

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Anschlussbereiche westlich / östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
	Projekt-Nr.:	100974
	Maßnahmeart:	Umbau
Baureferat - HA Tiefbau Bau-T1/VI-M	MIP-Bezeichnung / Finanzposition	
Datum 07.11.2019	Projektkosten (Kostenberechnung)	11.000.000 €
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bisherige Stadtratsbeteiligung 2. Rechtliche Bauvoraussetzungen 3. Dringlichkeit 4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p style="text-align: center;"><u>Anlagen 1 - 5:</u></p> <p style="text-align: center;">Planunterlagen</p>		

1. Bisherige Stadtratsbeteiligung

Die Vollversammlung des Stadtrates wurde mit dem Beschluss "Stadt und Fluss - Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum, - Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255) am 10.04.2019 befasst und erteilte die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken. Die grundlegende Rahmenbedingung für die Oberflächengestaltung der Ludwigsbrücken ist mit dem Beschluss wie folgt definiert: „Für die zukünftige Querschnittsaufteilung der Ludwigsbrücken und der Museumsinsel wird die auf Basis der Variante 1 - Durchgängige Reduktion eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung im Detail ausgearbeitete Querschnittslösung umgesetzt und der Objektplanung zugrunde gelegt. Ergänzend wird am westlichen Brückenkopf der inneren Ludwigsbrücke eine oberirdische FußgängerInnenquerung angelegt.“

Die Vollversammlung des Stadtrates hat daraufhin mit dem Beschluss „Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken über die Isar - Innere Ludwigsbrücke, Äußere Ludwigsbrücke“ vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15080) das Baureferat beauftragt, in den Anschlussbereichen westlich und östlich der Ludwigsbrücken die weiteren aus der Reduktion der Fahrstreifen erforderlichen Anpassungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) zu planen und die Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen.

Der Entwurf mit Projektbeschreibung ist im Beschlussvortrag unter Punkt 2 dargestellt.

Zwischenzeitlich wurden für die vorgenannten Baumaßnahmen die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Baumaßnahme befindet sich innerhalb gültiger Straßenbegrenzungslinien. Die Baugrundstücke befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München.

3. Dringlichkeit

Das Projekt "Anschlussbereiche Ludwigsbrücke" betrifft zwei Bauherren: die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Baureferat, und die Stadtwerke München GmbH. Das Baureferat ist Bauherr für die öffentlichen Straßen- und Platzräume, die SWM für die Gleissanierung.

Die Planung und der Umbau der Tramhaltestellen, die Sanierung der Tramgleise sowie die angrenzenden Straßenbaumaßnahmen werden als Gesamtprojekt von der SWM umgesetzt und entsprechend gemeinsam ausgeschrieben. Die SWM wird bei diesem Projekt die Baudurchführung in Zusammenarbeit mit dem Baureferat übernehmen. Die SWM agiert für die Straßenräume somit als Auftragnehmerin des Baureferates. An den Zuständigkeiten der Bauherren für ihre Projekte, insbesondere als inhaltlicher Entscheider sowie als Entscheider über die politische und die öffentliche Vermittlung ändert sich dadurch aber nichts.

Aufgrund der terminlichen Zwänge soll das Baureferat beauftragt werden, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.

Die Instandsetzung der Brückenbauwerke beginnt im Frühjahr 2020.

Die Sanierung der Ludwigsbrücken und der dazugehörigen Gleisanlagen sind in einem Zug gleichzeitig durchzuführen, da während den Brückenarbeiten die Trambahnlinie 17 auf den gesamten Abschnitt zwischen Isartor und Gasteig außer Betrieb genommen werden muss. Dadurch können zusätzliche kostenintensive, aufwendige Einschränkungen im Verkehrs- und Betriebsablauf vermieden werden.

Die SWM benötigt für den gesamten Abschnitt für die Erneuerung der Gleisanlagen Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern. Für den Bereich der Ludwigsbrücken hat die SWM den erforderlichen Stadtratsauftrag bereits mit Beschluss der Vollversammlung vom 10.04.2019 erhalten.

Für die östlichen und westlichen Anschlussbereiche muss dieser Auftrag mit vorliegendem Beschluss erteilt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt werden die Planfeststellungsunterlagen durch die SWM erarbeitet und vorbereitet. Um diese noch rechtzeitig bei der Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren einreichen zu können, benötigt die SWM eine Stadtratsentscheidung mit dieser Vorlage. Verzögerungen wirken sich unmittelbar auf die Zeitdauer der Gleiserneuerung sowie auf die erforderlichen Arbeiten für die dazugehörigen Straßenräume aus.

4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die SWM hat auf der Grundlage der mit der Landeshauptstadt München abgestimmten Entwurfsplanung die Kostenberechnung für die Gesamtmaßnahme der Anschlussbereiche westlich der inneren Ludwigsbrücke und östlich der äußeren Ludwigsbrücke erstellt. Demnach ergeben sich für den Kostenanteil des Baureferates Kosten in Höhe von 11 Mio. €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve von 1,1 Mio. €. Die Kosten setzen sich aus den Straßenbaukosten von 9,2 Mio. € und Folgekosten von 1,8 Mio. € zusammen.

Das Baureferat wird mit der Stadtwerke München GmbH einen Durchführungsvertrag für die Herstellung und Federführung inklusive Kostenteilungsvereinbarung der Anschlussbereiche abschließen.

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). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig. Bei der Kostenberechnung können sich im weiteren Verlauf der Planung Änderungen der Kosten aufgrund fehlender Informationen zu Kampfmitteln und Altlasten ergeben.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da keine Verkehrsflächen neu hinzukommen.