

Telefon: 233 - 28053
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/31-1

Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06451

Anlagen:

1. Korridore aus der Potenzialanalyse des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilungen und etwaigem Untersuchungsbereich
3. Mitzeichnung der Referate

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 21.09.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Bei nachfolgend dargestelltem Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe von Gutachterleistungen. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und in diesem Fall gerechtfertigt, weil bei derartigen Aufträgen die Gefahr besteht, dass die Bieterinnen und Bieter die Leistung in unnötiger Weise ausdehnen und Angebote abgeben, die die geplanten Haushaltsmittel weit überschreiten. Da der geschätzte Auftragswert veröffentlicht wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

1. Anlass

Im Zuge des Beschlusses der Vollversammlung zum Verkehrskonzept Münchner Norden am 22.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01145) ergingen im Antrag der Referentin u.a. folgende Aufträge:

- „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, 2015 die Einrichtung einer schnellen Radwegverbindung vom Hauptbahnhof zur Rathenaustraße im Benehmen mit der Arbeitsgruppe Engpässe und Netzlücken sowie den Bezirksausschüssen 10, 11, 12 und 24 zu prüfen.“ (Auftrag 4.2) sowie
- „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenar-

beit mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und den Bezirksausschüssen 10, 11, 12 und 24 eine Weiterführung einer schnellen Radverbindung von der Rathenaustraße nach Norden bis Ober- und Unterschleißheim bzw. nach Garching zu prüfen.“ (Auftrag 4.3)

In diesem Beschluss wurden noch keine finanziellen Mittel eingestellt, um die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für die geforderte schnelle Radverbindung in Auftrag zu geben. Daher soll mit dieser vorliegenden Beschlussvorlage die Finanzierung für die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung gesichert werden. Die Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsuntersuchung werden nach Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Im Gegensatz zu den Niederlanden und Dänemark bilden Radschnellverbindungen in Deutschland eine noch relativ neue Kategorie in der Radverkehrsplanung, die in einigen deutschen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Hessen seit einigen Jahren bereits genauer untersucht werden und sich teilweise auch schon in der Umsetzungs- oder Betriebsphase befinden.

Worum es sich bei „Radschnellverbindungen“ im engeren Sinne handelt, wird im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) folgendermaßen definiert: „Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“

Wie der Definition entnommen werden kann, handelt es sich bei Radschnellverbindungen um eine neuartige Angebotsqualität, die insbesondere für den Alltagsradverkehr einen massiven Zugewinn an Komfort, Sicherheit und Reisezeit bedeutet und dadurch das Fahrrad auch für größere Wegelängen als Alternative zum Pkw attraktiv macht.

Wie die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD 2008) zeigt, sind über 60 Prozent der Wege aller Münchnerinnen und Münchner kürzer als fünf Kilometer, rund 17 Prozent aller Wege betragen zwischen fünf und zehn Kilometer. Trotz der Kürze der Wege ist der Motorisierte Individualverkehr (MIV) dominierendes Hauptverkehrsmittel. So werden rund die Hälfte der Wege zwischen fünf und zehn Kilometern mit dem MIV zurückgelegt. Für diese Entfernungsspektren sind Radschnellverbindungen als schnelles und sicher befahrbares Infrastrukturangebot eine Voraussetzung, um Personen vom Fahrrad als geeignetes Verkehrsmittel für bisher mit dem Auto zurückgelegte Wege zu überzeugen und Auslastungen im Kfz-Verkehrsnetz zu reduzieren. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums in München und Umland sowie dem damit verbundenen Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur sind Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr, unumgänglich.

Neben den Faktoren des Mobilitätsverhaltens bieten die technischen Entwicklungen der Fahrradbranche große Potenziale für Radschnellverbindungen. So nimmt die Elektromobilität im Fahrradverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich zu. Laut dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) wurden im Jahr 2015 deutschlandweit rund 535.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft. Insgesamt sind in Deutschland bereits rund 2,5 Millionen Elektrofahrräder unterwegs. 95 Prozent davon sind sogenannte Pedelecs, die eine elektronische Tretunter-

stützung bis 25 Stundenkilometer bieten. Mit dieser Technologie auf den Münchner Straßen steigen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Radverkehr, die Reichweiten, die in kurzer Zeit und mit wenig Anstrengung zurückgelegt werden können und auch die erforderliche Sicherheit. Radschnellverbindungen bieten mit ihren angestrebten Standards die benötigten Voraussetzungen, um die Potenziale des Pedelecs unter dem gebotenen Sicherheitsaspekt nutzen zu können und dabei besonders auch die Konflikte zwischen dem Pedelecverkehr und dem langsameren Radverkehr sowie dem Fußverkehr zu reduzieren.

2. Aktuelle planerische Ausgangslage

Aus den in Kapitel 1 dargelegten Anlässen wurde u. a. im Auftrag der Landeshauptstadt München und vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) eine „Potentialanalyse Radschnellverbindungen in München und Umland“ erstellt. Als Ergebnis der Untersuchung sind für München und das Münchner Umland 17 Korridore entstanden, auf denen erste differenzierte Potenziale für Radschnellverbindungen ermittelt wurden (s. Anlage 1). Der sogenannte „Korridor 3“, der von der Münchner Innenstadt über den Münchner Norden nach Garching mit Abzweig nach Unterschleißheim verläuft, weist nach den Untersuchungskriterien das höchste Nutzerpotenzial und gute Ausgangsbedingungen für die Realisierung auf.

Die Landeshauptstadt München hat sich zusammen mit dem PV München und den beteiligten Landkreisen darauf geeinigt, diesen Korridor als Pilotprojekt auf den Weg zu bringen und dafür eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag zu geben. Ein Abzweig nach Unterschleißheim soll auf Wunsch des Landkreises München in die Untersuchung aufgenommen werden.

Der Münchner Norden ist Standort der Universitäten sowie vieler großer Unternehmen, die sich im Themenbereich Mobilität in München und Umland engagieren. Auch die „IN-ZELL“-Initiative zur gemeinsamen Lösung von Verkehrsproblemen hat das Projekt einer Radschnellverbindung im Münchner Norden als ein wichtiges Projekt definiert und sieht vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektromobilität beim Fahrrad ein großes Wachstumspotenzial des Radverkehrsanteils, sofern für eine entsprechende Infrastruktur gesorgt wird.

3. Aufteilung des Radschnellverbindungspiloten in zwei Teilprojekte

Wegen der unterschiedlichen zeitlichen und organisatorischen Prämissen wird der Korridor in zwei Teilprojekte aufgeteilt, die jeweils in getrennten Untersuchungen weiter untersucht werden sollen:

Teilabschnitt Nord:

Der **äußere Bereich ab der Stadtgrenze München** bis nach Garching mit Abzweig nach Unterschleißheim wird federführend vom **PV München** betreut und in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro untersucht. Dieser Abschnitt ist nicht Teil dieses Beschlusses. Der Auftrag für die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung „Teilabschnitt Nord“ ist bereits vom Kreistag des Landkreises München im Januar 2016 erteilt worden; die Projektbearbeitung läuft bereits seit dem 1. Quartal 2016 und wird voraussichtlich im 1. Quartal 2017 abgeschlossen.

Teilabschnitt Süd:

Dieser Abschnitt ist Gegenstand dieses Beschlusses und der zu beschließenden Angebotsaufforderung. Er basiert auf dem Korridor 3 der Potenzialuntersuchung des PV München **auf Münchner Stadtgebiet** von der Innenstadt bis zur Stadtgrenze. Er wird federführend von der **Landeshauptstadt München** betreut. Die verwaltungsinterne referatsübergreifende Radverkehrs-Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ ist das für dieses Thema zuständige Gremium und wird in den meisten Abstimmungsterminen mit externen Projektpartnerinnen und -partnern (v.a. aus der INZELL-Initiative und interessierten Fachverbänden) zur „erweiterten Arbeitsgruppe Engpässe und Netzlücken“ ergänzt.

In der folgenden Abbildung wird der Verlauf dieses Korridors 3 der Potenzialanalyse des PV dargestellt:

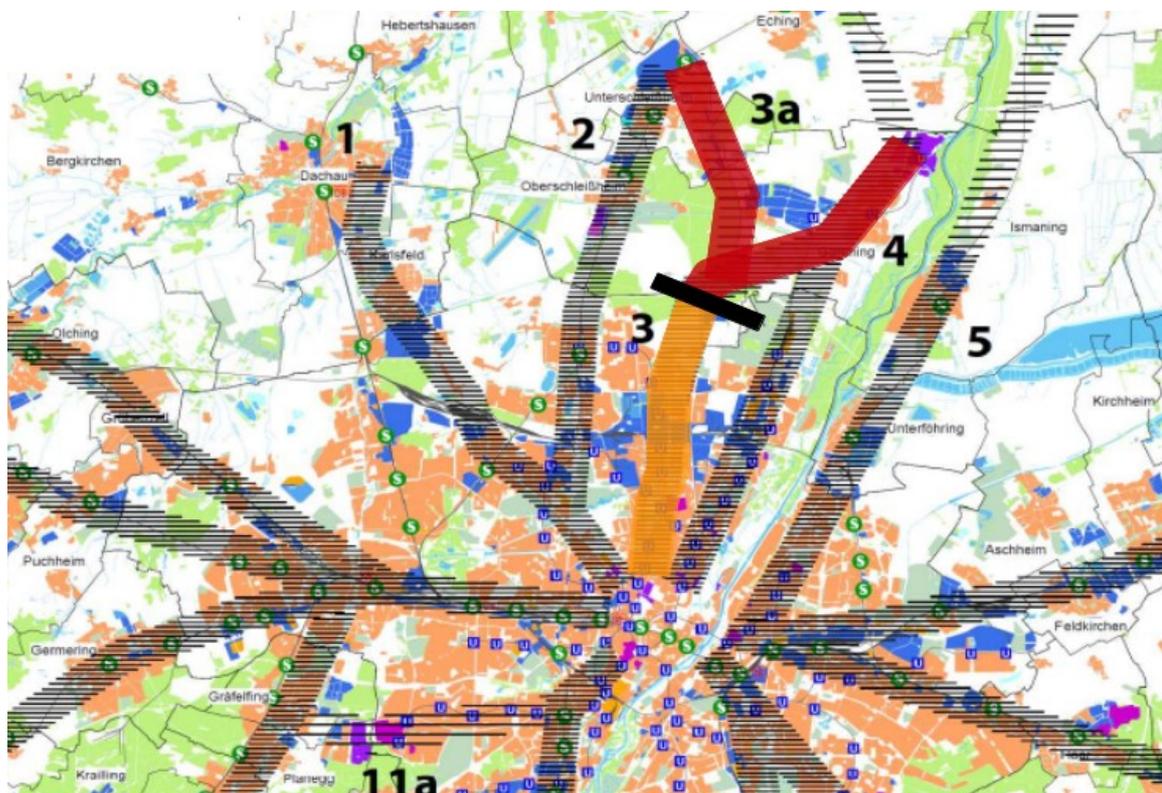


Abbildung: Lage des „Korridors 3“ der Potenzialuntersuchung des PV München (dicke Linie als Trennung von „Teilabschnitt Süd“ auf Münchner Stadtgebiet als Grundlage zur Definition des Untersuchungsraums auf städtischer Seite und „Teilabschnitt Nord“, dem Projekt auf Gebiet des Landkreises München)

4. Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung zum „Teilabschnitt Süd“

Mit dieser Beschlussvorlage soll der Durchführung einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung für einen auf dem Korridor 3 der PV München Potenzialanalyse basierenden Untersuchungsraum zugestimmt werden. Damit soll nicht nur dem Auftrag aus dem Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V

01145) nachgekommen werden, sondern auch dafür Sorge getragen werden, dass im Falle einer Realisierung des in Untersuchung befindlichen „Teilstücks Nord“ die Radschnellverbindung des Landkreises adäquat auf Stadtgebiet fortgesetzt werden kann. Mit der Realisierung einer Radschnellverbindung auf dem Gebiet des Landkreises München ist von einer bedeutsamen Steigerung des Radverkehrs auszugehen, so dass die Radverkehrsmengen an der Stadtgrenze entsprechend sicher und angemessen auf städtischem Gebiet weitergeführt werden müssen.

Da der Untersuchungskorridor für diese vertiefte Machbarkeitsuntersuchung in der vorliegenden Potenzialanalyse noch keine klaren Grenzen sowie noch keinen klaren Start- oder Endpunkt in der Münchner Innenstadt aufweist, dient er lediglich als Orientierungsrahmen und wurde mit den Projektbeteiligten aus Verwaltung, „INZELL“-Initiative und PV München nochmal diskutiert: Statt eines starren, straßenscharf definierten Untersuchungsraums wird dem Planungsbüro vorgegeben, eine Radschnellverbindung zwischen wichtigen Zielorten in Varianten zu erarbeiten.

Als Ergebnis der vertieften Machbarkeitsuntersuchung soll demnach eine schnelle, sichere und komfortabel befahrbare Radschnellverbindung zwischen dem Startpunkt im Bereich zwischen Hackerbrücke und Karlsplatz sowie dem noch mit dem „Teilprojekt Nord“ abzustimmenden Übergabepunkt an der Stadtgrenze im Münchner Norden identifiziert werden. Dabei ist das innerstädtische Hauptgelände der Technischen Universität München sowie das BMW Forschungs- und Innovationszentrum im Verlauf mit zu berücksichtigen (s. Anlage 2). Es ist unerheblich, inwiefern die Radschnellverbindung direkt an diesen Zielorten entlang führt oder über ausgebaute, direkte Zubringerstrecken an die Radschnellverbindung angebunden werden, sofern das Ziel einer durchgängigen, sicheren, schnellen und komfortablen Verbindung gewährleistet werden kann.

Es werden mehrere, auf einer Bestandsanalyse beruhende Routenalternativen erstellt, für die anschließend u.a. Möglichkeiten, Grenzen, Vorteile, Nachteile und Konflikte aufgezeigt sowie bewertet werden sollen. Insgesamt steht dabei nicht nur die Radschnellverbindung an sich im Zentrum der Machbarkeitsuntersuchung, sondern auch die Einbettung in das bestehende Radverkehrsnetz bzw. die Berücksichtigung entsprechender Netzanschlüsse.

Zudem sollen Maßnahmen entwickelt werden, die den Routenverlauf der Radschnellverbindung parallel in separierter Führung für den Fußverkehr komfortabel, barrierefrei und sicher nutzbar machen.

Bei der Untersuchung ist stets darauf zu achten, die Auswirkungen (z.B. Eingriffe in Grünflächen) und die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zu dokumentieren und negative Effekte möglichst gering zu halten. Der ÖPNV ist unbestrittenes Rückgrat nachhaltiger Mobilität in München und sollte durch die im Pilotprojekt vorgesehenen Maßnahmen möglichst unbeeinträchtigt bleiben.

Die Erarbeitung wird in enger Abstimmung mit der Radverkehrsarbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ stattfinden. Ebenso sind Abstimmungstermine mit der Arbeitsgruppe des „Teilprojekts Nord“ vorgesehen, da die Projekte zwar getrennt erarbeitet werden, im Ergebnis aber eine gemeinsame, stringente und in sich schlüssige Radschnellverbindung entstehen soll.

Auch die betroffenen Bezirksausschüsse werden sowohl zum Zeitpunkt eines konkreten Zwischenstands sowie beim Vorliegen des Untersuchungsergebnisses in den Prozess miteinbezogen. Das Ergebnis der Untersuchung und der Vorschlag zum weiteren Vor-

gehen wird nach der Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse dem Stadtrat in Form eines Beschlusses vorgelegt.

5. Eckpunkte der gutachterlichen Leistungen

Synoptisch zusammengefasst soll der Gutachter bzw. die Gutachterin insbesondere folgende Leistungen im Rahmen des Auftrags erbringen:

Erarbeitung von Projektgrundlagen

Als Grundlage der Untersuchung sollen Radschnellverbindungen in ihren Standards und Merkmalen auch im Zusammenhang mit den Planungsherausforderungen dargestellt werden, die sich in der interdisziplinären räumlichen Planung z.B. durch Flächen- und Nutzungskonkurrenzen ergeben. Dabei sollen auch Beispiele aus In- und Ausland dargelegt und ein Einblick in Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten bei Realisierung von Radschnellverbindungen aufgezeigt werden.

Allgemeine Standards sollen vor dem Hintergrund der spezifischen Bedingungen in der Landeshauptstadt München diskutiert werden und daraus eine differenzierte Zieldefinition für den Radschnellverbindungspiloten mit qualitativen und quantitativ nachweisbaren Indikatoren entwickelt werden. Dazu wird ein abgestimmtes Bewertungsschema erarbeitet, welches als Basis für die Bewertung von zu entwickelnden, konkreten Routenverläufen als Beurteilungs- und Vergleichsrahmen herangezogen wird.

Analytischer Teil der Untersuchung

In Abstimmung mit dem Schwesterprojekt „Teilabschnitt Nord“ im Landkreis München wird ein Übergabepunkt an der Münchner Stadtgrenze definiert. Vorliegende Planungen und Unterlagen zum Thema Radverkehr werden geprüft, bewertet und bei der Erarbeitung der vertieften Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Untersuchung unterschiedlicher sozialer, räumlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen in den Bereichen des zu untersuchenden Korridors. Im Zuge der Analyse werden drei konkrete Routenverläufe unterschiedlicher Charakteristik erarbeitet. Dies umfasst mit der Stadtverwaltung abgestimmte Varianten, die sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch im Nebenstraßennetz und in Grünzügen verlaufen sollen, um im Rahmen der weiteren Untersuchungen ein möglichst breites Spektrum an Möglichkeiten, Chancen und Grenzen aufzeigen zu können. Diese festgelegten konkreten Routenverlaufsvorschläge werden mitsamt potenziellen Anschlussstellen zum bestehenden städtischen Radverkehrsnetz vertieft analysiert.

Konzeptioneller Teil der Untersuchung

Nachdem die drei Routenverläufe festgelegt und vertieft analysiert worden sind, werden detaillierte Steckbriefe für alle Teilabschnitte der jeweiligen Routen entwickelt und anhand des zu Beginn entwickelten Bewertungsschemas gegenübergestellt. Auf dieser Grundlage wird die Vorzugsvariante ausgewählt, die im Anschluss im kompletten Verlauf in detaillierte Plandarstellungen mit Maßnahmenkonzept überführt werden soll. Auf Grundlage des

konzeptionellen Ergebnisses und der Überprüfung der anfangs festgelegten Ziele sollen am Ende dieses Pilotprojekts Leitlinien und Empfehlungen für zukünftige Radschnellverbindungen in München entstehen.

Während des Erarbeitungsprozesses wird die Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Auftragnehmer bzw. Auftragnehmerin stets durch Abstimmungstermine gewährleistet. Es wird ein Zwischenbericht und ein Endbericht in Lang- und Kurzfassung beauftragt.

Aufgrund der beschriebenen Komplexität der inhaltlichen Aufgabe sowie unter Zeitaspekten ist eine Vergabe der vertieften Machbarkeitsuntersuchung an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer zwingend notwendig.

6. Vergabeverfahren

Die zu vergebenden Leistungen fallen unter die Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Ihre Vergabe kann daher nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Vergabestelle 1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren nach Erteilung des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch selbst durch.

Der geschätzte Auftragswert von ca. 150.000 € inklusive Mehrwertsteuer (inkl. MwSt.) liegt unterhalb des Schwellenwertes von 209.000 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichten würde. Es ist daher ein nationales Vergabeverfahren durchzuführen. Es wird eine Öffentliche Ausschreibung entsprechend § 3 Abs. 2 VOL/A durchgeführt. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt überregional auf www.bund.de, www.baysol.de und www.muenchen.de/vgst1. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf www.muenchen.de/vgst1 eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen und ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen/ Bieter erhalten eine Frist von ca. vier Wochen, um ein Angebot einreichen zu können.

Die Bieterinnen bzw. Bieter müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachweisen (Eigenerklärung zur Eignung, Umsätze, Personalzahlen und Referenzen, Darstellung der Qualifikationen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieterinnen bzw. Bieter mit dem Angebot ein Grobkonzept über die Vorgehensweise der Bearbeitung und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

- 30 % Preis
- 60 % Qualität des Grobkonzeptes zur Vorgehensweise der Bearbeitung
- 10 % Zweckmäßigkeit des Zeitplans

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für das vierte Quartal 2016 geplant. Eine erneute Befassung des Stadtrates ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

Einer erneuten Stadtratsbefassung bedarf es nicht, wenn aus vergaberechtlichen Gründen eine Änderung der Wahl der Vergabe- und Vertragsordnung, der Vergabeverfahrens-

art, der Eignungskriterien oder der Zuschlagskriterien erforderlich sein sollte, um Rügen abzuwehren, Nachprüfungsverfahren abzuwenden oder zu beenden oder weil das Vergabeverfahren aus vergaberechtlichen Gründen aufgehoben werden musste.

7. Darstellung der Kosten und Finanzierung

Die Leistungsbausteine der Angebotsaufforderung bilden ein umfangreiches und umfassendes Spektrum ab. Die geforderten Leistungen müssen in einer hohen Detailtiefe erarbeitet werden, da die Rahmenbedingungen für eine Radschnellverbindung in München besonders in den innerstädtischen Teilbereichen besonders herausfordernd sind. Die Berücksichtigung der zahlreichen räumlichen und verkehrlichen Restriktionen in München fordert einen besonders hohen Arbeitsaufwand. Für die gesamte vertiefte Machbarkeitsuntersuchung wird daher ein maximaler finanzieller Aufwand von 150.000 Euro (inkl. MwSt.) kalkuliert. Die Bearbeitungszeit beträgt ca. ein Jahr.

Im Rahmen der konkreten Identifizierung unterschiedlicher Routenverläufe müssen je nach Routenführung komplexere Verkehrsknoten gekreuzt werden. Daher wird zusätzlich zu den finanziellen Mitteln für die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung ein Budget von 20.000 Euro (inkl. MwSt.) für die separate, bedarfsorientierte Beauftragung von einzelnen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen benötigt.

Als maximale Gesamtprojektsumme werden in diesem Beschluss demnach 170.000 Euro (incl. MwSt.) beantragt.

7.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		170.000,-- in 2017	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)		170.000,-- in 2017	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die o.g. Kosten werden dem Produkt 5816000 (Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung), PL 581610000 (Verkehrsplanung) zugeordnet werden.

7.2 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll in der Vollversammlung des Stadtrats im Oktober diesen Jahres im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2017 aufgenommen werden.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Die Beschlussvorlage ist zudem hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II Vergabestelle 1 sowie mit der Stadtkämmerei abgestimmt.

8. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 – Maxvorstadt, 04 – Schwabing-West, 09 – Neuhausen-Nymphenburg, 10 – Moosach, 11 – Milbertshofen-Am Hart, 12 – Schwabing-Freimann und 24 – Feldmoching-Hasenberg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet. Dabei handelt es sich sowohl um die Bezirksausschüsse im Untersuchungskorridor als auch die Bezirksausschüsse, die im Zuge des Verkehrskonzepts Münchner Norden mitgewirkt haben.

Die Bezirksausschuss-Satzung sieht in vorliegender Angelegenheit keine Anhörung der Bezirksausschüsse vor. Anlass der hier vorliegenden Beschlussvorlage ist die Sicherung der finanziellen Mittel, um einen offenen Planungsauftrag aus dem Stadtratsbeschluss Verkehrskonzept Münchner Norden vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01145) durchführen zu können. Der Planungsauftrag ist bereits unter Anhörung der Bezirksausschüsse in dem o.g. Beschluss ergangen. Die Bezirksausschüsse sind sowohl durch die Beauftragung der Finanzmittel für die Untersuchung als auch durch den noch unkonkreten und offenen Untersuchungskorridor nicht unmittelbar betroffen.

Die betroffenen Bezirksausschüsse werden in den Untersuchungsprozess miteinbezogen, sobald eine unmittelbare Betroffenheit entsteht. Sie werden beim Vorliegen geeigneter Zwischenergebnisse sowie der Endergebnisse beteiligt und angehört, bevor die Ergebnisse dem Stadtrat in Form einer Beschlussvorlage mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zur Entscheidung vorgelegt werden. Ergänzend werden neben den zukünftig unmittelbar betroffenen Bezirksausschüssen auch weitere Bezirksausschüsse miteinbezogen, die im Zuge des Verkehrskonzepts Münchner Norden mitgewirkt haben.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das im Vortrag der Referentin beschriebene Pilotprojekt einer Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt durch den Münchner Norden bis hin zur Stadtgrenze an einen externen Auftragnehmer bzw. eine externe Auftragnehmerin zu vergeben.
2. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Oktober 2016 empfiehlt der Fachausschuss und die Vollversammlung, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2017 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
3. Das Produktkostenbudget erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Oktober 2016 um einmalig 170.000 €, die in dieser Höhe im Haushaltsjahr 2017 zahlungswirksam sind (Produktauszahlungsbudget).
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
5. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat den Auftragnehmer bzw. die Auftragnehmerin bei der Leistungserbringung kooperativ und konstruktiv zu unterstützen und sich über die Radverkehrsarbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ mit dem Ziel einer möglichen perspektivischen Umsetzung des Untersuchungsergebnisses in den Erarbeitungsprozess der vertieften Machbarkeitsuntersuchung einzubringen.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 – Maxvorstadt, 04 – Schwabing-West, 09 – Neuhausen-Nymphenburg, 10 – Moosach, 11 – Milbertshofen-Am Hart, 12 – Schwabing-Freimann und 24 – Feldmoching-Hasenberg! zum Zeitpunkt der Vorlage von Zwischenergebnissen sowie des Endergebnisses zu beteiligen und die Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsuntersuchung nach erforderlicher Anhörung der Bezirksausschüsse dem Stadtrat vorzulegen, um eine Entscheidung zu weiteren Planungsschritten herbeizuführen.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 <ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium, HA II, Vergabestelle 1
3. An die Bezirksausschüsse 02, 03, 04, 09, 10, 11, 12, 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/11-2, I/11-3, I/01 (BVK)
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/32-1
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/32-3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA 31-1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3