

Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing

Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße

zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg

im 25. Stadtbezirk Laim

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18602

Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13998) wurde das Baureferat gebeten, die Entwurfsplanung für die Gotthardstraße zwischen dem östlichen Bauende und der Fischer-von-Erlach-Straße zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen.
Inhalt	Das Baureferat hat für das im Betreff bezeichnete Projekt die Projektgenehmigung erarbeitet.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 17.640.000 Euro.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv
Entscheidungs-vorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 17.640.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 17.640.000 Euro eingehalten wird.

Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none">• Oberflächenwiederherstellung• Verlängerung U5• Baulos 1• Ostteil
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none">• Stadtbezirk 25 Laim• Gotthardstraße• Von-der-Pfordten-Straße• Stöberlstraße• Stroblstraße• Agricolastraße• Geyerspergerstraße• Reutterstraße• Genovevaweg

Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing

Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße

zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg

im 25. Stadtbezirk Laim

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18602

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtsplan

Anlage 2 - Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 10.02.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

	Inhaltsverzeichnis	Seite
I.	Vortrag der Referentin	2
1.	Sachstand	2
2.	Projektbeschreibung	3
3.	Bauablauf und Termine	7
3.1	Aktueller Baufortschritt U-Bahn-Bauwerk	7
3.2	Bautermin und Baudauer der Oberflächenwiederherstellung.....	7
4.	Kostendarstellung	8
5.	Finanzierung	8
6.	Klimaprüfung	9
7.	Abstimmungen	10
8.	Anhörung des Bezirksausschusses	10
II.	Antrag der Referentin	11
III.	Beschluss	11

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966, Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing) hat der Stadtrat das Gesamtprojekt für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West vom Laimer Platz nach Pasing genehmigt.

Aus den drei Planfeststellungsabschnitten wurden zwei Baulose gebildet. Das Baulos 1 liegt in der Gotthardstraße und bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77 (Bahnhof Willibaldstraße, Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019) ab. Das Baulos 2 umfasst die Planfeststellungsabschnitte 78 (Bahnhof Am Knie, Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.2020) und 79 (Bahnhof Pasing, Planfeststellungsbeschluss vom 26.04.2021). Die Planfeststellungsbeschlüsse beinhalten die U-Bahn-Bauwerke, nicht aber die Oberflächengestaltung oder die Wiederherstellung der Straßenverkehrs-anlage.

Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13998) wurde das Baureferat gebeten, die Entwurfsplanung für die Gotthardstraße zwischen dem östlichen Bauende und der Fischer-von-Erlach-Straße zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen.

Des Weiteren wurde das Baureferat gebeten, für die städtischen Freiflächen zwischen der U-Bahn-Station Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten und im Vorfeld eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Zudem soll ein Kunst-am-Bau-Verfahren im Rahmen von QIVID durchgeführt werden.

Um den frühestmöglichen Baubeginn der Oberflächenwiederherstellung einhalten zu können und eine möglichst lineare Baudurchführung zu gewährleisten, wurde die Gotthardstraße in einen Ost- und einen Westabschnitt aufgeteilt.

Der Genovevaweg bildet hierbei in etwa die Grenze.



Abbildung 1: Teilung Gotthardstraße in Ost- und Westteil

Im weiteren Projektverlauf werden diese Teile in der Termschiene und den Genehmigungsprozessen voneinander entkoppelt. Die Oberflächenwiederherstellung erfolgt entsprechend dem Baufortschritt der U-Bahn und entwickelt sich von Ost nach West. Die notwendigen Abstimmungsprozesse zu den Gestaltungsflächen und dem Eingriff in die Ausgleichsfläche laufen bereits. So soll eine kontinuierliche Wiederherstellung der Oberfläche ermöglicht werden.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird in einem ersten Schritt ausschließlich der östliche Abschnitt der Gotthardstraße zwischen dem östlichen Bauende und dem Genovevaweg behandelt.

Für den Abschnitt westlich des Genovevawegs bis zur Fischer-von-Erlach-Straße wird zu einem späteren Zeitpunkt ein gesonderter Stadtratsbeschluss durch das Baureferat erarbeitet, in dem zugleich die Ergebnisse des Gestaltungskonzepts für die städtischen Freiflächen zwischen der U-Bahn-Station an der Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße und das Ergebnis des Kunst-am-Bau-Projektes an der Oberfläche im Bereich der U-Bahn-Station an der Willibaldstraße vorgestellt werden.

2. Projektbeschreibung

Die Gotthardstraße wird, nachdem das U-Bahn-Bauwerk in offener Bauweise errichtet wurde, wieder hergestellt. Dabei werden die Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet. Dazu wird die Gotthardstraße, wie oben beschrieben, für die weiteren Projektschritte in einen Ost- und einen Westabschnitt aufgeteilt.

Der Genovevaweg bildet hierbei in etwa die Grenze.

Fußverkehr

Im Zuge der Neugestaltung der Gotthardstraße zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg werden die Gehbahnen deutlich verbreitert. Östlich der Von-der-Pfordten-Straße werden die Gehbahnen mit Breiten zwischen 4,00 m und 4,30 m errichtet. Im weiteren Verlauf nach Westen bis zur Reutterstraße weisen die Gehbahnen Breiten zwischen 3,50 m und 4,00 m auf. Punktuell sind sogar Breiten bis 4,70 m möglich. Zwischen der Reutterstraße und dem Genovevaweg sind die Gehbahnen ca. 2,70 m breit. Die Breite der Gehwege ermöglicht die Wartung der diversen Sparten inklusive Wasserleitungen und Kanal im Gehwegbereich.

Entlang der östlichen U-Bahn-Aufgänge ergeben sich punktuelle Engstellen mit 2,15 m auf der Nordseite und 2,55 m auf der Südseite.

An einmündenden, untergeordneten Straßen werden die Gehbahnen höhengleich über diese geführt. Die signalisierten Knoten Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße und Gotthardstraße / Reutterstraße werden mit differenzierten Querungen ausgestattet. Zusätzlich wird an der Bushaltestelle Stroblstraße eine signalisierte Querung für den Fußverkehr, ebenfalls mit differenzierten Querungen, hergestellt. Unmittelbar westlich des Knotens Gotthardstraße / Agricolastraße wird eine Mittelinsel eingebaut, so dass die Querungslänge für Zufußgehende verringert wird.

Radverkehr

Durch die Gotthardstraße verläuft eine Radvorrangroute.

Die Radverkehrsanlagen werden durchgängig als bauliche Radwege mit Breiten zwischen 2,30 m und 2,50 m hergestellt. Zusätzlich werden Sicherheitsstreifen mit 0,50 m zum fließenden motorisierten Verkehr beziehungsweise 0,75 m zu Parkbuchten eingerichtet.

An einmündenden, untergeordneten Straßen werden die Radwege höhengleich über diese geführt. An signalisierten Knoten und signalisierten Fußgängerüberwegen wird der Radweg auf Fahrbahnniveau geführt. Zusätzlich werden an signalisierten Knotenpunkten Aufstellflächen für abbiegende Radfahrende vorgesehen.

Darüber hinaus wird im Bereich der Stroblstraße auf der Südseite der Gotthardstraße eine gesonderte Auffahrt auf den Radweg vorgesehen, um die Radverkehrsverbindung in die nördliche Stroblstraße zu ermöglichen. An der Agricolastraße wird der nördliche Radweg im Knotenbereich auf Fahrbahnniveau geführt.

Der Anschluss der Nebenfahrbahn in der Von-der-Pfordten-Straße nördlich des Knotens wird für den MIV nach Norden zurückversetzt und schließt zukünftig direkt an die Von-der-Pfordten-Straße statt an die Gotthardstraße an.

Für den von Norden kommenden Radverkehr wird eine direkte Radverbindung zur Gotthardstraße hergestellt.

Zusätzlich werden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

An der Bushaltestelle Stroblstraße werden 10 neue Fahrradabstellplätze eingerichtet.

Im Umfeld des östlichen U-Bahn-Aufgangs an der Reutterstraße werden ca. 100 Stellplätze hergestellt.

Straßenbegleitgrün

Vor Beginn der U-Bahn-Baumaßnahme mussten alle Bäume im Umgriff entfernt werden, um das U-Bahn-Bauwerk herstellen zu können. Insgesamt wurden entlang der Gotthardstraße zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg 142 freistehende Bäume gefällt, davon 125 Bäume im öffentlichen Straßenraum und 17 Bäume auf den angrenzenden Privatflächen. Der Baumbestand entlang der Gotthardstraße setzte sich aus Bäumen unterschiedlichen Alters und Kronendurchmessers zusammen.

Insgesamt konnten 11 Bäume innerhalb des Stadtbezirkes 25 verpflanzt werden.

Für die nicht verpflanzbaren und gefällten, freistehenden Bäume soll entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966) eine Neupflanzung in gleicher Anzahl erfolgen.

Grundsätzlich sind die naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und wurden bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die U5-Verlängerung nach Pasing verbindlich festgesetzt. Neben Ausgleichsmaßnahmen im Kreuzlinger Forst soll eine zeitnahe Wiederherstellung des Grünvolumens in und entlang der Gotthardstraße realisiert werden. Für die Baumneupflanzungen wird im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ein Stammumfang von mindestens 20 bzw. 25 cm festgelegt

Seitens des Baureferates ist vorgesehen, dass die Neupflanzungen mit Bäumen in großen Pflanzqualitäten erfolgen, welche bei der Pflanzung bereits einen Stammumfang von 30 – 40 cm haben und eine Höhe von über 7 m aufweisen. Hierzu werden vom östlichen Bauende bis zum Genovevaweg beidseitig Baumgräben hergestellt, welche gemäß dem entwickelten qualifizierten Begrünungskonzept mit Rasen- und Wiesenansaaten sowie den vorgenannten Baumpflanzungen gestaltet werden. Nach aktuellem Planungsstand können im öffentlichen Straßenbegleitgrün 133 Bäume im Abschnitt zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg neu gepflanzt werden. Somit kann bei der Oberflächenwiederherstellung im öffentlichen Straßenraum eine positive Baumbilanz erzielt werden.

Durch die höhere Anzahl an Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum und die Verwendung größerer Pflanzqualitäten sowie die Standortvoraussetzungen von je 36 m³ Baumgrubensubstrat (gemäß ZTV-Vegtra Mü) kann die Vorgabe aus dem Planfeststellungsbeschluss einer zeitnahen Wiederherstellung des Grünvolumens in und entlang der Gotthardstraße erfüllt werden.

Bezüglich der Neupflanzungen in den angrenzenden Privatflächen wird das Baureferat ab Sommer 2026 die Abstimmungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern*innen durchführen. Hierbei wird die genaue Anzahl der zu pflanzenden Bäume auf Privatgrund abgestimmt, die zusätzlich zu den 133 Bäumen im öffentlichen Straßenraum gepflanzt werden.

Die Baumgräben werden mit einer Breite von 2,75 m - 4,50 m hergestellt. Die straßenbegleitenden Bäume sind, dort wo es möglich ist, in einem Abstand von 8,00 m eingepflanzt. An einigen Stellen wird dieser Abstand über- bzw. unterschritten, einzelne Standorte entfallen gänzlich, was auf unterirdische Einbauten wie Düker und Versorgungsleitungen, unzureichende Überdeckungen des U-Bahn-Bauwerks oder die Notwendigkeit zusätzlicher Rettungswege zurückzuführen ist. Für letzteren Fall sind in Teilabschnitten die Abstände für die Bäume mit ca. 10 m festgelegt worden. Die Zufahrtsbereiche vor den Gebäuden dienen der Aufstellung und Anleiterung der Feuerwehr und müssen befestigt und frei von Bäumen gehalten werden. Aufgrund der genannten Randbedingungen können die Bäume auf der Nord- und Südseite nicht symmetrisch zueinander gepflanzt werden. Um ausreichend Abstand zwischen den Ver- und Entsorgungsleitungen und den Bäumen zu gewährleisten, werden Bäume abschnittsweise außermittig im Baumgraben platziert.

Im Abschnitt zwischen der Strobl- und der Reutterstraße wurden bisher auf der Südseite der Gotthardstraße öffentliche Flächen als großzügige, erweiterte private Vorgärten genutzt. Diese Flächen werden nach der Oberflächenwiederherstellung wieder dem öffentlichen Raum zur Verfügung stehen als Verkehrsflächen mit breitem Baumgraben sowie als entsiegelte, ca. 3,0 m breite öffentliche Vorgartenzone. Bei der Gestaltung der Flächen sind die Zugänge zu den jeweiligen Hauseingängen zu berücksichtigen und mit den Grundstückseigentümer*innen abzustimmen.

Mit dem Stadtratsantrag „Vorbildlicher Baumschutz – U5 Ausbau zwischen Laimer Platz und Pasing“ (Antrag Nr. 20-26 / A 02570) vom 25.03.2022 wurde beantragt, die Möglichkeit von Baumpflanzungen an mehreren Standorten im Straßenraum innerhalb des Gebiets des Bezirksausschusses 25 (Laim) zu prüfen, um die für die Erweiterung der U5 nach Pasing notwendigen Baumfällungen in der Gotthardstraße möglichst direkt im Stadtviertel auszugleichen. Derzeit werden die vorgeschlagenen Standorte für Baumpflanzungen geprüft. Grundsätzlich sind die naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und wurden bereits im Zuge der Planfeststellungsverfahren für die U5-Verlängerung nach Pasing verbindlich festgesetzt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat das Baureferat dennoch Untersuchungen aufgenommen, um die Durchführbarkeit von Baumpflanzungen an den im Stadtratsantrag vorgeschlagenen Standorten zu überprüfen. Das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich für das Jahr 2026 erwartet und in der Beschlussvorlage zur Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße zwischen Genovevaweg und Fischer-von-Erlach-Straße vorgestellt.

Entwässerung

Die Entwässerung der Gehwege erfolgt in die Baumgräben. Die Entwässerung des Radweges und der Fahrbahnen erfolgt überwiegend durch Einleitung des Niederschlagswassers in den Kanal, da durch das U-Bahn-Bauwerk sämtliche Verlegesparten in die Randbereiche verdrängt wurden. Selbst der Kanal, der üblicherweise im Fahrbahnbereich liegt, wurde aufgeteilt und nördlich und südlich in die Randbereiche geschoben (vgl. Breite der Gehbahnen). Das führt dazu, dass die Sparten in den Gehbahn- und Radwegbereichen und teilweise auf Privatgrund zukünftig dicht an dicht liegen werden. Die zur Versickerung von Oberflächenwasser notwendigen Schachtanlagen könnten durch die hohe Bauwerkslage der U-Bahn nur in den Randbereichen untergebracht werden, würden dort allerdings eine Unterbringung der übrigen Versorgungsleitungen unmöglich machen. Lediglich an zwei Stellen wird die Errichtung einer Absetz-/Sickerschachtkombination zur ortsnahen Versickerung des Oberflächenwassers möglich.

Motorisierte Individualverkehr

Die Fahrbahnbreite variiert abschnittsweise entlang der Gotthardstraße. Die Fahrbahnbreite im Abschnitt zwischen dem östlichen Bauende und der Stroblstraße beträgt zukünftig 6,50 m. Am Knoten Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße werden Fahrspuren zum Linksabbiegen in die Von-der-Pfordten-Straße eingerichtet. In diesem Bereich werden beidseitig immer wieder Parkbuchten für den ruhenden Pkw-Verkehr vorgesehen. Zudem wird der Anschluss der Nebenfahrbahn in der Von-der-Pfordten-Straße nördlich des Knotens zur Verbesserung der Sicht- und Fahrbeziehungen nach Norden zurückversetzt und schließt zukünftig direkt an die Von-der-Pfordten-Straße statt an die Gotthardstraße an.

Zwischen der Stroblstraße und der Reutterstraße wird die Fahrbahn auf 8,50 m aufgeweitet. Dies ist erforderlich, um im Einsatzfall die Hilfsfrist der Feuerwehr einhalten zu können und eine Rettungsgasse bilden zu können. Auf der Südseite werden Parkbuchten hergestellt. Auf der Nordseite ist zur Erfüllung der Hilfsfrist derzeit kein Parken vorgesehen. Nach Realisierung des Neubaus der Feuerwache 3 in der Landsberger Straße 332 reduziert sich voraussichtlich die Hilfsfristrelevanz der Gotthardstraße, sodass dann das abschnittsweise Abmarkieren von Parkbuchten auf der Nordseite erneut in Abstimmung mit der Branddirektion geprüft werden kann. Bei Abmarkierung von 2,00 m breiten Parkbuchten würde eine bus-konforme Fahrbahnbreite von 6,50 m verbleiben. Hierfür wird der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn zwischen Stroblstraße und der Reutterstraße bereits mit 0,75 m ausgeführt, die dann zwischen Radweg und Längsparkbuchten erforderlich wären.

Zwischen der Reutterstraße und dem Genovevaweg beträgt die Fahrbahnbreite wieder 6,50 m. Hier können auf der Nordseite Parkbuchten hergestellt werden.

Die Knoten Gotthardstraße / Reutterstraße und Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße werden mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) ausgestattet.

Die vorgesehenen Parkbuchten werden mit Großsteinpflaster mit Rasenfuge ausgestattet, die den Versiegelungsgrad reduzieren und zusätzliche Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser darstellen.

Nach Abschluss der Maßnahme stehen im Abschnitt zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg insgesamt ca. 63 Parkplätze zur Verfügung (zzgl. der Parkplätze, die nach Realisierung der Feuerwache in der Landsberger Straße 332 auf der Nordseite zwischen Stroblstraße und Reutterstraße abmarkiert werden können). Vor Beginn des U-Bahnbaus waren in diesem Abschnitt ca. 93 Parkplätze vorhanden.

ÖPNV

Die Buslinie 57 wird auch nach Inbetriebnahme der U-Bahn weiter durch die Gotthardstraße fahren. In der Gotthardstraße zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg befindet sich eine Bushaltestelle östlich der Stroblstraße, welche im Zuge der Wiederherstellung der Oberfläche barrierefrei ausgebaut wird. Der barrierefreie Ausbau erfolgt dabei mittels taktilen Leitsystems in Form von dreireihigen Rippenplatten und Reduzierung der Höhenunterschiede beim Einstiegen in den Bus, indem ein 18 cm hoher Bordstein (A 18) über eine Länge von 23 m eingebaut wird. An beiden Haltekanten werden Aufstellflächen und Wartehallen hergestellt.

3. Bauablauf und Termine

Die Wiederherstellung der Oberfläche ist abhängig vom Baufortschritt des U-Bahn-Bauwerks und der Verlegung der Spartenleitungen im Straßenverlauf. Im Moment sind die Leitungen provisorisch verlegt, um die Versorgung sicherzustellen.

3.1 Aktueller Baufortschritt U-Bahn-Bauwerk

Die Rohbauarbeiten im Baulos 1 sind so weit vorangeschritten, dass gegenwärtig sämtliche Schlitzwände und mehr als die Hälfte der Tunneldeckel hergestellt sind. Dies bedeutet, dass in großen Bereichen an der Oberfläche die Beeinträchtigungen für die Anwohner*innen aktuell geringer werden. Die Fertigstellung aller Tunneldeckel ist im Frühjahr 2026 geplant. Ab diesem Zeitpunkt findet die Hauptbautätigkeit unterhalb der Geländeoberfläche am Bahnhofsgebäude statt.

Ursprünglich war geplant, in der zweiten Jahreshälfte 2026 mit der Rückverlegung der Sparten und anschließend mit der Wiederherstellung der Oberfläche in der Gotthardstraße zu beginnen, mit Ausnahme von einzelnen Bereichen mit noch notwendigen Einbringöffnungen. Durch geänderte erhöhte Sicherheitsauflagen der Berufsgenossenschaft (BG) Bau und der Aufsichtsbehörde konnten die notwendigen Dükerbauwerke nur verzögert umgesetzt werden. Nach aktuellen Bauablaufplänen kann daher erst in der zweiten Jahreshälfte 2027 mit der Rückverlegung der Sparten begonnen werden. Ein vorzeitiger Baubeginn ist nicht möglich, da die Spartenträger ausreichend große Baufelder benötigen. So sind beispielsweise bei der Herstellung der Wasserleitung möglichst große Abschnitte erforderlich, da diese Leitungen nach Bau zeitnah zur Herstellung der Keimfreiheit gespült, desinfiziert und in Betrieb genommen werden müssen.

3.2 Bautermin und Baudauer der Oberflächenwiederherstellung

Sobald die Spartenverlegungen in einem Abschnitt abgeschlossen sind, kann mit der Wiederherstellung der Oberfläche begonnen werden. Die Oberflächenherstellung wird voraussichtlich Anfang 2028 beginnen können und etwa 3 Jahre dauern.

Da während der Oberflächenwiederherstellung die Arbeiten für den Innenausbau der U-Bahn im Schutze des Deckels erfolgen, müssen im Verlauf der Gotthardstraße noch sogenannte Logistiköffnungen für die Andienung der unterirdischen Baustelle erhalten bleiben.

Bei den Bautätigkeiten für die Oberflächenwiederherstellung werden die Bauabschnitte so gebildet, dass, in Abhängigkeit zur Genehmigung entsprechender Verkehrsphasen, möglichst große und zusammenhängende Straßenabschnitte entstehen, die abschnittsweise ein zügiges und wirtschaftliches Arbeiten ermöglichen.
Die genauen Bauphasen werden in einem nächsten Schritt ausgearbeitet.

Die Baumpflanzungen im Straßenbegleitgrün erfolgen jeweils im Nachgang zu den Tiefbaumaßnahmen und analog den voran genannten Bauphasen. Die Pflanzung der Bäume wird in den Frühjahrs- oder Herbstmonaten eingetaktet.

Die Wiederherstellung der privaten Vorgärten und die Herstellung der Vorgartenzonen auf öffentlichem Grund erfolgen in Abstimmung mit den betroffenen Grundstücks-eigentümer*innen, angepasst an die Arbeiten des U-Bahn-Bauwerkes sowie der Verkehrsanlage. Auch hier werden entsprechende, möglichst große und zusammenhängende Abschnitte gebildet, um ein zügiges und wirtschaftliches Arbeiten sicherzustellen.

4. Kostendarstellung

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für die Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 17.640.000 €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1.600.000 € enthalten. Die Vollversammlung des Stadtrates hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 17.640.000 € zu entscheiden.

Kostenberechnung	16.040.000 €
Risikoreserve (ca. 10 % nach fachlicher Beurteilung erforderlich)	1.600.000 €
Kostenobergrenze	17.640.000 €

(Alle Kosten gerundet auf 10.000 €)

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 17.640.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die Bautermine sind hierbei so terminiert, dass Einsparungen durch günstige Ausschreibungsergebnisse analog IFAK-Beschluss zu erwarten sind.

Die Einsparungen sind in der Kostenberechnung bereits berücksichtigt.

Die laufenden Folgekosten verändern sich durch die Wiederherstellung der Gotthardstraße für den Straßenunterhalt nicht. Die laufenden Folgekosten für die Abteilung Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik bleiben durch die Umgestaltung der Gotthardstraße in Summe gleich.

Die Folgekosten für den Unterhalt des Verkehrsbegleitgrüns erhöhen sich wegen des im Zuge mit der Klimaveränderung entstehenden höheren Aufwandes zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit der Bäume.

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

5. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über die U-Bahnmaßnahme:

Mit Beschluss der Vollversammlung zur „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966, vom 15.12.2021) wurde die Projekt- und Ausführungsgenehmigung für das Baulos 1 (Gotthardstraße) erteilt und das Baureferat beauftragt, das MIP 2021 – 2025 fortzuschreiben.

Mit Beschluss des Bauausschusses „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170, vom 05.12.2023) wurde die Ausführungsgenehmigung für den Rohbau des Bauloses 2 erteilt sowie das Baureferat mit der Fortschreibung des MIP beauftragt.

In den genehmigten Kosten sind die Planungs- und Baukosten für die Oberflächenwiederherstellung (Provisorien und Endausbau) des Planfeststellungsabschnittes PA77 (Gotthardstraße) enthalten.

Die Maßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm unter der Maßnahme Nr. 6050.3865 „U 5-West, Pasing, Baukosten“ (Rangfolge-Nr. 002) enthalten.

Die Baumaßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV). Baumaßnahmen, die zuwendungsfähig nach den RZÖPNV sind, werden aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) bezuschusst.

Die Gotthardstraße ist nach Maßgabe der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL)“ voraussichtlich zuwendungsfähig.

Die Baumpflanzungen sind nach Maßgabe der KfW-Richtlinie „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ (NKK) voraussichtlich zuwendungsfähig.

Über die Höhe der möglichen Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der vorgeschlagenen Sachbehandlung einverstanden.

6. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Das Vorhaben in der Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt. Zusätzlich stellt das Projekt eine notwendige Folge der U-Bahn-Erweiterung dar. Diese selbst ist auch klimaschutzrelevant.

Im konkreten Fall Gotthardstraße wird im Abschnitt zwischen Von-der-Pfordten-Straße und Agricolastraße auf einer Länge von ca. 370 m die Fahrbahn von vier auf zwei Fahrstreifen reduziert. Auf ganzer Länge werden breite und sichere Rad- und Gehwege geschaffen oder, wo schon vorhanden, wiederhergestellt. Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und mit dem neuen U-Bahn-Halt Willibaldstraße wird das ganze Quartier rund um die Gotthardstraße direkt an das städtische U-Bahnnetz angebunden. Der Alleecharakter der Straße wird durch zahlreiche Neupflanzungen wiederhergestellt, zusätzlich werden Baumlücken im Bestand ebenso mit neuen Bäumen geschlossen.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz auf Arbeitsebene abgestimmt.

7. Abstimmungen

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

Die Planung ist mit den Initiatoren des Radentscheids München (REM) abgestimmt.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

8. Anhörung des Bezirksausschusses

Dem Bezirksausschuss 25 Laim wurde die Planung im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt. In seiner Sitzung am 13.11.2025 stimmte der Bezirksausschuss der Planung einstimmig zu.

Der Bezirksausschuss 25 Laim hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 17.640.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 17.640.000 Euro eingehalten wird.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium HA II / V – Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 25
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Mobilitätsreferat
An das Kommunalreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An die Stadtwerke München VersorgungsGmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An die Behindertenbeauftragte der LHM, Frau Maier, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/VI-S, T 1/VI-OBL, T 2, T 3, TZ, TZ 3, TZ/K
zur Kenntnis.
Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1

Am
Baureferat - RG 4
I. A.