzuzurechnen sind die Verwaltungs- und Nebenkosten, die bei ca. 43.300€ pro Jahr liegen. Daraus ergeben sich Gesamtkosten (Nutzung, Unterhalt, Verwaltung) von ca. 10,5 Mio. € für 30 Jahre, wovon die o.g. 6,67 Mio. € für das Nutzungsentgelt (netto) über Stellplatzablösemittel finanzierbar sind. Die jährlichen Gesamtkosten betragen umgerechnet rund 525€ pro Stellplatz.

Da im Angebot des privaten Investors bereits eine Bundesförderung inkludiert ist, sind in der vertraglichen Vereinbarungen Regelungen zu treffen, dass der LHM im Falle eines Förderausfalls keine zusätzlichen Kosten entstehen.

4.3 Variante 3: Fahrradparken auf stadteigenem Grundstück

4.3.1 Beschreibung der Variante 3

Als dritte Variante wurde im Rahmen des Beschlusses zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien Pasing Nord (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 10029) die grundsätzliche technische Machbarkeit einer Fahrradtiefgarage auf dem stadteigenen Grundstück (Flurstück 733, Gemarkung Pasing) geprüft.

Abbildung 5: Mögliche Ausgestaltung Fahrradtiefgarage mit Treppenzugang (Quelle: Mailänder Consult; Kartengrundlage: Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: Bayerische Vermessungsverwaltung 2021)



Abbildung 5 zeigt die mögliche Anordnung einer Tiefgarage, in der 576 Fahrradabstellplätze untergebracht werden könnten. Würde man die Fläche unter der Fahrbahn in Richtung Westen unter der Gottfried-Keller-Straße erweitern, könnte die Kapazität um 104 Fahrradabstellplätze auf insgesamt 680 erhöht werden.

Der Standort der Variante 3 ist ca. 20m von der Gleiserschließung über den Wolkentunnel (WT, vgl. Abbildung 1) entfernt.

Da hier jedoch umfangreiche Maßnahmen im Bereich von Spartenverlegungen notwendig sind, sind hier Aufwand und Nutzen gegeneinander abzuwägen. Auch gegebenenfalls erforderliche Anpassungen hinsichtlich der Entwässerung sind in diesem Stadium nicht berücksichtigt bzw. auch nicht hinsichtlich belastbarer Kosten bezifferbar.

Aktuell steht das städtische Grundstück für die Nutzung als Radabstellanlage an der Oberfläche zur Verfügung. Die vorhandene Radabstellanlage umfasst dabei eine Kapazität von 149 Fahrradstellplätzen, wovon vier für Lastenräder vorgehalten werden. Abbildung 6 zeigt eine aktuelle Situation auf dem städtischen Flurstück 733 (Gemarkung Pasing) und die nahezu vollständige Auslastung.



Abbildung 6: Bestandssituation Bahnhof Pasing Nord (städtisches Flurstück 733, Gemarkung Pasing); Quelle: eigene Aufnahme MOR (Stand April 2026)

Im Falle eines Fortbestands ist aus fachlicher Perspektive im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme eine organisatorische Neuordnung des Fahrradabstellens auf der Fläche anzustreben, um auf diese Weise eine höhere Kapazität und bessere Unterhaltung zu gewährleisten. Das Baureferat hat hierzu erste Vorüberlegungen angestoßen, die nach Entscheidung des Mobilitätsausschusses zu dieser Vorlage ausgelöst werden können.

Weiterhin ist im Sommer 2026 geplant, 20 weitere Stellplätze auf dieser Fläche zu situieren. Die Kosten hierzu belaufen sich nach Auskunft der Fachdienststelle im Baureferat bei ca. 5.000€ und ist unabhängig der Neuordnung der Fläche zu sehen.

4.3.2 Nutzen und Realisierungshorizont der Variante 3

Nutzen der Variante 3:
Die Variante 3 würde mit knapp 580 Fahrradabstellplätzen den erforderlichen Bedarf zu ca. 89% decken. Eine Erweiterung unter den Straßenraum der Gottfried-Keller-Straße um 104 Stellplätze auf 680 übersteigt den ermittelten Bedarf um ca. 5%. Diese Variante bildet eine gute Grundlage zu Verbesserung der Situation im ruhenden Radverkehr am Standort Bahnhof Pasing Nord.

Realisierungshorizont der Variante 3:
Eine Fahrradtiefgarage auf dem städtischen Grundstück wird neben den beiden anderen Varianten diejenige sein, die in der Umsetzung am längsten dauert, da bisher nur die grundsätzliche technische Machbarkeit geprüft wurde. Ein gesicherter Realisierungshorizont ist hier nicht absehbar.

4.3.3 Kosten der Variante 3

Im Beschluss zu den Machbarkeitsstudien Pasing Nord (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 10029) wurden reine Baukosten von bis zu 3,15 Mio. € genannt. Dabei sind zusätzliche Kosten für die Planungsleistungen, das Freimachen des Baufeldes, der Leitungsverlegungen (u.a. Fernwärme), ggf. für die Entsorgung von Altlasten sowie dem Wiederherstellen der Straße/Oberfläche noch nicht berücksichtigt. Weiterhin wird diese Variante aufgrund der hohen zu erwartenden Planungs- und Baukosten (inkl. erforderlicher Spartenverlegungen) als sehr teuer eingeschätzt. Der dargestellte Kostenrahmen ist ferner im Hinblick auf die laufende Baukostenentwicklung sowie Preissteigerungen am Markt auf ein mögliches Realisierungsjahr (voraussichtlich in den 2030er Jahren) zu indizieren.

Mögliche Unterhaltkosten wurden in der Machbarkeitsstudie von 2024 noch nicht betrachtet.

4.4 Null-Variante – Verzicht auf das Projekt Fahrradparken Pasing Nord

Wird keine der vorgeschlagenen Varianten in Umsetzung gehen, wird sich die bestehende Situation auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing nicht verbessern. Das Baureferat plant, die derzeit bestehenden Vorderradbügel im Bereich der August-Exter-Straße durch ein aktuelles Modell auszutauschen. Von einer Erhöhung der Kapazität kann hier nicht ausgegangen werden, da sich die Anzahl der Fahrradstellplätze verringern wird, da die Vorderradklemmen einen geringeren Abstand haben als die rahmenanschließbaren Fahrradständer. Eine genaue Anzahl ist der zuständigen Fachdienststelle im Baureferat noch nicht bekannt bzw. wird diese im weiteren Verfahren erst gesichert ermittelt werden können. Wie bereits erwähnt, plant das Baureferat eine Neuordnung der betroffenen Fläche auf dem Flurstück 733 (Gemarkung Pasing). Im Sommer 2026 werden 20 zusätzliche Stellplätze an dieser Stelle errichtet werden. Im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme und einer organisatorischen Neuordnung des Fahrradabstellens eine ist Kapazitätserhöhung von ca. 20 Stellplätzen möglich. Die zur Verfügung stehenden öffentlichen Flächen stehen für zusätzliche Fahrradabstellanlagen aufgrund der Vielzahl an Nutzungen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing nicht oder nur in geringem Maß zur Verfügung.

4.5 Qualitative Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten

Die Varianten 1 bis 3 sowie die Nullvariante werden im Folgenden qualitativ gegenübergestellt und bewertet. Der Beurteilung liegen dabei folgende Kriterien zugrunde:

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

Tabelle 1 zeigt eine Bewertung aller Varianten anhand der oben genannten Kriterien.

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 Fahrradstell-plätzen	+ 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. Erweiterungs-potential der Fahrradstellplatz kapazität	- keine Erweiterung möglich	+ Erweiterung (nach Auslastung) möglich	+ geringe Erweiterung möglich	- keine Erweiterung möglich
Lage ÖPNV	+ Lage direkt im Zugangsgebäude à schneller Zugang zu Bahngleisen	+ Etwas längere Wege zurückzulegen, um ÖPNV zu erreichen.	+ direkte / schnelle Anbindung an den Wolkentunnel	+ Fahrradabstellplätze dezentral, verbunden mit unterschiedlich langen Wegen
Funktionalität | Erschließung der Fahrradabstellan-lage	+ 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 Fahrradabstell-anlagen
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)
Fördermöglich-keiten	+ Fördermöglichkeiten bestehen noch im Detail zu prüfen	+ 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	- nicht bezifferbar, da keine belastbaren Kosten für eine TG vorliegen, sondern nur technische Machbarkeit	- Kosten für neue Fahrradinfrastruktur sowie Unterhalt

Tabelle 1: Bewertung der vorhandenen Varianten (Quelle: eigene Darstellung)

4.6 Kostengegenüberstellung der Varianten

Die Fahrradinfrastruktur ist nach Maßgabe der Bundesförderprogramme „Stadt & Land“ und „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL)“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Weiterhin besteht die Möglichkeit, die Fahrradabstellmöglichkeiten nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) fördern zu lassen. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).

In den Kapiteln 4.1 bis 4.3 wurden die Kosten für die einzelnen Varianten textlich erläutert. Tabelle 2 zeigt die Kosten je Stellplatz inkl. der entstehenden Unterhaltskosten sowie bei der Variante im Zugangsgebäude der DB InfraGO AG die einmalig anfallenden Herstellungskosten für die Fahrradabstellinfrastruktur für die Varianten 1 und 2. Zusätzlich dazu erfolgt eine Hochrechnung der Kosten auf die Laufzeit von 30 Jahren.
Die Kosten für Variante 3 sind zum jetzigen Zeitpunkt – wie bereits im Kapitel 3.3 erwähnt – nicht in einer belastbaren Größenordnung bezifferbar. Neben der inneren Ausstattung der Fahrradtiefgarage mit der entsprechenden Infrastruktur ist auch der Bau einer solchen Anlage (inkl. Spartenverlegungen, Entsorgung von Altlasten etc.) grundsätzlich weiter auszuarbeiten, sofern diese Variante langfristig gesehen, realisiert werden sollte.

Deshalb werden im Folgenden die beiden Varianten 1 und 2 weiter betrachtet. Diese enthalten in ihrer Kostendarstellung in Tabelle 2 Kosten für den Unterhalt für die jeweiligen Flächen sowie die Infrastruktur. Diese Ermittlung erfolgte auf einer Kostenschätzung durch die P&R GmbH, die diese auf Basis von Erfahrungswerten vergleichbarer Anlagen und den Randbedingungen für die beiden Varianten erstellt hat.

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
*** über Stellplatzablöse finanzierbar | Betrag entspricht einmaligem Nutzungsentgelt, heruntergebrochen p.a.

Tabelle 2: Kostendarstellung für die Varianten 1 und 2, aufgrund der unterschiedlichen Ausgangsbedingungen können die Zahlen nicht in eine direkte vergleichende Relation miteinander gesetzt werden (Quelle: eigene Darstellung)

Die Herstellungskosten, die bei Variante 1 anfallen, können über Stellplatzablösemittel finanziert werden. Dies entspricht einem Betrag von knapp 169.000€ (vgl. Kapitel 4.1.3). Hier sind ebenfalls Kosten für die Ausstattung der Flächen (Beleuchtung, Wandfarbe etc.) enthalten. Die Kosten für die empfohlene Schieberampe sind hier noch zusätzlich zu berücksichtigen. Ob die Kosten von der LHM oder der DB InfraGO AG als Gebäudeeigentümerin getragen werden, könnte in weiteren Verhandlungen geklärt werden.

Ebenso können bei Variante 2 (Fahrradparken in dem privaten Bauvorhaben an der Gottfried-Keller-Straße 39) die Kosten für die grundbuchrechtlich gesicherte Nutzung (einmalig anfallendes Nutzungsentgelt in Höhe von 6,67 Mio. €) über Stellplatzablösemittel

finanziert werden. Bei Variante 2 wurde ferner in die dargestellten Kosten bereits die Ko-Finanzierung aus der Bundesförderung i.H. von 4,5 Mio. € eingerechnet (Bewilligungsbescheid liegt vor). In den ermittelten Gesamtkosten sind neben den Kosten für den Unterhalt auch Verwaltungs- und Nebenkosten enthalten, die seitens des Eigentümers im übermittelten Angebot zur Nutzung der Fahrradgarage auch durch die LHM zu tragen sind (vgl. Kapitel 4.2.3).

Grundsätzlich könnten sich auch für die Varianten 1 und 3 Fördermöglichkeiten in Förderprogrammen des Bundes oder des Landes ergeben. Für Variante 2 sind die Fördermöglichkeiten durch die gewährte Bundesförderung hingegen bereits erschöpft.

Aufgrund der unterschiedlichen Anzahl an verfügbaren Fahrradabstellanlagen sowie den Unterschieden in den Angeboten (Variante 1 mit monatlichem Mietpreis je m² und Variante 2 mit einmaligem Nutzungsentgelt zzgl. Verwaltungs- und Nebenkosten) variieren die Kosten entsprechend der geplanten Laufzeit von 30 Jahren sehr stark. Werden die Gesamtkosten rein auf die Anzahl der Fahrradstellplätze heruntergebrochen, so ist Variante 2 pro Stellplatz günstiger.

5. Bewertung der Varianten, Vorzugsvariante und Entscheidungsvorschlag

Wesentlich für die Wirksamkeit und damit den Erfolg des Projekts Fahrradparken Pasing Nord ist es, den Bedarf an Fahrradabstellplätzen rund um den Pasinger Bahnhof abschließend zu decken und damit die in Kapitel 2 und 3 dargestellte Ausgangsproblematik 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 Mobilitätsreferat favorisiert damit zugleich die Variante mit dem wirtschaftlichsten Kosten pro Abstellplatz und dem niedrigsten Personaleinsatz (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.

Nach Inbetriebnahme der Fahrradtiefgarage besteht die Möglichkeit, die Umgestaltung des Bereichs Bahnhof-Pasing-Nordausgang anzustoßen und dafür einen Teil des städtischen Flurstücks 733, Gemarkung Pasing, gelegen zwischen dem Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 und der Straßenverkehrsfläche, zu begrünen, um im nördlichen Bahnhofsvorfeld eine Aufenthaltsfläche zu schaffen.

6. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung

Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen haben folgende finanziellen Auswirkungen:

Unter Kapitel 5 wurde bereits erläutert, wie die Finanzierung für das o.g. Projekt erfolgen kann. Die entstehenden Kosten in Höhe von ca. 10,5 Mio. € für einen Zeitraum von 30

Jahren erfolgt – unterteilt nach investiven und konsumtiven Finanzmitteln – über unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten, die in den folgenden Unterkapiteln und den dort aufgeführten Tabellen einzeln dargestellt werden.

Die Finanzierung des Projektes ergibt sich aus drei unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten. Das einmalige Nutzungsentgelt i.H. von 6,675 Mio. € wird über Stellplatzablösemittelt finanziert. Die konsumtiven Kosten i.H. von 128.100€ p.a. werden über die Nahmobilitätspauschale (bis 2033) gesichert sowie im Anschluss über das Eckdatenverfahren angemeldet.

6.1 Laufende Verwaltungstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen			128.100 € jährlich von 2027 bis 2057
davon:			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)*			128.100 € jährlich von 2027 bis 2057
Sachkonto 653300 IA 63xxxxxxxx			43.300 € jährlich von 2027 bis 2057
Sachkonto 651000 IA 63xxxxxxxx			84.800 € jährlich von 2027 bis 2057

*Die Finanzierung erfolgt in den ersten fünf Jahren (2027 – 2031) über die Mittel der Nahmobililtätspauschale. Der Mittelbedarf ab 2032 ff. wird im Rahmen des Eckdatenverfahren im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung angemeldet.

6.2 Investitionstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)		6.675.300 € in 2027	
davon:			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)	0 €	6.675.300 € in 2027	0 €

6.3 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des vorhandenen Budgets durch die Refinanzierung

a) durch Budgetumschichtung aus dem Deckungsbereich (DB-43-10) aus der Nahmobilitätspauschale für die Jahre 2027 bis 2031

b) durch Refinanzierung aus Stellplatzablösemitteln

Die beteiligten Referate in der Lenkungsgruppe „Verwendung von Stellplatzablösemitteln“– das Mobilitätsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei und das Baureferat hatten die Maßnahme auf Grundlage des damaligen Standes zur Planung in der Sitzung vom 21.11.2025 vorbehaltlich der Stadtratsbefassung zugestimmt. Das geplante Budgetvolumen wurde mit netto 6.675.300 € veranschlagt.

Die Finanzierung soll aus dem Sonderposten „Stellplatzablöse“ erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden genehmigt und in den Haushalt 2027 im Rahmen der Haushaltsplanung 2027 aufgenommen.

Der geschätzte Auftragswert beläuft sich für die Jahre 2027 bis 2031 auf insgesamt 640.500€. Die notwendigen Mittel werden über den Anteil der Nahmobilitätspauschale bereitgestellt, welcher dem Mobilitätsreferat jährlich zur Verfügung gestellt und vom Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr genehmigt wird.

Die beantragten erforderlichen Mittel sind somit dringlich, unabweis- und unplanbar. Zur Anmeldung im aktuell laufenden Eckdatenverfahren waren die Planungen zum Projekt der Fahrradtiefgarage noch nicht so weit fortgeschritten. Da das Bauvorhaben des privaten Investors eine Fördermöglichkeit für den Bund erhalten hat, deren Förderauflagen eine Inbetriebnahme Anfang 2027 erfordern und dies bei den Kosten berücksichtigt wird, muss umgehend eine Entscheidung durch den Stadtrat erfolgen.

Die notwendigen Mittel für die Jahre 2033 ff. können weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen und werden im Rahmen der entsprechenden Haushaltsplanaufstellung über das Eckdatenverfahren angemeldet.

6.4 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026-2030 wird wie folgt angepasst:

Maßnahmenbezeichnung: Fahrradparken Pasing Nord

Unterabschnitt, Maßnahmennummer, Rangfolgenummer: 1190.950.xxxx.x

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2025	Programmzeitraum 2026 bis 2030						nachrichtlich	
			Summe 2026-2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Rest 2032 ff.
	Euro in 1.000									
950	6.675		6.675	0	6.675	0	0	0	0	0
Summe	6.675		6.675	0	6.675	0	0	0	0	0

7. Klimaprüfung

Eine Klimarelevanz liegt nicht vor, da mit dieser Beschlussvorlage lediglich weitere Planungen und Verhandlungen zum Fahrradparken angestoßen werden.

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Diese Beschlussvorlage wurde mit dem Kommunalreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der SWM/MVG, der P&R GmbH, dem Baureferat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Anregungen, die die Beschlussvorlage betreffen, wurden berücksichtigt bzw. ergänzt, aufgeworfene Fragen geklärt.

Die Stadtkämmerei nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und hat Hinweise mit Bitte um Kenntnisnahme bzw. Berücksichtigung übermittelt. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in Anlage 2 beigefügt.

Die P&R GmbH stimmt mit den Ausführungen der Beschlussvorlage überein und zeichnet die Vorlage mit. Anregungen, die die Beschlussvorlage betreffen, wurden berücksichtigt bzw. ergänzt. Aufgeworfene Fragen wurden bilateral geklärt.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium wurde um eine Stellungnahme gebeten. Diese ist bisher nicht eingegangen

Die Korreferentin des Mobilitätsreferats, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und der zuständige Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Felix Lang, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Variante 2 zum Fahrradparken am Bahnhof Pasing Nord im Gebäude in der Gottfried-Keller-Straße 39 wird weiterverfolgt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Kosten für die Herstellung der Fahrradabstellanlagen im Gebäude der Gottfried-Keller-Straße 39 bzw. die Dienstbarkeitsentschädigung sowie die Kosten für die Eintragung der entsprechenden Dienstbarkeit über Stellplatzablösemittel zu finanzieren.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die Herstellung und konkrete Umsetzung der Fahrradabstellanlage im Untergeschoss des privaten Anwesens Gottfried-Keller-Straße 39 fachlich zu begleiten.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, mit dem privaten Investor eine dingliche Nutzungsregelung abzuschließen, um die Nutzung als Fahrradabstellanlage für die Öffentlichkeit grundbuchamtlich zu sichern.
5. Das Mobilitätsreferat wird mit fachlicher Unterstützung des Kommunalreferats sowie unter Beteiligung des Baureferats beauftragt, mit dem privaten Investor einen Betreibervertrag über die Fahrradabstellanlage abzuschließen.

6. Das Mobilitätsreferat wird mit fachlicher Unterstützung des Kommunalreferats sowie unter Beteiligung des Baureferats beauftragt, mit der P+R GmbH einen Betriebsführungsvertrag über den Betrieb der Fahrradabstellanlage im UG des Anwesens Gottfried-Keller-Str. 39 abzuschließen, sofern dies nicht direkt zwischen Investor und Betreiber erfolgt.
7. Das Kommunalreferat wird gebeten, die Vertragsverhandlungen über die Herstellung und Nutzung der Fahrradabstellanlage in der Gottfried-Keller-Straße 39 über eine Laufzeit von 30 Jahren zu finalisieren. Die Finanzierung der jährlichen Kosten für den Unterhalt der Fahrradabstellanlagen sowie der sonstigen Verwaltungs- und Nebenkosten für das Gebäude erfolgt in den ersten 5 Jahren aus den für das Mobilitätsreferat zur Verfügung stehenden Mitteln der Nahmobilitätspauschale sowie hiernach und für die restliche Laufzeit über das Eckdatenverfahren. Das Mobilitätsreferat wird diese Mittel zu gegebener Zeit entsprechend anmelden.
8. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030 ist daher wie folgt zu ändern:

   MIP neu:

   Maßnahmenbezeichnung: Fahrradparken Pasing Nord

   Unterabschnitt, Maßnahmennummer, Rangfolgenummer: 1190.950.xxxx.x

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2025	Programmzeitraum 2026 bis 2030						nachrichtlich	
			Summe 2026-2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Rest 2032 ff.
	Euro in 1.000									
950	6.675	0	6.675	0	6.675	0	0	0	0	0
Summe	6.675	0	6.675	0	6.675	0	0	0	0	0

9. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende — Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in — Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Kommunalreferat
   An das Baureferat
   An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
   An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
   An die Stadtkämmerei
   z. K.