

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Karl-Theodor-Straße zwischen Schleißheimer Straße und Bonner Platz		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: BA 4 Schwabing-West		
	Projekt-Nr.:	100856
	Maßnahmeart:	
		Umgestaltung
Baureferat - HA Tiefbau T1-VI-Mitte	MIP-Bezeichnung / Haushaltsstelle	
Datum	Projektkosten (Kostenberechnung)	9,5 Mio. €
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Entwurf und Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 3. Grundbesitz und rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Bauablauf und Dringlichkeit 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Projektpläne 		

1. Sachstand

Ursprünglich war in der Karl-Theodor-Straße zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße der Rückbau der baulichen bzw. auf dem Gehweg abmarkierten Radwege zugunsten von auf der Fahrbahn abmarkierten Radfahrstreifen vorgesehen. Hierzu gab es 2016 einen entsprechenden Stadtratsbeschluss (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.06.2016; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221). Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) und der damit einhergehenden Übernahme der Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ und „Radentscheid“ wurde festgelegt, dass die Umbaumaßnahme in der Karl-Theodor-Straße zu denjenigen Projekten gehört, für die eine erneute verkehrliche Bewertung und Festlegung der Straßenraumaufteilung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (bzw. heute Mobilitätsreferat) erforderlich ist.

In diesem Zuge wurde das Projekt verkehrlich neu bewertet und gemäß den Vorgaben des Radentscheids umgeplant sowie mit allen betroffenen städtischen Fachdienststellen, dem Bezirksausschuss 4 Schwabing-West und den Vertreter*innen des Radentscheids abgestimmt. Im Zuge einer Vorabstimmung mit dem Mobilitätsreferat wurde auch eine Umgriffserweiterung östlich bis zum Anschlussprojekt „Bonner Platz“ vorgesehen. Insgesamt kann durch die vorliegende Planung das Ziel erreicht werden, den Radverkehr sowie den Fußgängerverkehr in der Karl-Theodor-Straße erheblich zu fördern.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Entwurf und Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Der Entwurf mit Projektbeschreibung sowie die Entwicklung der Planung sind im Beschlussvortrag unter Punkt 2 dargestellt.

3. Grundbesitz und rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Flächen befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Die rechtlichen Voraussetzungen für einen Umbau sind gegeben.

4. Bauablauf und Dringlichkeit

Die Baumaßnahme wird in mehreren Teilabschnitten zwischen Ende 2025/Anfang 2026 und Ende 2026/Sommer 2027 ausgeführt. Rad- und Fußverkehr können während der Bauzeit aufrechterhalten werden; der MIV wird voraussichtlich, je nach Bauabschnitt, im Einrichtungsverkehr geführt.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind und um einen zeitnahen Baubeginn sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 9,5 Mio. €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 0,8 Mio. € enthalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 9,5 Mio. € zu entscheiden.

Die Risikoreserve in Höhe von 0,8 Mio. € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Kostenberechnung	8,7 Mio. €
Risikoreserve (ca. 10 %)	0,8 Mio. €
	<hr/>
Kostenobergrenze	9,5 Mio. €

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Die Projektkosten in Höhe von 9,5 Mio. € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da sich die vorhandene Verkehrsfläche durch die Umgestaltung der Verkehrsfläche nicht vergrößert.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Bestandteile der Baumaßnahme sind nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) sowie nach der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL)“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Fördermöglichkeiten, insbesondere für die Baumpflanzungen, nach der Förderrichtlinie "KfW - Natürlicher Klimaschutz in Kommunen" und der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung werden geprüft.