

<p>IL1/6300.7760 - (Rangfolge-Nr. 001): Neusser Straße (A 9), Fußgängerbrücke und Anpassungsarbeiten, Unterführung Fröttmaninger Str. Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2470 - (Rangfolge-Nr. 002): Schenkendorfstraße./Isarring, Straßenunterführung unter der Ungererstraße - Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2520 - (Rangfolge-Nr. 003): Landshuter Allee, Straßenbrücke über den Sapporobogen am Knoten 3, Bauwerk 13 - Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2530 - (Rangfolge-Nr. 004): Landshuter Allee, Brücke über die Dachauer Straße am Knoten 3, Bauwerk 10 – Instandsetzung Koppelfugen Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2550 - (Rangfolge-Nr. 005): Landsberger Straße, Straßenbrücke über die DB-Linie München-Laim, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2560 - (Rangfolge-Nr. 006): Erneuerung der Brücke Ohlmüllerstraße über den Auer Mühlbach mit Öffnung des Auer Mühlbachs im Bereich „Am Neudeck“ Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7935 - (Rangfolge-Nr. 007): Straßenbrücke Isarring über die B 1074 Mauerkircherstraße Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2580 - (Rangfolge-Nr. 008): Leopoldstraße, Brücke über den Nymphenburger-Biedersteiner-Kanal Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2590 - (Rangfolge-Nr. 009): Oberföhringer Straße, Straßenbrücke über den Isarring, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7615 - (Rangfolge-Nr. 010): Plinganserstraße, Brücke über die Brudermühl-/Heckenstallerstraße, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7730 - (Rangfolge-Nr. 011): Max-Josef-Brücke über die Isar, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7585 - (Rangfolge-Nr. 012): Oettingenstraße, Brücke über den Eisbach - Erneuerung des Überbaues Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7575 - (Rangfolge-Nr. 013): Straßenbrücke Tivolistraße über Eisbach u. Unterf. Widenmayer-/Ifflandstr. unter Tivolistr., Instandsetzung u. Radweg Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7740 - (Rangfolge-Nr. 014): Petuelring/Lerchenauerstraße, Stützmauern, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7700 - (Rangfolge-Nr. 015): Isarring, Straßenbrücke über die Ifflandstraße sowie Unterführung Seehausabfahrt, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7905 - (Rangfolge-Nr. 016): Isarring zwischen Haus Nr. 11 und Niebuhrstraße, Neubau einer Lärmschutzwand Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7960 - (Rangfolge-Nr. 017): Albert-Schweitzer-Straße, Straßenbrücke über die verlängerte Ständlerstraße; Instandsetzung Der Fahrbahnbelag der im Jahre 1974 errichteten Brücke weist viele Risse und Verdrückungen besonders im Bereich der Übergangskonstruktion und der Randsteine auf. Die Geh- und Radwege zeigen vor allem im Bereich der Beleuchtungsmaste Risse. Aus den angebohrten Hohlkörpern des Überbaues tropft Wasser. Dies lässt darauf schließen, dass die Abdichtung schadhaft ist und tausalzhaltiges Oberflächenwasser in den Konstruktionsbeton eindringt, den Beton schädigt, sowie Korrosion an der Bewehrung verursacht. Besonders korrosionsempfindlich ist die Spannbewehrung. Falls der Schadensfortschritt nicht</p>

gestoppt wird, können insbesondere wegen der Spannstahlfährdung irreparable Schäden entstehen. Gemäß der Aussage des Gutachters ist deshalb spätestens im Jahre 2003 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der geschädigte Konstruktionsbeton instand zu setzen. Des Weiteren sind an der Unterseite des Überbaues und an den Widerlagern auf Grund mangelnder Betondeckung die korrodierten Bewehrungsstäbe und der Beton instand zu setzen. Bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung kann die Standsicherheit bzw. die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes durch Beton- und Spannstahlkorrosion beeinträchtigt werden.

IL1/6300.7965 - (Rangfolge-Nr. 018): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Quiddestraße, Instandsetzung

Die 1974 fertig gestellte Brücke weist in zunehmenden Maß Schäden am Straßenbelag und an der Abdichtung auf. Entlang der Übergangskonstruktionen an den Bauwerksenden zeigen sich bogenförmige Risse im Belag. An den Tropftüllen des Überbaues sind Anrostungen erkennbar. Der Überbaubeton weist an der Unterseite z. T. Feuchtstellen auf. Diese Schäden lassen darauf schließen, dass die Abdichtung schadhaf ist und dadurch tausalzhaltiges Oberflächenwasser in den Konstruktionsbeton eindringen und damit zu Korrosionsschäden an der Bewehrung, insbesondere an der Spannstahlbewehrung führen kann. Um einen weiteren Schadensfortschritt zu stoppen und damit irreparable Schäden z. B. an der Spannbewehrung zu vermeiden, ist nach Aussage des Gutachters die Brücke spätestens im Jahre 2003 instand zu setzen. Darüber hinaus ist an den Rampenwänden und an den Widerlagern auf Grund von Betonabplatzungen und mangelnder Betondeckung korrodierte Bewehrung sichtbar. Die Bewehrung und der Beton sind in diesen Bereichen instand zu setzen. Bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung kann die Standsicherheit bzw. die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes beeinträchtigt werden.

IL1/6300.7970 - (Rangfolge-Nr. 019): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Ottobrunner Straße, Instandsetzung

Die 1974 fertig gestellte Straßenbrücke weist erhebliche Korrosionsschäden an der Bewehrung im Bereich der Schleppplatten an den Überbauenden sowie an den Übergangskonstruktionen auf. Im Fahrbahnbelag sind zahlreiche Risse vorhanden. Der Beton im Bereich der Verankerung der Spannköpfe ist stark chloridbelastet. An der Unterseite der Überbauplatte sind an einigen Tropftüllen Betonausbrüche vorhanden. Weiterhin sind an der Unterseite auf Grund mangelnder Betondeckung bereits zahlreiche Bewehrungsstäbe korrodiert und haben Abplatzungen verursacht. Diese Schäden lassen darauf schließen, dass die Abdichtung z. T. undicht ist und tausalzbehaftetes Oberflächenwasser in den Konstruktionsbeton eindringt und bis an die Spannbewehrung vordringen kann. Infolge von undichten Längsfugen entlang der Brüstungen wurde die Anschlussbewehrung zwischen den Brüstungsplatten und der Brückenplatte geschädigt, so dass mittelfristig Absturzgefahr besteht. Darüber hinaus sind an den Widerlager- und den Flügelwänden und an den Stützen teilweise Hohlstellen vorhanden. Die in diesen Bereichen bereits beschädigte Bewehrung und der Beton sind instand zu setzen. Laut Gutachten soll die Instandsetzung des Überbaues spätestens im Jahre 2003 erfolgen, um die Standsicherheit bzw. die Dauerhaftigkeit der Brücke in absehbarer Zeit nicht zu gefährden bzw. irreparable Schäden zu vermeiden. Es sind u. a. die Abdichtung, die Beläge sowie die Übergangskonstruktion zu erneuern. Die Standsicherheit bzw. die Dauerhaftigkeit des Bauwerks könnte bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung erheblich beeinträchtigt werden.

IL1/6300.7605 - (Rangfolge-Nr. 020): Hanns-Braun-Brücke, Fußgängerbrücke über den Georg-Brauchle-Ring - Instandsetzung

Die Bauwerksabdichtung ist schadhaf und undicht. Durch Risse im Belag und undichte Einstiegsschächte dringt Wasser in die Hohlkästen der Brücke ein. Die Feuchtigkeit hat bereits zu zahlreichen Folgeschäden geführt. So zeigt sich u. a. an der Unterseite der Fahrbahnplatte im Hohlkasten und an den Längsträgern zwischen den Hohlkörpern z. T. stark korrodierte Bewehrung; besonders gefährdet ist die Spannbewehrung. Es ist daher die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der schadhafte Beton und die korrodierte Bewehrung instand zu setzen.

<p>IL1/6300.1670 - (Rangfolge-Nr. 021): DB-Ausbesserungswerk, Freimann, Gewerbegebiet, Lilienthalallee und Nebenstraßen Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3740 - (Rangfolge-Nr. 022): Alte Allee und Nebenstr., Beb.Pl.Nr. 1735 (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.1860 - (Rangfolge-Nr. 023): Sankt-Michael-Str. u.a. Straßen; Bebauungsplan Nr. 1725 (SOBON) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7630 - (Rangfolge-Nr. 024): Gotzinger Platz, Verkehrsberuhigungskonzept Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.1960 - (Rangfolge-Nr. 025): Brienner-/ Luisenstraße, westl. Vorfeld der Propyläen, stadtgestalterische Aufwertung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7735 - (Rangfolge-Nr. 026): Schneeglöckchenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, endgültige Herstellung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7745 - (Rangfolge-Nr. 027): Trollblumenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, erstmalige Herstellung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7765 - (Rangfolge-Nr. 028): Obermenzing S-Bahnhof, Nachrüstung eines Fußgängeraufzuges Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8115 - (Rangfolge-Nr. 029): Reigersbachstr., Fahrbahnverlegung (SOBON) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8090 - (Rangfolge-Nr. 030): Walter-Bathe-Weg, Fußgängerbrücke über den Georg-Brauchle-Ring - Instandsetzung An der im Jahr 1970 errichteten Fußgängerbrücke Walter-Bathe-Weg über den Georg-Brauchle Ring wurden bei der turnusmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076 sowie zusätzlichen Sonderuntersuchungen umfangreiche Schäden festgestellt, die auf einen dringenden Instandsetzungsbedarf der Überbaudichtung und des Belages hinweisen. Die Fußgängerbrücke ist zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Olympiageländes erforderlich und vor allem für die Verbindung zwischen U-Bahnstation und den Sportstätten bzw. Veranstaltungshallen in einem funktionstüchtigen und verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Die Notwendigkeit der Instandsetzung ist dringend gegeben, weil durch die Durchfeuchtung des Überbaus die Schädigung des Konstruktionsbetons und der Bewehrung fortschreitet. Die Instandsetzungsmaßnahme des Überbaus und des Fahrbahnbelages ist zur Vermeidung größerer irreparabler Schäden und eines daraus resultierenden höheren Instandsetzungsaufwandes notwendig.</p>
<p>IL1/6300.8035 - (Rangfolge-Nr. 031): Ackermannstraße (südl.), Deidesheimer Straße (westl.) – Ackermannbogen, Innere Erschließung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8100 - (Rangfolge-Nr. 032): Parkraummanagement, Ausdehnung „Blaue Zone“ in der Altstadt Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.1950 - (Rangfolge-Nr. 033): Im Gefilde, innere Erschließung (SOBON) Für das Neubaugebiet "Im Gefilde westlich" zwischen der Straße Im Gefilde und der Arnold-Sommerfeld-Straße muss die Erschließung sichergestellt werden. Es sollen verkehrsberuhigte Bereiche, Gehbahnen, Radwege, Parkbuchten und Grünflächen angelegt werden. Der Bebauungsplan Nr. 1245 wurde am 07.07.1999 als Satzung beschlossen. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 23.05.2000 wurde die Projektgenehmigung erteilt.</p>
<p>IL1/6300.2400 - (Rangfolge-Nr. 034): Im Gefilde zw. Vulpiusstraße und Putzbrunner Straße, äußere Erschließung des Baugebietes, BebPl. 1245 Die Mittel werden zur Finanzierung der äußeren Erschließung des Baugebietes im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1245 benötigt. Der Bebauungsplan Nr. 1245 wurde am 07.07.1999 als</p>

Satzung beschlossen. Die Dringlichkeit ergibt sich aus der anstehenden Realisierung des Bebauungsplanes.

IL1/6300.7560 - (Rangfolge-Nr. 035): Ackermannstraße, Rad- und Fußwegbrücke (Ackermannbogen); SOBON-Teilfinanzierung

Für die Überplanung des als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme festgesetzten Gebietes der ehemaligen Waldmann-Stetten-Kaserne ist ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt worden. Das Ergebnis wurde dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 18.05.1997 vorgelegt und das weitere Vorgehen festgelegt. Zur Erschließung des Planungsgebietes ist der Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Ackermannstraße vorgesehen. Für die Gestaltung der Brücke wurde ein Wettbewerb durchgeführt und dem Bauausschuss am 17.10.2000 präsentiert.

IL1/6300.8050 - (Rangfolge-Nr. 036): Neuherbergstraße (nördl.), Schleißheimer Straße (östl.)- Panzerwiese West, Teil III

Infolge des Billigungsbeschlusses vom 07.06.2000 sind die zur Erschließung des Baugebietes Panzerwiese West, Teil III notwendigen Verkehrsflächen im Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 1779d neu zu bauen. Anlass ist der geplante Baubeginn der ersten Gebäude des Planungsgebietes im Frühjahr 2002. Das Planungsgebiet umfasst eine Größe von ca. 27,0 ha, wovon ca. 2,5 ha Verkehrsflächen sind. Der Ausbau der Verkehrsflächen ist dringend notwendig, da mit Vollendung der Hochbaumaßnahmen in diesem Bereich die Erschließung gesichert sein muss. Mit der Planung der Maßnahme ist umgehend zu beginnen. Es ist nunmehr eine Anmeldung für das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2003 -2007 erforderlich geworden, da wie im genehmigten Bedarfsprogramm durch den Beschluss des Bauausschusses vom 04.12.2001 dargelegt, mangels Bauträger eine Übertragung der durchzuführenden Erschließungsmaßnahmen derzeit nicht möglich ist und daher die Projekte insoweit durch das Baureferat durchzuführen sind.

IL1/6300.8085 - (Rangfolge-Nr. 037): Neuherbergstraße (nördl.), - Panzerwiese West, Teil II; Abwicklung Erschließungsvertrag

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 13.02.2001 wurde das Bedarfsprogramm für den Ausbau der Erschließungsstraßen im Bereich Neuherbergstraße (nördlich), - Panzerwiese West, Teil II genehmigt. Diese Siedlungsmaßnahme sieht Wohngebiete, Gemeinbedarfsflächen, öffentliche Grünanlagen und notwendige Verkehrsflächen vor. Das Wohngebiet ist über eine westliche und östliche Stichstraße (so genannte Anger) an die Neuherbergstraße angebunden. Die Planung und Herstellung der im Bebauungsplan Nr. 1779 c ausgewiesenen neuen Verkehrsflächen sind im Rahmen eines Erschließungsvertrages einem Bauträger übertragen worden, der die anfallenden Kosten der verkehrlichen Infrastruktur vorfinanziert. Die Kosten für den Straßenausbau, die im Rahmen der "Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Panzerwiese" aus Erlösen der dort vorhandenen städtischen Grundstücke refinanziert werden, sind dem Erschließungsträger gemäß Erschließungsvertrag zur erstatten.

IL1/6300.8055 - (RangNr. 038): Effner-/ Johanneskirchner-/ Cosimastr. - Stichstraße (Erschließung)

Die Maßnahme ist Bestandteil des Wohnungsbauprogramms im Rahmen "Wohnen III". Somit hat die Maßnahme oberste Priorität (Billigungsbeschluss und der Vollversammlung des Stadtrates vom 12.12.2001).

IL1/6300.7610 - (Rangfolge-Nr. 039): Josef-Frankl-Straße (beids.) U-/S-Bahnhof Feldmoching, Beb.Pl.Nr. 1343 (Ant. BR)

Die eingestellten Mittel werden zur Finanzierung des städtischen Anteils für den Ausbau der Verkehrsflächen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1343 benötigt. Zudem sollen der Bahnhofsvorplatz und die dringend notwendige Buswendeanlage am U-/S-Bahnhof Feldmoching im Anschluss an die Hochbaumaßnahmen hergestellt werden.

Die Dringlichkeit ergibt sich aus der anstehenden Realisierung des Bebauungsplanes.

IL1/6300.7550 - (Rangfolge-Nr. 040): Freischützstraße zw. Johanneskirchner Str. und Fideliostraße, erstmalige Herstellung der Erschließungsstraßen

Die Freischützstraße ist zwischen Johanneskirchner - und Fideliostraße gemäß Verkehrsentwicklungsplan (Hauptsammelstraße nach EAHV) eine wichtige

Erschließungsstraße mit einer Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kfz/Tag. Sie besteht heute aus einer 12 m breiten bituminös befestigten Fahrbahn und beidseitigen provisorischen Gehbahnen, die teilweise mit Holzgeländern von der Fahrbahn abgetrennt sind. Die Gehbahnen sind bituminös befestigt.

Die Freischützstraße sollte im bezeichneten Abschnitt beidseitige und der Wohnnutzung angemessene befestigte Gehwege erhalten. Der Einbau von baulichen Radwegen oder Radverkehrsstreifen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und gemäß dem Kfz-Kriterium der ERA 95 (> 10.000 Kfz/Tag) erforderlich. Der Fahrbahnzustand erfordert zumindest eine Sanierung der bestehenden Fahrbahndecke oder einen neuen Fahrbahnaufbau mit der in den Regelbefestigungen vorgesehenen Stärke und Zusammensetzung. Die Freischützstraße ist im Abschnitt zwischen Johanneskirchner- und Fideliostraße erschließungsbeitragsfähig. Die anliegende Bebauung ist mittlerweile fertig gestellt, so dass eine Erhebung der Beiträge mit Fertigstellung der Maßnahme möglich ist.

Südlich der Fideliostraße ist die Freischützstraße bereits endgültig ausgebaut und besitzt dort Gehwege mit Kunststeinplatten und asphaltierte Radwege.

Nördlich der Johanneskirchner Straße weist die Freischützstraße nur noch die Funktion einer Erschließungsstraße auf. Auch dort sind endgültig ausgebaute Gehwege vorhanden.

IL1/6300.7715 - (Rangfolge-Nr. 041): Kleselstraße zw. Siberstr. und Dittmannweg, erstmalige Herstellung

Die Kleselstraße ist zwischen Siberstraße und Dittmannweg noch nicht endgültig hergestellt. Die Fahrbahn ist derzeit nur provisorisch bituminös befestigt, bauliche Gehbahnen fehlen gänzlich. Ein verkehrssicherer Straßenzustand ist nur durch einen immer größeren finanziellen Aufwand sicher zu stellen.

IL1/6300.2210 - (Rangfolge-Nr. 043): Verlegung des Verkehrszeichenbetriebes und der Materialprüfstelle in die Schragenhofstraße 6

Hier sollen die Straßenbeleuchtung (Schwere-Reiter-Str. 2), der Verkehrszeichenbetrieb (Kagerstr. 9), die Materialprüfstelle und die Asphaltverlegung (beide bereits in der Schragenhofstraße 6) untergebracht werden. Im nördlichen Teil des neu zu überplanenden Areals Dachauer Straße befindet sich der Betriebshof der Straßenbeleuchtung. Künftig soll hier Wohnbebauung entstehen. Der Betrieb ist in alten Gebäuden untergebracht, die nicht optimal auf die Betriebsorganisation abgestimmt sind. Es wurde daher entschieden die Straßenbeleuchtung abzusiedeln. Bei der Verlagerung in die Schragenhofstraße sollen Synergieeffekte durch das Schaffen gemeinsamer Lager und Werkstätten mit dem Verkehrszeichenbetrieb erzielt werden. Die in der Kagerstraße 9 befindlichen Betriebseinrichtungen des Verkehrszeichenbetriebs sind sanierungsbedürftig. Auf Grund fehlender moderner Lagertechnik ist der Betrieb sehr flächenintensiv. Darüber hinaus grenzt an drei Seiten Wohnbebauung an. Das Grundstück an der Kagerstraße kann bei Integration des Verkehrszeichenbetriebes in das Konzept Schragenhofstraße 6 dann für Wohnbebauung freigegeben werden. Auf der Schragenhofstraße 6 befinden sich bereits die Asphaltverlegung und Materialprüfstelle. Diese beiden Betriebe sollen in das beabsichtigte Konzept integriert werden.

IL1/6300.8240 - (Rangfolge-Nr. 044): Giesinger Bahnhof; BebPl. Nr. 1586

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1586 „Giesinger Bahnhofplatz“ ist am 09.10.2002 vom Stadtrat gesatz worden. Es ist vorgesehen, den Giesinger Bahnhofplatz mit Hilfe eines Architekturwettbewerbs umzugestalten und ein neues Wohn- und Gewerbegebiet im Süden des Bebauungsplanumgriffs zu erschließen. Ferner ist ein durchgehender Grünzug an Stelle der derzeitigen Giesinger Bahnhofstraße und eine Platzfläche vor dem ehemaligen Bahnhofgebäude (neues Kulturzentrum in Obergiesing) geplant.

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 09.10.2002 beschlossen, einen städtebaulichen Vertrag mit einem Investor zu schließen und hat sich verpflichtet die Finanzierung des städtischen Anteils sicherzustellen.

IL1/6300.7940 - (Rangfolge-Nr. 045): ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien 95 und 96

Innerhalb des Leitprojektes MOBINET soll im Arbeitsbereich B mit dem Demonstrator *Quartiersteuerung* ein Verkehrsmanagement für Stadtteile entwickelt und in München-Haidhausen umgesetzt werden.

Übergeordnetes Ziel der Quartiersteuerung ist dabei, mit Hilfe einer integrierten Netzsteuerung des Öffentlichen Personennahverkehrs, des motorisierten und des nicht motorisierten

Individualverkehrs ein Gesamtoptimum für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Um die Wirkung der geplanten Maßnahmen in der Praxis testen zu können, ist ein möglichst großer Demonstrator erforderlich:

Aus diesem Grund wurde Haidhausen, mit seinen verkehrstechnisch komplexen Knoten Max-Weber-Platz und Ostbahnhof sowie den bereits beschleunigten Abschnitten der Tramlinien 18 und 19, gewählt. Allerdings ist dieser Umgriff nicht ausreichend, um die Wirkungen im Netz hinreichend evaluieren zu können. Die Buslinien 95 und 96 entlang der Rosenheimer Straße stellen eine sinnvolle und wünschenswerte Erweiterung des Demonstrationsfeldes der Quartiersteuerung dar. Zudem entsteht eine direkte Verbindung zum Netz des Mobinet-Demonstrators „Ringsteuerung“. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, die übergreifende Koordinierung des Verkehrs in angrenzenden Gebieten zu testen, die durch die strategische Steuerung SAM in der Mobinet-Zentrale geleistet werden soll.

IL1/6300.7955 - (Rangfolge-Nr. 046): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 19 West zw. Sigl-/Von-der-Pfordten- und Landsberger-/Bäckerstr. - Lichtzeichenanlagen

Durch betriebsbedingten Verschleiß der Straßenbahnschienen war dringend eine Gleiserneuerung im Abschnitt Siglstraße bis Agnes-Bernauer-Platz durchzuführen. Diese Gleißbaumaßnahme wurde zum Anlass genommen, gleichzeitig auch Beschleunigungs- und Verbesserungsmaßnahmen sowie eine behindertengerechte Ausstattung auf der Linie 19 West zu realisieren. Der östliche Streckenabschnitt bis zur Siglstraße ist bereits beschleunigt. Das Baureferat hat einen Anteil an den Lichtzeichenanlagen (alt auf neu) zu tragen.

IL1/6300.7950 - (Rangfolge-Nr. 047): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 12 zw. Scheid- und Romanplatz – Lichtzeichenanlagen

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.03.1991 zur "Integrierten ÖPNV-Planung für die Landeshauptstadt München" wurde die Verwaltung u.a. mit der Ausarbeitung eines Beschleunigungsprogramms für Tram und Bus beauftragt. Die Linie 12 Scheidplatz - Romanplatz ist darüber hinaus Bestandteil des Beschlusses Maßnahmenprogramm für die Beschleunigung von Tram und Bus, Tram Teil II und Bus Teil I, des gemeinsamen Kreisverwaltungs-/Werk- und Bauausschusses sowie des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.07.1992. Mit diesem wurde die Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen zu projektieren und zu realisieren. Die beschleunigungsbedingten Umbaumaßnahmen führen auf der Linie 12 zur Einsparung eines Straßenbahnzuges bei gleich bleibendem Platzangebot. Ferner kann auf der im Streckenabschnitt Rotkreuzplatz bis Kurfürstenplatz parallel geführten Buslinie 33 - mit Ausnahme der Hauptverkehrszeit an den Werktagen von 7.00 - 9.00 Uhr - ein Gelenkbus eingespart werden. Bezogen auf die rein beschleunigungsbedingten Umbaumaßnahmen - einschließlich der noch von der SWM GmbH Unternehmensbereich Verkehr zu tätigen Investitionen und ohne Berücksichtigung von eventuellen Fördermitteln - errechnet sich bei statischer Betrachtung für dieses Projekt eine "theoretische" Amortisationszeit von rd. 7,5 Jahren. Das Baureferat hat einen Anteil an den Lichtzeichenanlagen (alt auf neu) zu tragen.

IL1/6300.7975 - (Rangfolge-Nr. 048): Radlkoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Regensburg, Instandsetzung

Die 1964 errichtete Brücke weist erhebliche Schäden im Bereich der Beläge und der Abdichtung auf. Die Fugen an den Bauwerksenden (Übergangskonstruktionen) sind defekt und undicht. Der Konstruktionsbeton ist infolge von eindringenden tausalzhaltigen Wasser auf der Oberseite des Überbaues im Bereich der Randsteine, der Übergangskonstruktionen und der Schleppplatten in Teilbereichen zerstört. Des Weiteren ist Korrosion an der Bewehrung nicht mehr auszuschließen. Besonders gefährdet ist bei dieser Brücke die Spannbewehrung, die bei Zutritt von tausalzhaltigem Wasser als besonders korrosionsempfindlich einzustufen ist. Die Betondeckung der Betonstahlbewehrung der Gesimse und der Widerlagerstützwände ist lokal, die der Flügelwände und der Widerlagerkragarme ist vollständig unzureichend. Der Berührungsschutz ist undicht, es läuft Wasser auf den Fahrdrabt, im Winter bilden sich Eiszapfen.

Es sind die Abdichtung, die Beläge und die Übergangskonstruktionen zu erneuern sowie der schadhafte darunter liegende Beton und ggf. die Bewehrung instand zu setzen. Des Weiteren sind an den Widerlagern und den Gesimsen der geschädigte Beton zu ersetzen sowie die

Betonstahldeckung zu erhöhen. Zusätzlich ist der Bewehrungsschutz zu erneuern. Laut Gutachter soll die Instandsetzung spätestens 2003 erfolgen, um die Standsicherheit der Brücke in absehbarer Zeit nicht zu gefährden.

IL1/6300.8125 - (Rangfolge-Nr. 049): Ganghoferstraße mit Esplanade; Heimeranstr. – Messepl. und Straßenverbindungen U1485/U1486

Der rechtskräftige Bebauungsplan für den Nordteil des ehemaligen Messegeländes Nr. 1819a sieht vor, die Randstraßen des ehemaligen Messegeländes umzugestalten, um sie den neuen verkehrlichen Ansprüchen anzupassen und städtebaulich aufzuwerten. Innerhalb des Geländes setzt dieser Bebauungsplan mehrere Fußgänger- und Platzbereiche fest. Die verkehrlichen Ansprüche werden durch den Stadtratsbeschluss vom 24.10.2001 „Verhinderung einer Verkehrskatastrophe auf der Theresienhöhe; Neukonzeption des Straßennetzes“ vorgegeben. Die Bürogebäude auf der Ostseite der Ganghoferstraße sind nördlich der Ridlerstraße fertig gestellt und bezogen, so dass der Umbau der Ganghoferstraße und die Herstellung der Esplanade vordringlich ist. Im Laufe des Jahres 2002 wurden die Wohngebäude westlich des Bavariaparkes bezugsfertig. Im Anschluss daran ist es notwendig die beiden Fußgängerbereich U 1485 und U 1486 herzustellen. Die Hochbaumaßnahmen an der Heimeranstraße und am Alten Messeplatz sollen voraus-sichtlich Ende 2003 fertig gestellt sein, so dass zeitlich abhängig davon der Umbau der Heimeranstraße und des Alten Messeplatzes ab 2004 erfolgen könnte. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.10.2002 erteilt.

IL1/6300.8230 - (Rangfolge-Nr. 050): Messeplatz, zentr. Platzbereiche (U1480/U1488/U1494) Erschließung Dt. Museum (U1486/U1587)

Der rechtskräftige Bebauungsplan für den Nordteil des ehemaligen Messegeländes Nr. 1819a sieht vor, die Randstraßen des ehemaligen Messegeländes umzugestalten, um sie den neuen verkehrlichen Ansprüchen anzupassen und städtebaulich aufzuwerten. Innerhalb des Geländes setzt dieser Bebauungsplan mehrere Fußgänger- und Platzbereiche fest. Die verkehrlichen Ansprüche werden durch den Stadtratsbeschluss vom 24.10.2001 „Verhinderung einer Verkehrskatastrophe auf der Theresienhöhe; Neukonzeption des Straßennetzes“ vorgegeben. Die Bürogebäude auf der Ostseite der Ganghoferstraße sind nördlich der Ridlerstraße fertig gestellt und bezogen, so dass der Umbau der Ganghoferstraße und die Herstellung der Esplanade vordringlich ist. Im Laufe des Jahres 2002 wurden die Wohngebäude westlich des Bavariaparkes bezugsfertig. Im Anschluss daran ist es notwendig die beiden Fußgängerbereich U 1485 und U 1486 herzustellen. Die Hochbaumaßnahmen an der Heimeranstraße und am Alten Messeplatz sollen voraus-sichtlich Ende 2003 fertig gestellt sein, so dass zeitlich abhängig davon der Umbau der Heimeranstraße und des Alten Messeplatzes ab 2004 erfolgen könnte. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.10.2002 erteilt.

IL1/6300.7580 - (Rangfolge-Nr. 051): Messegelände, innere Erschließung, Nachfolgenutzung Theresienhöhe

Rück- bzw. Umbau im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messegelände Theresienhöhe entsprechend dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates für den städtebaulichen Wettbewerb vom 23.10.96. Der rechtskräftige Bebauungsplan für den Südteil des ehemaligen Messegeländes Nr. 1819b setzt innerhalb des Planungsgebietes Verkehrsflächen fest, die der künftigen Erschließung der Baugebiete dienen. Den Investoren und Bauträgern wurde mit Kauf der Grundstücke auf dem ehemaligen Messegelände zugesichert, dass im Umgriff des Projektes Theresienhöhe (Stadtratsbeschluss vom 22.10.1997) liegenden Straßenräume entsprechend um- bzw. neu gestaltet werden.

IL1/6300.7750 - (Rangfolge-Nr. 052): Herzog-Ernst-Platz, Nachfolgenutzung Theresienhöhe

Umbau des Herzog-Ernst-Platzes im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messegelände Theresienhöhe entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 22.10.1997 (künftige Nutzung des Messegeländes und Gesamtkonzeption mit Rahmenplan); Ziel: städtebauliche Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsfunktion im Platzbereich. Der Umbau soll nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen im südlichen Bereich des ehemaligen Messegeländes (früheres Bauzentrum) erfolgen.

IL1/6300.7670 - (Rangfolge-Nr. 053): Ganghofer-/Pfeuferstraße und Radlkoferstraße, Rück- u. Umbau, Nachfolgenutzung Theresienhöhe

Rück- bzw. Umbau im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messegelände Theresienhöhe entsprechend dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates für den städtebaulichen Wettbewerb vom 23.10.96.

IL1/6300.7780 - (Rangfolge-Nr. 054): Pfeuferstraße, Rad- u. Fußwegbrücke von der Theresienhöhe zum Westpark ü. d. Ganghoferstr., Nachfolgenutzung Theresienhöhe

Das Wohnquartier auf dem ehemaligen Messegelände soll über die Pfeuferstraße mittels eines Brückenbauwerks und einer Grünverbindung an das Erholungsgelände des Westparks angebunden werden. Für die künftige Nutzung des Messegeländes an der Theresienhöhe ist auf Grundlage des Rahmenplanes mit Stadtratsbeschluss vom 22.10.1997 eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen Westpark und Bavariapark für Radfahrer und Fußgänger gefordert. Zur Herstellung dieser Verbindung wird eine Brücke über die Ganghoferstraße geplant.

IL1/6300.7690 - (Rangfolge-Nr. 056): Theresienhöhe zw. Messeplatz und DB-Brücke – Nachfolgenutzung Theresienhöhe

Rück- bzw. Umbau im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messegelände Theresienhöhe entsprechend dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates für den städtebaulichen Wettbewerb vom 23.10.96.

IL1/6300.1080 - (Rangfolge-Nr. 057): Riemer Str. u. a. (Ortskern Riem Nord), Beb.Pl. 1417a, Teil I; Maßnahmen außerhalb SOBON (Anteil Baureferat)

Die Mittel werden zum Vollzug des Bebauungsplanes Nr. 1417a, Teil I benötigt, soweit nicht eine Finanzierung aus Mitteln der sozialgerechten Bodennutzung möglich ist. Die Maßnahme dient der Schaffung von Wohnraum. Der Bebauungsplan ist seit 10.09.1997 rechtskräftig.

IL1/6300.7620 - (Rangfolge-Nr. 058): Riemer Straße u. a. (Ortskern Riem Nord), Mittbacher Str. (SOBON)

Die Mittel werden zum Vollzug des Bebauungsplanes Nr. 1417a, Teil I benötigt. Es erfolgt eine Finanzierung aus Mitteln der sozialgerechten Bodennutzung. Die Maßnahme dient der Schaffung von Wohnraum. Der seit 10.09.1997 rechtsverbindliche Bebauungsplan sieht die Verlegung der Mittbacher Straße und den Umbau der bestehenden P + R - Anlage vor.

IL1/6300.1920 - (Rangfolge-Nr. 059): U-1359 (Ortskern Riem Nordwest), SOBON

Die Mittel werden zum Vollzug des Bebauungsplanes Nr. 1417 b benötigt. Es erfolgt eine Teilfinanzierung aus Mitteln der sozialgerechten Bodennutzung. Die Maßnahme dient der Schaffung von Wohnraum. Der genaue Straßenanteil des Bebauungsplanes kann erst nach Vorliegen eines verbindlichen Planentwurfs seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung festgestellt werden.

IL1/6300.7770 - (Rangfolge-Nr. 060): Parkstadt Schwabing, Neusser Straße - Folgekosten

Die Planung und die Herstellung der im Beb.Pl. Nr. 1781 ausgewiesenen Verkehrsflächen wurden im Rahmen eines Erschließungsvertrages den Grundstückseigentümern übertragen. Folgende Kostenanteile sind jedoch von der Stadt zu tragen, da sie nicht Bestandteil des Erschließungsvertrages sind:

1. die Verkehrssicherungseinrichtungen (1.060.000 Euro)
2. die Verlegung einer EW-Leitung durch die Stadtwerke München GmbH (Anteil LHM 60 % = 40.000 Euro).

IL1/6300.7565 - (Rangfolge-Nr. 061): Knoten Landsberger-/Fürstenrieder Str.; Städtebaul. Entwicklung zentr. Bahnflächen Hauptbahnhof-Laim-Pasing

Die Maßnahme ist Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes zur Entwicklung der zentralen Bahnflächen im Bereich Hauptbahnhof – Laim - Pasing. Die Erstellung des Bedarfsprogrammes ist zurzeit noch nicht möglich, da der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan noch nicht erfolgt ist.

Mit Verlagerung von Container-, Stückgut- und Rangierbahnhof wurden Bahnflächen im größeren Ausmaß für neue Nutzungen zwischen Hbf und Pasing frei. Basierend auf einem weiterentwickelten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenkonzept, wurde für den Bereich der „Zentralen Bahnflächen“ ein zweistufiger Wettbewerb ausgeschrieben.

<p>Das Ergebnis der zweiten Stufe (vertiefende Untersuchungen u.a. Nymphenburg Süd/Laim) wurde am 27.10.99 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für den Teilbereich Laim entlang der Landsberger Straße wurde die Weiterbearbeitung des Konzeptes der Arbeitsgemeinschaft Zwischenräume aus der Stufe vorgeschlagen. Das städtebauliche Konzept sieht hier ein dicht bebauten Dienstleistungs- und Gewerbeband vor, um hochwertiges und intensives Baurecht zu schaffen. Grundvoraussetzung für die vorgeschlagene Bebauung ist ein Rückbau des heute als Kreisel ausgebildeten Verkehrsknotens Landsberger-/Fürstenrieder/Wotanstraße in eine Straßenkreuzung, damit durch Reduktion der öffentlichen Verkehrsflächen die gewünschten Bauflächen gewonnen werden können.</p>
<p>IL1/6300.8075 - (Rangfolge-Nr. 62): Neusser-, Schenkendorfstraße, Abwicklung Erschließungsvertrag</p> <p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 19.01.1999 wurde das Bedarfsprogramm für den Ausbau der Erschließungsstraßen sowie den Umbau des vorhandenen Straßennetzes im Bereich Neusser Straße, Schenkendorfstraße, ehem. Güterbahnstraße und Domagkstraße genehmigt. Diese Siedlungsmaßnahme sieht vor, an Stelle eines Industriegebietes ein Viertel, das Wohn-, Büro- und Gewerbenutzung beinhaltet zu schaffen. Die Baumaßnahmen umfassen den Umbau der Duisburger Straße, der Neusser Straße, der Endresstraße und der Hittorfstraße sowie den Neubau der im Bebauungsplan Nr. 1781 ausgewiesenen Verkehrsflächen.</p> <p>Die Planung, Herstellung und Vorfinanzierung der im Bebauungsplan Nr. 1781 ausgewiesenen Verkehrsflächen wurde im Rahmen eines Erschließungsvertrages den Grundstückseigentümern (Erschließern) übertragen. Die Stadt München hat sich gemäß Eigentümergevereinbarung - lediglich - als Eigentümerin von Grundstücken im Vertragsgebiet mit 8,01587% an den Gesamtkosten zu beteiligen.</p>
<p>IL1/6300.2440 - (Rangfolge-Nr. 063): Corneliusbrücke, Generalinstandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.2450 - (Rangfolge-Nr. 064): Heckenstallerstraße, Instandsetzung der Stützmauern im Bereich der Leipart-/Passauerstraße</p> <p>Die Frost- und Tausalzbeanspruchung haben an diesen Stützmauern zu erheblichen Schäden am Beton und der Bewehrung geführt. Lose Betonteile mussten, um die Verkehrssicherheit noch zu gewährleisten, bereits abgeschlagen werden. Falls der Schadensfortschritt in absehbarer Zeit nicht gestoppt wird, können irreparable Schäden bzw. zusätzlich notwendige Sicherungsmaßnahmen (Abstützungen) mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen nicht mehr ausgeschlossen werden. Der Beton der Ansichtsfläche ist abzutragen, die stark korrodierte Bewehrung zu ersetzen und der Beton wieder herzustellen. Nach dem vorliegenden Gutachten sollte die Instandsetzung, um den weiteren Schadensfortschritt zu stoppen, baldmöglichst erfolgen. Bei einem Ausbau des Mittleren Ringes im Abschnitt Südwest, müssen Teile dieser Stützmauern jedoch abgebrochen sowie größere Bereiche schallabsorbierend verkleidet werden. Nachdem das Planfeststellungsverfahren für diesen Ringabschnitt abgeschlossen ist, werden die Arbeiten an den Stützmauern noch zurückgestellt, bis Klarheit über den Baubeginn des Ringabschnittes herrscht. Gegebenfalls sind bereits vorab provisorische Instandsetzungsarbeiten erforderlich.</p>
<p>IL1/6300.7640 - (Rangfolge-Nr. 065): Hans-Mielich-Platz, Umgestaltung</p> <p>Mit Beschluss des Bauausschusses vom 31.03.98 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine verkehrskonzeptionelle Untersuchung durchzuführen. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Verbindung zwischen Hans-Mielich-Straße und Claude-Lorrain-Straße auf jeden Fall aufrecht erhalten bleiben muss, um die Verbindung zwischen den Quartieren zu gewährleisten. Der Hans-Mielich-Platz ist ein Projekt der Agenda 21. Der Bezirksausschuss und die Bürgerinitiative "Mehr Platz zum Leben" wünschen die Umgestaltung des Platzes. Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Zusammenfassung der Freiflächen und Begrünung sowie Neuordnung der Verkehrsflächen und der Parkplatzsituation. Die Kühbachstraße soll parallel zu den Gebäuden am Hans-Mielich-Platz von der bestehenden Kühbachstraße zur Einmündung in die Hans-Mielich-Straße geführt werden. Die direkte Verbindung zwischen Kühbachstraße und Claude-Lorrain-Straße entfällt.</p>
<p>IL1/6300.1830 - (Rangfolge-Nr. 066): Ottobrunner Str. / Hofangerstr., Vollzug des Bebauungsplanes Nr. 57 aw; Umbau der angrenzenden Straßen</p>

Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6300.7725 - (Rangfolge-Nr. 067): Schleißheimer Straße zw. Weiltl- und Augustin-Rösch-Straße, endgültige Herstellung, Radwegverb., Schulwegsicherung

Der derzeit nur provisorisch vorhandene Geh- und Radweg auf der Westseite der Schleißheimer Straße zwischen Weiltl- und Augustin-Rösch-Straße soll endgültig baulich hergestellt werden. Durch die Umprofilierung der gesamten Westseite unter Einbeziehung der aufgelassenen Straßenbahntrasse kann neben dem Radweg eine breitere Gehbahn sowie eine Anliegerfahrbahn mit Parkmöglichkeiten zu Gunsten des Publikumsverkehrs wegen der vielen Geschäfte in die Planung mit einbezogen werden. Damit wäre die Radwegverbindung zwischen der nördlichen Stadtgrenze und Schwabing geschlossen.

Lokal dient die Maßnahme der Schulwegsicherung (Willy-Brandt-Gesamtschule) und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger. Zudem ist der angesprochene Bereich in einem baulich schlechten Zustand.

IL1/6300.8105 - (Rangfolge-Nr. 068): Fußgängerbrücke über die Würm in Höhe Allacher Straße

Das städt. Grundstück mit der Fl.Nr. 116 an der Würm wird im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2005 renaturiert. Das Baureferat nimmt dies zum Anlass, dort eine Brücke über die Würm in direkter Verlängerung der Allacher Straße in Westrichtung zu erbauen. Mit dieser Brücke soll zum Einen die Sicherheit für die dortigen Schulkinder erhöht werden, deren Schulweg durch diese Querungsmöglichkeit nicht mehr entlang der stark befahrenen Eversbuschstraße verlief. Zum Anderen können auch Fußgänger und Radfahrer über die Würm zu den Erholungsflächen in den Würmauen gelangen.

IL1/6300.2910 – (Rangfolge-Nr. 69): Langwieder-/ Lußsee, Naherholungsgebiet, Fuß- und Radwegverbindung, Route 1

Im Zuge der Umsetzung des Realisierungskonzeptes „Radfahrverbindungen in München“ sind Radfahrverbindungen zum Naherholungsgebiet Langwieder Seen herzustellen. Drei Routen, die unabhängig voneinander ausgeführt werden können, sind derzeit vorgesehen:

Route 1 - ab Breiter Weg entlang der BAB A8 bis Jägerhofstraße

Route 2 - Paul-Ehrlich-Weg über Müllerstadelstraße bis Goteboldstraße

Route 3 - entlang der Eschenrieder Str. zw. Fischbachwiesenweg und Kreuzkapellenstraße

Durch die Eröffnung des Naherholungsgebietes im Jahr 2000 ergibt sich eine hohe Dringlichkeit für die Realisierung einer stadtteilübergreifenden Rad- u. Fußweganbindung für diesen Bereich. Die hohe Attraktivität des neuen Erholungsgebietes bedingt, dass sich an schönen Sommertagen mehr als 20.000 Erholungssuchende dort aufhalten. Aus

übergeordneten verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Gründen muss für eine attraktive Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gesorgt werden. Wegen der geringen Fahrbahnbreite der Lochhausener Straße und der Goteboldstraße ist eine erhebliche Gefährdung für die Radfahrer gegeben, wenn kein eigener Radweg errichtet wird.

Die Routen erschließen den Langwieder See von 3 Seiten, um den Erholungssuchenden aus den ringsum angrenzenden Stadtteilen Aubing, Allach und Pasing/Menzing einen gefahrlosen Zugang zu ermöglichen. Sie sind alle gleichmaßen wichtig.

IL1/6300.8260 – (Rangfolge-Nr. 104): Ganghoferstraße, Straßenbrücke über die DB München- Laim/ Rosenheim, BW-Nr. 40/1, Instandsetzung

Das Bauwerk wurde 1893 errichtet. 1951 erneuerte man dann den Überbau mit Walzträgern im Beton. Die Brüstungen wurden in Stahlbeton ausgeführt. Die Auflagerbänke passte man den neuen Erfordernissen an. Die übrigen Bereiche der Widerlager und die Flügel blieben unverändert. Der Überbau hat Aussinterungen an der Unterseite und hohlliegende Bereiche an den Seitenflächen. Ursache hierfür sind Schadstellen in der Abdichtung. Zusätzlich weisen die Beläge Verdrückungen auf und sind gerissen. Der Korrosionsschutz der Stahlträger ist größtenteils schadhaft. Die Brüstung ist auf Grund ungenügender Betondeckung und aufgefrorener Stellen über große Bereiche geschädigt. Der aus Stahl gefertigte Berührschutz über den Bahngleisen ist großflächig verrostet. Im Laufe der Zeit hat sich eine unterschiedliche Setzung zwischen Widerlager und Flügelwänden eingestellt. Dadurch sind

die Teile von einander abgerissen. Der Stampfbeton der Widerlager und Flügel weist erhebliche Schäden und Risse (bis 15 mm Breite) auf. Der Korrosionsschutz des Mitteljochs ist an vielen Stellen spröde und rissig.

Um eine Gefährdung des Bahnbetriebs auszuschließen wurden schon mehrfach in Einzelaktionen lose Betonteile entfernt.

Eine statische Nachrechnung hat ergeben, dass die der damaligen Bemessung zu Grunde gelegten Annahmen nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen. Für einen Anprall an die Brüstung ergibt sich nach den Bemessungsrichtlinien eine Spannungsüberschreitung von 47 %. Nach Aussage des Gutachters sind hier baldmöglichst zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu veranlassen. Zur Verhinderung eines weiteren Substanzverfalls des Bauwerkes ist zudem eine Gesamtinstandsetzung durchzuführen. Die Abdichtung und der Belag sowie der Korrosionsschutz an den Trägerunterseiten und dem Mitteljoch sind zu erneuern. Des Weiteren sind die Brüstungen, Widerlager und Flügel instand zusetzen.

Im Jahr 2004 erfolgt zusätzlich die Umprofilierung der Ganghoferstraße. Es empfiehlt sich zu diesem Zeitpunkt die Instandsetzung der Brücke sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus verkehrlichen Gründen zeitgleich durchzuführen.

IL1/6300.8235 - (Rangfolge-Nr. 105): Parkleitsystem Zentrum

Für die Parkgaragen in der Altstadt und im angrenzenden Hauptbahnhofviertel besteht derzeit eine nicht vollständige, statische Hinweisbeschilderung, die dringend überarbeitungsbedürftig ist. Die Inzell-Initiative hat sich in ihren Empfehlungen zum Parkraummanagement für ein Parkleitsystem ausgesprochen. Mit Stadtratsbeschluss vom 29.09.99 (Parkraummanagement in München, Umsetzung der Initiative Verkehrsprobleme gemeinsam lösen – Inzell III) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, dieses Parkleitsystem gemeinsam mit den Parkhausbetreibern weiterzuverfolgen. Mit Stadtratsbeschluss vom 24.10.2000 wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die Erarbeitung eines Konzeptes auszuschreiben.

IL1/6300.8265 - (Rangfolge-Nr. 106): Trinkl-Siedlung, erstmalige Erschließung

Mit der Baumaßnahme sollen die Erschließungsstraßen der ehemaligen Schwarzbausiedlung erstmalig hergestellt werden. Mit Städtebaulichem Vertrag vom 17.12.2001 zwischen den Siedlern und der Stadt, wurde die Stadt mit der Herstellung der Erschließungsstraßen bis Ende 2007 verpflichtet. Die Kosten belaufen sich auf 1.580.000,- €. Die Siedler haben hierzu eine Bürgschaft in Höhe von 1.280.000,- € geleistet. Der Restbetrag ist von der Stadt zu tragen. Seitens der Siedler besteht daher ein großes Interesse, dass die Maßnahme bald ausgeführt wird.

IL1/6300.8250 - (Rangfolge-Nr. 107): Arnulfpark (städt. Anteil Straßenerschließung)

Es besteht eine rechtliche Verpflichtung durch den Abschluss des städtebaulichen Vertrages vom 15.07.2002. Die Erschließungsverträge befinden sich derzeit in Aufstellung. Die derzeitige Kostenaufstellung ist als Kostenrahmen zu verstehen. Eine über den Kostenrahmen hinausgehende schärfere Aufstellung der Kosten kann stufenweise erst bei den folgenden detaillierten Planungsschritten erfolgen.

IL1/6300.7685 - (Rangfolge-Nr. 110): Schleißheimer Straße in Höhe Dülferstr. / Goldschmiedplatz, Erschließung der Panzerwiese (BebPl. 1779d)

Die Landeshauptstadt München hat sich gemäß Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland vom 15.12.1994 verpflichtet, die im Entwicklungsgebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme "Panzerwiese" liegenden Kaufgrundstücke bis spätestens 27.07.2002 vollständig zu erschließen und zu veräußern. Die Bebauung der Grundstücke muss bis spätestens 27.07.2007 nach den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme erfolgen. Sofern diese Fristen nicht eingehalten werden, ist mit erheblichen Nachzahlungsforderungen der Bundesrepublik Deutschland zu rechnen. Die Anbindung des Entwicklungsgebietes "Panzerwiese" an die Schleißheimer Straße ist in Höhe der Dülferstraße vorgesehen. Die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1779 d, Panzerwiese West, Teil III vorgesehene Erschließungsstraße ist nur durch eine Umplanung des Knotenpunktes Schleißheimer Straße/Dülferstraße anzubinden. Nördlich der Dülferstraße ist zusätzlich eine P+R - Anlage mit einzuplanen. Grundsätzliche konzeptionelle Überlegungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für die Schleißheimer Straße im Bereich nördlich und südlich der Dülferstraße sehen vor, die westliche Fahrbahn dort nur mehr als Anliegerfahrbahn zu nutzen und stattdessen den öffentlichen Verkehr in diesen Abschnitten

auf der östlichen Fahrbahn abzuwickeln. Dieser Aspekt sowie technische Gründe machen eine Verlegung des Busbahnhofes Dülferstraße notwendig. Als neuer Standort für den Busbahnhof ist der Goldschmiedplatz im Norden der Schleißheimer Straße vorgesehen. Erforderliche Maßnahmen hierfür sind der Einbau einer Kreisverkehrsanlage (kann gleichzeitig als Wendeanlage genutzt werden) und eine Aufweitung des südlichen Astes der Schleißheimer Straße (Bushaltestellen).

IL1/6300.7665 - (Rangfolge-Nr. 142): Heidemannstr. / Lilienthalallee; Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfall- u. Stauschwerpunktes

Die Heidemannstraße soll im Knotenbereich Heidemannstraße/Lilienthalallee/Kiefern-gartenstraße um Linksabbiegespuren erweitert werden.

Diese Maßnahme ist darin begründet, dass sich an der betreffenden Kreuzung ein erhöhter Unfallschwerpunkt heraus kristallisiert hat. Die entsprechenden Unfallzahlen wurden von der Polizei und dem Kreisverwaltungsreferat nachgewiesen. Zudem wurden am genannten Knoten vermehrt Stauungen registriert. Parallel dazu wurde vom Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann ein Antrag gestellt, der den Erkenntnissen der Polizei und des Kreisverwaltungsreferates entspricht und den Einbau von Linksabbiegespuren in der Heidemannstraße fordert. Um die Leistungsfähigkeit des oben genannten Knotens nicht einzuschränken, sind die Linksabbiegespuren von der Heidemannstraße in die Kiefern-gartenstraße bzw. Lilienthalallee als separate Linksabbiegespuren auszuführen. Außerdem werden Fußgängerinseln in der Heidemannstraße eingebaut, um die durch längere Wege gestiegenen Querungszeiten in etwa durch verringerte Räumzeiten reduzieren zu können und damit Leistungsverluste zu minimieren. Die Linksabbiegespuren werden mit einer Länge von ca. 25 m (in die Kiefern-gartenstraße) bzw. ca. 50 m (in die Lilienthalallee) konzipiert. Somit wird eine genügend leistungsfähige Verkehrsanbindung erreicht. Die durch den Einbau der zusätzlichen Spuren notwendige Erweiterung der Heidemannstraße erfolgt nach Süden. Da der Fahrbahnaufbau nicht der erforderlichen Bauklasse entspricht, ist auch die Erneuerung der Fahrbahn erforderlich.

IL1/6300.1240 - (Rangfolge-Nr. 201): Containerbahnhof, Erschließung (mit Anteil DB) Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6300.8030 - (Rangfolge-Nr. 202): Fußballstadion Fröttmaning, verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit dem Grundsatzbeschluss vom 24.07.2001 auf der Grundlage einer umfassenden Prüfung von Alternativen den Standort "Fröttmaninger Gebwerbegebiet Nord" für den Neubau eines privat finanzierten reinen Fußballstadions ausgewählt. Dieser Beschluss ist grundsätzlich als Planungsauftrag zu werten. Das Baureferat hat für die rechtzeitige Herstellung - soweit bisher bekannt - folgender Infrastruktureinrichtungen zu sorgen:

- Aus- und Umbau der U-Bahnhöfe Fröttmaning und Marienplatz sowie Streckener-tüchtigung auf der U 3/6; - Ausbau der Autobahnanschlussstelle Fröttmaning an der BAB A 9;
- Erstellung eines neuen Halbanchlusses an die BAB A 99/Nord; - Neubau einer Straße zw. der Werner-Heisenberg-Allee und dem neuen Autobahnanschluss an der A 99. Die Straße wird parallel zur A 9 entweder westl. oder östl. des geplanten Stadions und dessen Stellplatzanlagen und Parkhäusern geführt; - Neubau von Verkehrsleitsystemen im städt. Straßennetz; - Neubau separater Rettungswege die von der A 99, der A 9 und einer Brücke über die A 9 bis unmittelbar an das Stadion heranzuführen; - Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die A 9 zum Erholungs-gebiet Fröttmaninger Berg; - Herstellung öffentl. Grünanlagen. Die Maßnahmen müssen bis zum April 2005 fertig gestellt sein. Vor Beginn der eigentlichen Maß-nahmen müssen bereits Arbeiten zur Baufeldfreimachung durchgeführt werden. Hierbei handelt es sich um eine Kanalverlegung und Spartenumlagerungen, die schon im Laufe des Jahres 2002 zu vollziehen sind.

IL1/6300.1390 - (Rangfolge-Nr. 203): Fasangartenstraße, Straßenüberführung S-Bahn-Strecke S2 (Anteil LHM)

Fortsetzungsmaßnahme

<p>IL1/6300.3790 - (Rangfolge-Nr. 204): Karlsfelder Straße zwischen Schwarzhölzl- u. Kristallstraße, Ausbau für Busbetrieb/Begrünung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3760 - (Rangfolge-Nr. 205): Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelberg- und Eversbuschstraße, mit Straßenunterführung (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3770 - (Rangfolge-Nr. 206): Heerstraße, Pkw-Unterführung mit Fuß- und Radweg unter der DB (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3750 - (Rangfolge-Nr. 207): Pasteurstraße (östlich), Unterführung Bahnlinie München/Ingolstadt (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7515 - (Rangfolge-Nr. 208): Karl-Gayer-Straße, Radwegunterführung, ICE-Ausbau (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7535 - (Rangfolge-Nr. 209): Untermenzing S-Bahnhalte (südl. Von-Kahr-Str.), Rad- und Fußwegunterführung (ICE-Strecke) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7595 - (Rangfolge-Nr. 210): Sapporobogen über den Georg-Brauchle-Ring, Grundwasserwanne - Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7655 - (Rangfolge-Nr. 211): Neuherbergstraße zw. Schleißheimer- und Mortonstraße, Erschließung Panzerwiese Gemäß Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland vom 15.12.1994 hat sich die Landeshauptstadt München verpflichtet, die im Entwicklungsgebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme "Panzerwiese" liegenden Kaufgrundstücke bis spätestens 27.07.2002 vollständig zu erschließen und zu veräußern. Die Bebauung der Grundstücke muss bis spätestens 27.07.2007 nach den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme erfolgen. Sofern diese Fristen nicht eingehalten werden, ist mit erheblichen Nachzahlungsforderungen der Bundesrepublik Deutschland zu rechnen. Da die Neuherbergstraße im Zuge der Aufstellung der Bebauungspläne eine Aufweitung nach Norden erfährt, sind die Vorflächen in die Neugestaltung mit aufzunehmen und zu integrieren. Der Ausbauzustand der Nordseite der Neuherbergstraße ist nicht endgültig und den zukünftigen stadtgestalterischen Ansprüchen des angrenzenden Baugebietes der Panzerwiese nicht angemessen. Die Neuherbergstraße soll deshalb zwischen der Schleißheimer Straße und der Mortonstraße auf einer Länge von ca. 650 m auf ihrer Nordseite entsprechend der künftigen Funktionszuweisung (Gehbahn, Radweg, Baumpflanzungen, Parkbuchten) endgültig hergestellt werden. Der Ausbau ist mit der Umsetzung der Bebauungspläne der Panzerwiese West notwendig.</p>
<p>IL1/6300.7885 - (Rangfolge-Nr. 212): Verdi-/Pippinger Straße, Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfallschwerpunktes Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7545 - (Rangfolge-Nr. 213): Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau Die Dringlichkeit dieser Maßnahmen ergibt sich aus der Teilinbetriebnahme der BAB A99 Nordwest und der Erschließung des Wohngebietes "Alte Allee /Schäferwiese". Hier ist bereits ein großer Teil der geplanten Wohneinheiten realisiert und ein weiterer Teil des Baugebietes wird in Kürze begonnen. Als erste Maßnahme zur Aktivierung des Gewerbegebietes Freilandstraße werden im Bereich des Umspannwerkes in absehbarer Zeit ein Wertstoffhof und eine so genannte "Bodenbörse" angesiedelt.</p>
<p>IL1/6300.1170 - (Rangfolge-Nr. 214): Siedlung Freiham, Verbindungsstraße zw. Bodenseestraße und BAB A 96; Erschließung eines Gewerbegebietes Im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen für das künftige Gewerbegebiet Freiham sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Neubau der so genannten Verbindungsspanne zwischen der Bodenseestraße und der BAB A 96 mit Ausbildung eines Halbandschlusses an die BAB A 96 und einer Straßenunterführung der S-Bahnstrecke S 5.</p>

IL1/6300.1180 - (Rangfolge-Nr. 217): Wilhelm-Hoegner-Straße zwischen Wolfram- u. Rudolf-Zorn-Str., S-Bahnunterführung S 1

Durch den Bau der Straßenunterführung wird die zwischen Wolframstraße und Rudolf-Zorn-Straße im Bereich der S 1 vorhandene Straßenlücke in der Wilhelm-Hoegner-Straße geschlossen. Zudem ersetzt die vorgesehene Straßenunterführung den bereits geschlossenen Bahnübergang Neubiberger Straße.

IL1/6300.1370 - (Rangfolge-Nr. 218): Südanbindung Perlach, Verbindungsstraße zw. Carl-Wery-Straße und BAB A8

Die Südanbindung Perlach ist Bestandteil des am 13.07.1983 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes. Das Raumordnungsverfahren wurde am 21.09.1994 mit einer positiven landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Die Vorprojektgenehmigung wurde am 03.04.01 erteilt. Die Maßnahme soll Perlach verkehrlich entlasten und die neuen Baugebiete von Neubiberg und den neuen Löwenbräustandort sowie weitere Gewerbegebiete östlich der St 2078 erschließen. Für die Planung gemäß der Variante „Unterführungen“ ist das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanungs- und die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Dabei sollen die Auswirkungen der geplanten Infineon - Ansiedlung auf den Autobahnanschluss geprüft werden. Über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den restlichen Abschnitt zwischen Carl-Wery- und Unterhachinger Straße muss der Stadtrat nach der Beschlussfassung zum „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ erst noch entscheiden. Da die Wohngebäude bereits teilweise bezogen sind, ist die Maßnahme dringlich.

IL1/6300.4260 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Instandsetzung bzw. Erneuerung von Brücken

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind eine Vielzahl älterer Brückenbauwerke instand zu setzen. Hierzu gehören neben der Erneuerung der Abdichtung, der Fahrbahnübergänge etc. auch die Erhaltung der Tragfähigkeit durch Verstärkung der Tragkonstruktion bzw. die Auswechslung von ganzen Bauteilen oder die komplette Erneuerung von Bauwerken. Die Reihung der Instandsetzungsmaßnahmen ergibt sich auf Grund laufend durchgeführter Brückenprüfungen und den Ergebnissen aus den vertieften Bauwerksuntersuchungen. Aus dieser Pauschale werden die Instandsetzungen bzw. Erneuerungen von Maßnahmen kleiner 0,5 Mio. Euro finanziert. Die Raten der Folgejahre beinhalten zusätzlich die jährlichen Ansätze für Großinstandsetzungen von Brücken, Tunnels etc. als Platzhalter, soweit diese noch in der Investitionsliste 2 ausgewiesen sind.

IL1/6300.4230 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Instandsetzung bzw. Erneuerung von Straßen

Das Straßennetz in der Baulast der Stadt München umfasst eine Länge von ca. 2.160 km sowie Radwege von 890 km und Gehbahnen von 4.250 km mit einer Gesamtfläche von 31 Mio. m². Trotz wiederholter Zuweisung von Sondermitteln beim Straßenunterhalt und des zielgerichteten Einsatzes der Mittel fast ausnahmslos auf dem sanierungsbedürftigen Hauptstraßennetz konnte der Substanzverfall in der Vergangenheit nicht gestoppt werden. Dadurch glitten weitere Straßen in den Nachholbedarf (Totalsanierung) ab. Erschwerend für die Straßenerhaltung ist insbesondere

- die laufende Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs,
- die Erhöhung der zulässigen Achslasten,
- die Substanzverschlechterung durch die zunehmende Zahl von Aufgrabungen durch Versorgungsunternehmen,
- die hohe Anzahl von Straßen, die als Teilausbau schon seit Jahren voll dem Verkehr unterliegen,
- der hohe Anteil von Straßen, die ihre übliche Nutzungsdauer bereits erreicht bzw. schon überschritten haben, bedingt durch den intensiven Auf- und Ausbau während der Jahre von 1950 bis 1975.

Der Sanierungsaufwand wird ab 2003 auf 20.781 Mio. Euro geschätzt, wovon auf den UA 6300 „Gemeindestraßen“, 20.093 Mio. Euro und den UA 6600 „Bundes- u. Staatsstraßen“, 0,688 Mio. Euro entfallen.

IL1/6300.4200 - (Rangfolge-Nr. 303): Pauschale, Verkehrssicherungseinrichtungen

Folgende Maßnahmen werden aus der Pauschale finanziert:

Verkehrszeichen, Markierungen, kleine Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen; Errichtung und investiver Erhalt von elektrischen Verkehrseinrichtungen auf Grund verkehrsaufsichtlicher Anordnungen des KVR; Geräteersatz von älteren Lichtsignalanlagen; Geräteersatz und Umbau von elektrischen Verkehrssicherungsanlagen für ÖPNV-Maßnahmen (Anteil Stadt); Signaltechnische Maßnahmen, die an beleuchteten Verkehrssicherungseinrichtungen der Verkehrsbetriebe durchzuführen sind.

In den kommenden Jahren ist ein hoher Mitteleinsatz zum Austausch überalterter Lichtsignalanlagen erforderlich. Im Stadtgebiet München sind derzeit 1079 Lichtsignalanlagen in Betrieb. 457 dieses Bestandes sind bezogen auf das Jahr 2002 älter als 15 Jahre, 116 davon sogar älter als 24 Jahre.

Bedingt durch die nur ungenügende Mittelausstattung für den Austausch in den vergangenen Jahren sowie die Konzentration der Mittel auf den Austausch extrem hoher Jahrgangszahlen der vorolympischen Zeit 1970 und 1971, in denen jährlich über 100 Lichtsignalanlagen gebaut wurden und deren Austausch sich über etliche Jahre hinzog, besteht weiterhin ein hoher Bestand extrem überalterter Anlagen.

Die ältesten elektromechanischen Lichtsignalanlagen konnten bisher nur durch einen erhöhten Wartungsaufwand über diesen langen Zeitraum, der weit über der von den Signalbauherstellern angegebenen fiktiven Lebensdauer liegt, in Betrieb gehalten werden. Für die Lichtsignalanlagen mit elektronischen Bauteilen ist dies aber nicht mehr möglich, denn die Herstellerfirmen haben die Ersatzteillieferung teilweise gekündigt, mit weiteren Kündigungen ist zu rechnen. Solche nicht mehr lieferbaren Ersatzteile müssen ausgeschlachteteten Altgeräten entnommen und weiterverwendet werden. Die besondere Bauart einer bestimmten Geräteserie hat eine durch äußere Einflüsse noch begrenztere Lebensdauer, die sich in erhöhter Störanfälligkeit bemerkbar macht. Um langfristig von dem hohen Sockel erheblich überalterter Geräte herunterzukommen, ist es erforderlich, jährlich mindestens 40 Lichtsignalanlagen auszutauschen. Dies bedeutet auch, dass bis zum Austausch der letzten, heute bereits 15 Jahre alten Lichtsignalanlagen in ca. 11 Jahren diese dann ebenfalls eine Lebensdauer von 26 Jahren aufweisen werden.

IL1/6300.9900 - (Rangfolge-Nr. 304): Pauschale für vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau

Vorlaufende Planungskosten im Rahmen der Vorbereitung von Straßen- und Brückenbaumaßnahmen.

IL1/6300.4270 - (Rangfolge-Nr. 305): Pauschale, Folgekostenanteil bei Spartenverlegungen der SWM gemäß Konzessionsvereinbarung (Pauschalmaßnahmen)

Hier werden alle durch Pauschalmaßnahmen bei den Stadtwerken verursachten Folgekostenanteile gemäß Konzessionsvereinbarung (60%-Anteil) finanziert.

IL1/6300.4280 - (Rangfolge-Nr. 306): Sofortprogramm für Nachrüstung von Tunnels (Brandschutz, Sicherheitseinrichtungen)

Laut Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 08.09.1999 sollen alle Münchner Tunnels schnellstmöglich nach dem neuesten Stand der Sicherheitstechnik nachgerüstet werden. Dies betrifft vor allem die Tunnelanlagen Innsbrucker Ring, Leuchtenbergtunnel, Biedersteintunnel, Altstadttring Nord und Candidtunnel. Die Kosten für den Tunnel Altstadttring Nord sind als Einzelmaßnahme veranschlagt.

Darunter fallen Maßnahmen wie:

Errichtung einer Brandschutzwand; Verbesserung der Signalanlagen für die Tunnel-sperrung; Nachrüstung von Brandmeldeeinrichtungen; Anbringung von Hinweisschildern; Einrichtung einer Videoüberwachungsanlage; Schaffung von Wasserentnahmestellen; Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten bei einem Brand.

IL1/6300.1100 - (Rangfolge-Nr. 307): Pauschale, Allgemeiner Straßen- und Brückenbau, Erschließungsstraßen für Wohngebiete

Die Mittel werden benötigt für:

den Ausbau von Straßen, den Vollausbau provisorisch befestigter Straßen; die übernahmefähige Herstellung der Straßen in älteren Siedlungen; Straßenbauten im Zuge von Gleiserneuerungen; kleine Verkehrsverbesserungen; die Errichtung von Parkplätzen; kleinere

Brückeninstandsetzungen.

Aus dieser Pauschale werden auch die zu entrichtenden Anteile an den Erschließungsbeiträgen für die innere Erschließung von Siedlungsvorhaben finanziert. Dies gilt auch für die Maßnahmen, die im Rahmen von Wohnraumbeschaffungsprogrammen und für die Schaffung von Gewerbegebieten durchzuführen sind.

IL1/6300.1130 - (Rangfolge-Nr. 308): Pauschale, Erschließungsstraßen, endgültige Herstellung

Wegen der unzureichenden Dotierung der Pauschale "Allgemeiner Straßen- und Brückenbau, Erschließungsstraßen für Wohngebiete" können derzeit in vielen Erschließungsgebieten die Straßen nicht endgültig hergestellt werden. Die Hochbaumaßnahmen sind größtenteils abgeschlossen bzw. die Häuser und Wohnungen teilweise seit langem bezogen. Mit den bereitgestellten Mitteln wird ein Teil der dringlichsten Straßenherstellungen abgeschlossen werden.

IL1/6300.3830 - (Rangfolge-Nr. 309): Zuschuss an die Olympiadorf-Betrieb Beteiligungsgesellschaft mbH für die Sanierung der Fußwege

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 28.04.1999 beschlossen, sich an den Kosten der Sanierung der Überbauwerke im Olympiadorf mit einem Investitionszuschuss in Höhe von 25 % der tatsächlich angefallenen und abgerechneten Kosten zu beteiligen.

IL1/6300.1110 - (Rangfolge-Nr. 310): Pauschale, Anlage von Radwegen

Vollzug der vom Stadtrat beschlossenen Radweghaupttrouten inklusive Beschilderung sowie Aufstellung von Fahrradständern.

IL1/6300.4210 - (Rangfolge-Nr. 311): Pauschale, Baumaßnahmen im Straßenraum

Aus dieser Pauschale werden finanziert:

- Bauliche Maßnahmen für die Schulwegsicherung (Fußgängerschutzinseln, Nasen)
- Kosten für Anpassungsarbeiten an Bushaltestellen beim Einsatz von Niederflurbussen sowie für die Neueinrichtung von Bushaltestellen.
- Verkehrsprogramme sowie Tempo 30 Zonen.
- Aktiver Lärmschutz an Straßen.
- Platzgestaltung

IL1/6300.3510 - (Rangfolge-Nr. 312): Pauschale, Verkehrskonzept Innenstadt

Restabwicklung der Maßnahmen Ledererstraße, Sendlinger Straße und Pettenbeckstraße. Die Mittel sind gebunden und damit unverzichtbar.

IL1/6300.8255 - (Rangfolge-Nr. 601): St. Emmeram, Wiederaufbau der abgebrannten Isarbrücke in Oberföhring

In der Nacht zum 3. September 2002 brannte die hölzerne Brücke über die Isar in Oberföhring. Das Bauwerk wurde bei dem vermutlich gelegten Brand so stark geschädigt, dass es abgerissen werden musste. Der Abbruch erfolgte im Winterhalbjahr 2002/2003. In der Vollversammlung am 29.01.2003 wurde das Baureferat mit einem optimierten Wiederaufbau der abgebrannten Holzbrücke bei St. Emmeram beauftragt.

Die Notwendigkeit begründet sich darin, dass die Isarquerung einen wichtigen und stark frequentierten Bestandteil des Isarradweges darstellt, der die Isarauen mit dem nördlichen Teil des Englischen Gartens verbindet. Zudem liegen derzeit eine Reihe von Anfragen aus der Bürgerschaft und den angrenzenden Stadtbezirken Bogenhausen und Schwabing -Freimann vor, die eine baldige Wiederherstellung des Überbaues fordern. Der Wiederaufbau soll im Winterhalbjahr 2003/2004 erfolgen. Der Kostenrahmen für den Wiederaufbau der Fuß- und Radwegbrücke beläuft sich auf 1,2 Mio. €. Die abgebrannte Holzbrücke war versichert, so dass ca. 846.100,- € der Wiederherstellungskosten aus der Versicherungssumme finanziert werden können.

IL1/6300.3410 - (Rangfolge-Nr. 602): St.-Jakobs-Platz, Neugestaltung

Der St.-Jakobs-Platz ist einer der wenigen historischen Plätze Münchens, dessen Neugestaltung nach den Zerstörungen durch den 2. Weltkrieg noch nicht abgeschlossen ist. Mit den noch vorhandenen Zeugnissen der mittelalterlichen Architektur (wie Zeughaus, Ignaz-Günther-Haus und den Seifensiederhäusern) ist er ein städtebaulich wichtiger Teil der Innenstadt. In den letzten Jahren ist die im Krieg weitgehend zerstörte Bebauung um den St.-Jakobs-Platz fast ringsum neu entstanden.

Mit dem Bau einer neuen Synagoge, Schule, Kindergarten und Museum für die jüdische

Gemeinde in München wird die Bebauung nunmehr endgültig vervollständigt, so dass auch die Neugestaltung des Jakobsplatzes erforderlich wird. Hinsichtlich eines qualitativ anspruchsvollen Ausbaues besteht eine hohe Erwartungshaltung sowie die zeitliche Verknüpfung mit der Fertigstellung des neuen jüdischen Gemeindezentrums.
Der 1. Bauabschnitt, die Herstellung des Sebastiansplatzes, ist bereits abgeschlossen.

IL1/6600.1160 - (Rangfolge-Nr. 001): BAB A 99, Allach-Langwied mit Spange Eschenried - kreuzende Gemeindestraßen (Anteil LHM)

Zwischen der Autobahndirektion Südbayern (ABD) und der Landeshauptstadt München (LHM) wurden Vereinbarungen zu gemeinschaftlichen Maßnahmen beim Bau von Über- und Unterführungen über kreuzende Gemeindestraßen im Zuge der Realisierung der BAB A99 getroffen. Die LHM als Baulastträgerin der Gemeindestraßen übernimmt danach die Aufwendungen für diejenigen Maßnahmen, die dadurch entstehen, dass die Fahrbahn breiter als bisher gebaut wird, und die Aufwendungen für neue Geh- und Radwege, die sie auch unabhängig von der Ausgestaltung der Kreuzung durchführen müsste und somit nicht zur Kostenmasse der Kreuzungsanlage gehören. Es sind folgende Straßen betroffen: Auf der Allmende, Paul-Ehrlich-Weg, Goteboldstraße, Lochhausener Straße, Berglwiesenstraße, Müllerstadelstraße.

IL1/6600.1200 - (Rangfolge-Nr. 201): Mittlerer Ring Nord, Petuelring u. Schenkendorfstraße - Tunnelbau

Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6600.1300 - (Rangfolge-Nr. 202): Mittlerer Ring (B 2 R) Ost – Richard-Strauss-Straße

Der Mittlere Ring soll im o.g. Abschnitt kreuzungsfrei und umweltfreundlich ausgebaut werden. Hierzu wurde vom Stadtrat am 24.04.2002 die Projektgenehmigung erteilt. Die Maßnahme umfasst die Untertunnelung der Bereiche zwischen Einsteinstraße und Denninger Straße sowie des Effnerplatzes; die Führung der Ein- und Ausfahrtstunnel zur BAB A 94 zwischen Einsteinstraße und Vogelweideplatz.

IL1/6600.2200 - (Rangfolge-Nr. 203): Triebstraße zwischen B 304 und Lassallestraße einschließl. 3 Kreuz. mit DB (Ant. LHM)

Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6600.1400 - (Rangfolge-Nr. 204): Mittlerer Ring (B 2 R) Süd – West / Luise-Kieselbach-Platz.

Der Mittlere Ring soll im o.g. Abschnitt kreuzungsfrei und umweltfreundlich ausgebaut werden. Hierzu wurde vom Stadtrat folgendes Vorprojekt genehmigt: Langer Tunnel zwischen BAB A 96 und Murnauer Straße; offene Tieflage auf Tunnelniveau zwischen Murnauer Straße und Höglwörtherstraße; Tunnel zwischen Höglwörther- und Passauer Straße; Anbindung der BAB A 95 durch Tunnel in zweiter Ebene in Richtung Norden und Seitentunnel in Richtung Osten einschl. eines Verbindungstunnels von der BAB A 95 in Richtung Heckenstallerstraße. Im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2002 (Haushaltsumsichtungen aus den Bereichen „Straßen- und Brückenbau“ und „Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs“ zu Gunsten der Verkehrser-schließung beim Stadion Fröttmaning) hat der Stadtrat auf Empfehlung des Baureferates eine zeitliche Verschiebung des Baubeginns auf das Jahr 2007 beschlossen.

IL1/6600.2300 - (Rangfolge-Nr. 205): Nordostverbindung (NOV)

Hauptziel der Maßnahme ist, den Verkehr zwischen dem östlichen Umland und den nördlichen Stadtgebieten und ebenfalls den nordwestwärts gerichteten Ziel- und Quellverkehr von Neuried aufzunehmen, um so den Münchner Nordosten vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Durch die Nordostverbindung können die Bundesautobahn A 94 auf Stadtgebiet und der nördliche Abschnitt des Mittleren Rings Ost umfahren und im gewissen Umfang entlastet werden. Die Nordostverbindung soll auch dem Landkreis eine zügige und leistungs-fähige Verbindung zwischen den östlich und nördlich der Stadt liegenden Umlandgemeinden bieten. Die Nordostverbindung ist nach dem Raumordnungsverfahren Neuried Voraussetzung für die

Realisierung weiterer Bauabschnitte (Beb.Pl. Nr. 1728 f u.a.) und muss laut Aussage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sofort geplant werden, um die Bebauung des ehemaligen Flughafengeländes landesplanerisch sicherzustellen. Zum Projekt liegt seit 17.09.2001 das landschafts-pflegerische Maßnahmenkonzept vor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten zusätzliche Verbreiterungen von bestehenden Brückenbauwerken mit Grünstreifen, sowie den Bau zweier neuer reiner Ökobrücken (Querungsmöglichkeit für Kröten).

IL1/6600.3900 - (Rangfolge-Nr. 206): Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/Lortzingstr. und Am Knie (Proj. Hbf-Laim-Pasing)

Die Maßnahme ist sowohl Bestandteil des Entwicklungsprogrammes Stadtteilzentrum Pasing als auch des städtebaulichen Konzeptes Hauptbahnhof - Laim - Pasing und entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs für die Entwicklung der zentralen Bahnflächen Hauptbahnhof - Laim - Pasing mit dem Ziel der Entlastung des Zentrums von Pasing vom Durchgangsverkehr und der Entwicklung des Stadtteilzentrums.

Die Maßnahme ist auch Voraussetzung für die Aktivierung des Siedlungsprojektes Freiham.

IL1/6600.7510 - (Rangfolge-Nr. 207): Föhringer Ring zw. BAB A9 u. Isarbrücke, 4 streifiger Ausbau, Aktionsprogramm "Messe München" (Anteil LHM)

Der Föhringer Ring wird im Zuge einer neuen Straßenverbindung (Nordostverbindung), die die BAB A9 (München-Nürnberg) mit der BAB A94 (Messestadt Riem) verbindet, vierspurig ausgebaut. Die Planung und der Bau werden vom Straßenbauamt München durchgeführt.

Die LHM trägt 50 % der Planungskosten und den Anteil der Baukosten, der in der städt. Sonderbaulast liegt (westlich der Isar einschließlich Isarbrücke).

IL1/6600.4230 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Instandsetzung bzw. Erneuerung von Straßen

s. Erläuterung zu IL1/6300.4230 - (Rangfolge-Nr. 302)

IL1/6600.4200 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Verkehrssicherungseinrichtungen

s. Erläuterung zu IL1/6300.4200 - (Rangfolge-Nr. 303)

IL1/6700.2210 - (Rangfolge-Nr. 001): Verlegung des Betriebshofes der Straßenbeleuchtung in die Schragenhofstraße 6

Hier sollen die Straßenbeleuchtung (Schwere-Reiter-Str. 2), der Verkehrszeichenbetrieb (Kagerstr. 9), die Materialprüfstelle und die Asphaltverlegung (beide bereits in der Schragenhofstraße 6) untergebracht werden. Im nördlichen Teil des neu zu überplanenden Areals Dachauer Straße befindet sich der Betriebshof der Straßenbeleuchtung. Künftig soll hier Wohnbebauung entstehen. Der Betrieb ist in alten Gebäuden untergebracht, die nicht optimal auf die Betriebsorganisation abgestimmt sind. Es wurde daher entschieden die Straßenbeleuchtung abzusiedeln. Bei der Verlagerung in die Schragenhofstraße sollen Synergieeffekte durch das Schaffen gemeinsamer Lager und Werkstätten mit dem Verkehrszeichenbetrieb erzielt werden. Die in der Kagerstraße 9 befindlichen Betriebseinrichtungen des Verkehrszeichenbetriebs sind sanierungsbedürftig. Auf Grund fehlender moderner Lagertechnik ist der Betrieb sehr flächenintensiv. Darüber hinaus grenzt an drei Seiten Wohnbebauung an. Das Grundstück an der Kagerstraße kann bei Integration des Verkehrszeichenbetriebes in das Konzept Schragenhofstraße 6 dann für Wohnbebauung freigegeben werden. Auf der Schragenhofstraße 6 befinden sich bereits die Asphaltverlegung und Materialprüfstelle. Diese beiden Betrieb sollen in das beabsichtigte Konzept integriert werden.

IL1/6700.1000 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen

Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen im Zuge des Verkehrsausbaues und Ersatz von überalterten Anlagen.

IL1/6700.1010 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Neu- und Umbau von Beleuchtungsanlagen in Verbindung mit anderen Sparten

Neu- und Umbaumaßnahmen an Beleuchtungsanlagen, die auf Grund von Maßnahmen der Deutschen Telekom AG, der Stadtwerke München GmbH, der Isar-Amper-Werke AG und anderer Sparten notwendig werden.

IL1/6700.1020 - (Rangfolge-Nr. 303): Pauschale, Beleuchtungsanlagen in Verbindung mit Anliegerbeiträgen

Errichtung von Beleuchtungsanlagen in Erschließungsstraßen. Von den Anliegern werden Vorausleistungen erbracht, die in der Regel nur einen Teil der für die Herstellung einer Beleuchtungsanlage anfallenden Kosten abdecken. Die Restkosten trägt die Stadt.

IL1/6800.1000 - (Rangfolge-Nr. 001): Donnersberger Straße; Anwohner Tiefgarage

Als ein wesentliches Ergebnis der von der BMW AG und der Landeshauptstadt München initiierten so genannten Inzell-Gespräche wurde im September 1995 der Bau von Anwohnerparkgaragen oder Quartiersgaragen als eines der sehr wenigen Mittel angesehen, mit denen über eine Mangelverwaltung hinaus ein zusätzliches Angebot an Stellplätzen geschaffen werden kann.

Als ein möglicher Standort für eine solche Parkgarage wurde bereits 1995 die Donnersbergerstraße genannt. Bei der bisherigen Umgestaltung des Straßenraums in der Donnersbergerstraße wurde der Teil zwischen der Wilderich-Lang-Straße und der Arnulfstraße ausgespart, weil hier die Unterbringung einer Anwohner Tiefgarage unter der Straßenfläche für möglich gehalten wird.

Das Baureferat und die BMW AG haben unterschiedliche Lösungskonzepte in Form von konventionellen oder automatischen Tiefgaragen mit möglichen Stellplatzzahlen zwischen etwa 160 und knapp 400 erarbeitet. Nach Abwägung der systemspezifischen Vor- und Nachteile der verschiedenen Vorschläge wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und vom Baureferat der Bau einer automatischen Tiefgarage in einem Pilotprojekt favorisiert.

IL1/6900.1200 - (Rangfolge-Nr. 001): Isarplan, Kostenbeteiligung der LHM

Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6900.7505 - (Rangfolge-Nr. 002): Hachinger Bach, Renaturierung zw. Heinrich-Wieland- und Hans-Jakob-Platz

Laut Stadtratsbeschluss vom 21.09.1989 sollen überbaute Bäche offen gelegt, neue Fließgewässer angelegt und Bäche insgesamt durch gezielte Maßnahmen naturnah gestaltet werden. Die offene Führung und naturnahe Herstellung des derzeit nördlich des Ostparks verrohrten Hachinger Baches dient wesentlich der Vernetzung und Entwicklung vorhandener Biotope am Hachinger Bach und am Hüllgraben im nordöstlichen Bereich des Stadtrandes. Im so genannten "Michaelianger" werden derzeit die Grünanlagen ausgebaut. Die angrenzenden Wohnungsbaumaßnahmen in diesem Bereich sind im Wesentlichen im Jahre 2001 abgeschlossen worden. Zeitgleich hierzu sollte der naturnahe Ausbau des Hachinger Baches erfolgen.

IL1/6900.2120 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Sanierung der Isar und ihrer Vorländer ; Hochwasserschutz

Mehrere Grundschwellen und Wehranlagen in und an der Isar sowie ihrer Vorländer werden durch Anlandungen, Abnutzung und teils durch Hochwasser schadhaft, so dass sie Zug um Zug saniert bzw. erneuert werden müssen. Zusätzlich sind Auflandungen zu beseitigen. Diese Instandsetzungsarbeiten sind unabhängig von den im "Isarplan" noch vorzusehenden Baumaßnahmen, wie Hochwasserschutz, naturnaher Ausbau usw. durchzuführen.

IL1/6900.1000 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Bachsanierung, Renaturierung

Im Rahmen einer Untersuchung wurde festgestellt, dass ca. 60 % des Gewässerbestandes (Bachbett, Ufer, Böschungen, Wasserläufe) ökologisch beeinträchtigt bis stark beeinträchtigt sind. Um der herausragenden ökologischen Bedeutung der Fließgewässer im Stadtgebiet gerecht zu werden sind die vielfältigen Funktionen der Gewässer zu sichern, die biologische Wirksamkeit ist zu erhalten und zu fördern. Die Uferbereiche sind naturnah zu entwickeln und zu gestalten, die Auen sind zu erhalten und zu pflegen und die Erholungsfunktion am Gewässer ist zu fördern. Zur Erfüllung dieser Zielvorstellungen werden Gewässerpflegepläne für alle Fließgewässer erstellt. Unter Berücksichtigung ökologischer Zielsetzungen werden Gewässerbett und Uferstreifen der Bäche naturnah ausgebaut.