

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing Oberflächenwiederherstellung Gotthardstraße – Ostteil (zwischen östlichem Bauende und Genovevaweg)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Stadtbezirk 25 Laim		
	Projekt-Nr.:	--
	Maßnahmeart:	
	Umbau	
Baureferat – HA Tiefbau T1-VI-W	MIP-Bezeichnung / Haushaltsstelle	
	MIP 2021-2025, IL 1, 6050.3865, RF 002	
Datum / Projektleiter/ Ansprechpartner / Tel. 17.11.2025 / 233-61157	Projektkosten (Kostenberechnung) 17.640.000 €	
Gliederung des PHB 2		
<ol style="list-style-type: none">1. Sachstand2. Rechtliche Bauvoraussetzungen3. Dringlichkeit4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Planunterlagen		

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 Straßenverkehrsanlage.

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.

Das Baureferat soll für das weitere Umfeld der U-Bahn-Station und der angrenzenden Grünfläche ein Gestaltungskonzept erarbeiten. Ziel ist es, die Ausgleichserfordernisse der Planfeststellung mit den Anforderungen an die Nutzung und Gestaltung der städtischen Freiflächen in Einklang zu bringen. Als Grundlage für das Planungskonzept soll im Vorfeld ein Bürgerbeteiligungsverfahren stattfinden. Zudem soll ein Kunst-am-Bau-Verfahren im Rahmen von QUIDV 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.

Im weiteren Projektverlauf werden diese Teile in der Terminschiene 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 Gestaltungsf lächen 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 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.

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

2. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Der Abschnitt zwischen der Fischer-von-Erlach-Straße bis östlich der Von-der-Pfordten-Straße bildet in etwa den Planfeststellungsabschnitt 77, der mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 21.11.2019 (Bahnhof Willibaldstraße) genehmigt wurde. Das Planfeststellungsverfahren wurde ausschließlich für das U-Bahn-Bauwerk, die Baustelleneinrichtungsflächen und die damit verbundenen Tätigkeiten an der Oberfläche durchgeführt.

Die Oberflächenwiederherstellung der Gotthardstraße (gewidmete Ortsstraße) ist nicht planfeststellungspflichtig, da sich die Flächen im Eigentum der Stadt befinden und diese die Trägerin der Baulast ist.

3. Dringlichkeit

Der Rückbau der Gotthardstraße war für die Herstellung des U-Bahn-Bauwerks erforderlich. Die Wiederherstellung der Oberfläche ist abhängig vom Baufortschritt des U-Bahn-Bauwerks und der Spartenleitungen im Straßenverlauf. Um die Beeinträchtigung der Anwohner*innen so gering wie möglich zu halten, soll diese, sobald der Baufortschritt es möglich macht, erfolgen.

4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Finanzierung der Oberflächenwiederherstellung 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 Kostenobergrenze setzt sich aus den bereits genehmigten Projektkosten (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04966, vom 15.12.2021) für den Straßenbau und den zugehörigen Planungskosten, das Straßenbegleitgrün, die Herstellung der Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen sowie für die Wiederherstellung der privaten Flächen zusammen.

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Das Ergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

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

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 Umlegung der Sparten erfolgte in unmittelbarem Zusammenhang mit der U-Bahn-Maßnahme. Die Kosten für die Spartenumlegungen sind ursächlich der U-Bahn-Maßnahme und wurden in den dafür ermittelten Kosten berücksichtigt. Sie werden im Zusammenhang mit der Oberflächenwiederherstellung nicht mehr dargestellt.

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 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 sind im beiliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.