

<b>IL1/6300.7760 - (Rangfolge-Nr. 001): Neusser Straße (A 9), Fußgängerbrücke und Anpassungsarbeiten, Unterführung Fröttmaninger Str.</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.2550 - (Rangfolge-Nr. 002): Landsberger Straße, Straßenbrücke über die DB-Linie München-Laim, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.2560 - (Rangfolge-Nr. 003): Erneuerung der Brücke Ohlmüllerstraße mit Öffnung des Auer Mühlbachs im Bereich „Am Neudeck“</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.2590 - (Rangfolge-Nr. 004): Oberföhringer Straße, Straßenbrücke über den Isarring, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7615 - (Rangfolge-Nr. 005): Plinganserstraße, Brücke über die Brudermühl-/Heckenstallerstraße, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7740 - (Rangfolge-Nr. 006): Petuelring/Lerchenauerstraße, Stützmauern, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7700 - (Rangfolge-Nr. 007): Isarring, Straßenbrücke über die Ifflandstraße sowie Unterführung Seehausabfahrt, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7905 - (Rangfolge-Nr. 008): Isarring zwischen Haus Nr. 11 und Niebuhrstraße, Neubau einer Lärmschutzwand</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7960 - (Rangfolge-Nr. 009): Albert-Schweitzer-Straße, Straßenbrücke über die verlängerte Ständlerstraße; Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7965 - (Rangfolge-Nr. 010): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Quiddestraße, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7970 - (Rangfolge-Nr. 011): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Ottobrunner Straße, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7605 - (Rangfolge-Nr. 012): Hanns-Braun-Brücke, Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring - Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.1670 - (Rangfolge-Nr. 013): DB-Ausbesserungswerk, Freimann, Gewerbegebiet, Lilienthalallee und Nebenstraßen</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.3740 - (Rangfolge-Nr. 014): Alte Allee und Nebenstr., Beb.PI.Nr. 1735 (Anteil BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.1860 - (Rangfolge-Nr. 015): Sankt-Michael-Str. u.a. Straßen; Bebauungsplan Nr. 1725 (SOBON)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7630 - (Rangfolge-Nr. 016): Gotzinger Platz, Verkehrsberuhigungskonzept</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7735 - (Rangfolge-Nr. 017): Schneeglöckchenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, endgültige Herstellung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7745 - (Rangfolge-Nr. 018): Trollblumenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, erstmalige Herstellung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7765 - (Rangfolge-Nr. 019): Obermenzing S-Bahnhof, Nachrüstung eines Fußgängeraufzuges</b> Fortsetzungsmaßnahme

<p><b>IL1/6300.8115 - (Rangfolge-Nr. 020): Reigersbachstr., Fahrbahnverlegung (SOBON)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.8090 - (Rangfolge-Nr. 021): Walter-Bathe-Weg, Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring – Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.8035 - (Rangfolge-Nr. 022): Ackermannstraße (südl.), Deidesheimer Straße (westl.) – Ackermannbogen, Innere Erschließung</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.8100 - (Rangfolge-Nr. 023): Parkraummanagement, Ausdehnung „Blaue Zone“ in der Altstadt</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.1950 - (Rangfolge-Nr. 024): Im Gefilde, innere Erschließung (SOBON)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7560 - (Rangfolge-Nr. 025): Ackermannstraße, Rad- und Fußwegbrücke (Ackermannbogen); SOBON-Teilfinanzierung</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7610 - (Rangfolge-Nr. 026): Josef-Frankl-Straße (beids.) U-/S-Bahnhof Feldmoching, Beb.Pl.Nr. 1343 (Ant. BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7940 - (Rangfolge-Nr. 027): ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien 95 und 96</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7955 - (Rangfolge-Nr. 028): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 19 West zw. Sigl-/Von-der-Pfordten- und Landsberger-/Bäckerstr. - Lichtzeichenanlagen</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7950 - (Rangfolge-Nr. 029): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 12 zw. Scheid- und Romanplatz – Lichtzeichenanlagen</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.8125 - (Rangfolge-Nr. 030): Ganghoferstraße mit Esplanade; Heimeranstr. – Messepl. und Straßenverbindungen U1485/U1486</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.2400 - (Rangfolge-Nr. 031 ): Im Gefilde zw. Vulpusstraße und Putzbrunner Straße, äußere Erschließung des Bebauungsgebietes</b> 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 Satzung beschlossen. Die Dringlichkeit ergibt sich aus der anstehenden Realisierung des Bebauungsplanes.</p>
<p><b>IL1/6300.8025 - (Rangfolge-Nr. 032): Erneuerung von 8 Verkehrsleitzentralen mit Anpassung der Lichtsignalanlagen</b> Die Fa. Siemens hat den Vertrag über die Versorgung der überalterten <b>Zentralen Nord 2 und Süd 2</b> sowie des <b>Zentralen Bedienungsrechners (ZBR)</b> mit Ersatzteilen gekündigt. Daher müssen diese Gebietszentralen und der ZBR ersetzt werden. Als Ersatz sind die im Rahmen der Erschließung der Neuen Messe Riem und im Projekt MOBINET eingesetzten VNetS-Zentralen vorgesehen. Der vorhandene Bestand an Lichtsignalanlagen muss an diese neuen Zentralen adaptiert werden, soweit neuere Anlagen nicht bereits dafür vorbereitet sind. Bis 2005 muss die im Rahmen des Projektes MOBINET beschaffte <b>VNetS-Zentrale Ost 1</b> erweitert und die bis dahin nicht ausgetauschten und auf VNetS-Standard gebrachten Lichtsignalanlagen an die VNetS-Zentrale adaptiert werden, um den dann überalterten bisherigen Gebietszentralenrechner außer Betrieb nehmen zu können. Im gleichen Zeitraum sind die gut <b>200 Lichtsignalanlagen</b>, die nicht an eine Zentrale gebunden und damit nicht überwacht sind und deren Betriebs- oder Störungszustände nicht dokumentiert werden können, über Funkmodem an eine Zentrale anzuschließen. In den Jahren 2004/2005 ist der Austausch der <b>Gebietszentrale Ost 3</b>, in den Jahren 2006/2007 der Austausch der <b>Gebietszentrale Nord 1</b> und in den Jahren 2007 ff der Austausch der <b>Gebietszentrale Süd 1</b> erforderlich. Die Erneuerung der <b>Verkehrsleitzentrale Ettstraße</b> ist mit der Übernahme der MOBINET-Zentrale und Erweiterung für das gesamte Stadtgebiet als „Münchener Verkehrssteuer- und</p>

Leitzentrale“ für die Jahre 2005 bis 2007 durchzuführen.

**IL1/6300.7550 - (Rangfolge-Nr. 033): 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. 034): 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.

**IL1/6300.8240 - (Rangfolge-Nr. 035): Giesinger Bahnhof; BebPl. Nr. 1586**

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1586 „Giesinger Bahnhofplatz“ ist am 09.10.2002 vom Stadtrat gesetzt 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 Bahnhofsgebäude (neues Kulturzentrum in Obergiesing) geplant.

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 09.10.2002 beschlossen, einen städtebaulichen Vertrag mit einem Investor zu schließen.

**IL1/6300.8260 - (Rangfolge-Nr. 036): Ganghoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Laim/ Rosenheim Bw.Nr. 40/1 (Bahn-km: 4,115) – 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 hohl liegende 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.

**IL1/6300.7975 - (Rangfolge-Nr. 038): 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 eindringendem 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 Fahrdrat, 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.

**IL1/6300.8050 - (Rangfolge-Nr. 039): 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.

**IL1/6300.8085 - (Rangfolge-Nr. 040): 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 zu erstatten.

**IL1/6300.8230 - (Rangfolge-Nr. 041): 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. Nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen an der Heimeranstraße und am Alten Messeplatz erfolgt der Umbau der Heimeranstraße und des Alten Messeplatzes. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.10.2002 erteilt.

**IL1/6300.7580 - (Rangfolge-Nr. 042): 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.

**IL1/6300.7670 - (Rangfolge-Nr. 044): Ganghofer-/Pfeuferstraße und Radlkoferstraße, Herzog-Ernst-Platz, 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. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates am 10.02.2004 erteilt.

**IL1/6300.7780 - (Rangfolge-Nr. 045): 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. 046): 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. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates am 10.02.2004 erteilt.

**IL1/6300.8075 - (Rangfolge-Nr. 47): Neusser-, Schenkendorfstraße, Abwicklung Erschließungsvertrag**

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. 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 Eigentümervereinbarung - lediglich - als Eigentümerin von Grundstücken im Vertragsgebiet mit 8,01587% an den Gesamtkosten zu beteiligen.

**IL1/6300.8265 - (Rangfolge-Nr. 048): 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 1.700.000,-- €. 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.

**IL1/6300.1080 - (Rangfolge-Nr. 049): 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.

**IL1/6300.7770 - (Rangfolge-Nr. 052): 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).

**IL1/6300.8250 - (Rangfolge-Nr. 053): Arnulfpark, städt. Anteil Straßenerschließung (Hbf-Laim-Pasing)**

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 20.08.2003 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1873 (Arnulfstraße, Hackerbrücke, Bahnlinie Hauptbahnhof-Laim-Pasing, Donnersbergerbrücke – ehemaliger Containerbahnhof) gesetzt. Der Bebauungsplan „Arnulfpark“ ist seit dem 20.08.2003 rechtsverbindlich.

Vorangegangen war der Abschluss zweier städtebaulicher Verträge zwischen der Landeshauptstadt München und den Erschließern „DaimlerChrysler Immobilien GmbH“ (nachfolgend „DCI/DCE“ genannt) und „Vivico Real Estate GmbH“ (nachfolgend „Vivico“ genannt) über die Neuordnung, Bebauung und Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des „ehemaligen Containerbahnhofs“. Dabei haben sich die Erschließer verpflichtet entsprechend den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung („SoBoN“) vorzugehen. Am 18.12.2002 hat der Stadtrat den Abschluss der zwei Städtebaulichen Verträge (beurkundet am 15.07.2002) mit den Erschließern DCI/DCE und Vivico genehmigt. Das Baureferat hat in Erschließungsverträgen vom 17.12.2002 / 16.01.2003 bzw. 30.01.2003 / 27.02.2003 an die Erschließer DCI/DCE und Vivico die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen und der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellenden Dienstbarkeitsflächen sowie der öffentlichen Grünflächen vereinbart. Darin sind die Aufgaben der Herstellung und Finanzierung der neu bzw. umzugestaltenden Bereiche an die Erschließer übertragen. Teilbereiche der Herstellung und Finanzierung verbleiben im Aufgabenumfang der Landeshauptstadt München Baureferat.

**IL1/6300.7665 - (Rangfolge-Nr. 054): Heidemannstraße, Lilienthalallee bis Schlüsselanger; Kreuzungsbau zur Entschärfung eines Unfall- u. Stauschwerpunktes**

Die Heidemannstraße soll im Knotenbereich Lilienthalallee/Kieferngartenstraße zum Teil saniert, um Linksabbiegespuren erweitert und bis zum Schlüsselanger bauliniengerecht und erschließungsbeitragspflichtig endgültig hergestellt werden. Anlass ist der Unfallschwerpunkt im Kreuzungsbereich. Die kritischen Unfallzahlen werden von der Unfallkommission, dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizei nachgewiesen. Da der Fahrbahnaufbau sanierungsbedürftig ist und nicht der erforderlichen Bauklasse entspricht, ist die komplette Erneuerung der Fahrbahn notwendig. Darüber hinaus ist die erschließungsbeitragsfähige Restherstellung bis zum Schlüsselanger vorgesehen, da die Zusammenfassung der Maßnahme die gesamtwirtschaftlich günstigste Verfahrensweise darstellt.

**IL1/6300.7685 - (Rangfolge-Nr. 055): 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.

**IL1/6300.3410 - (Rangfolge-Nr. 056): 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 erstanden.

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.

**IL1/6300.7565 - (Rangfolge-Nr. 057): 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. Das Ergebnis der zweiten Stufe (vertiefende Untersuchungen u.a. Nymphenburg Süd/Laim) wurde am 27.10.99 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen.

Für den Teilbereich Laim entlang der Landsberger Straße wurde die Weiterbearbeitung des Konzeptes der Arbeitsgemeinschaft Zwischenräume aus der Stufe 2 vorgeschlagen. Das städtebauliche Konzept sieht hier ein dicht bebautes 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.

**IL1/6300.2440 - (Rangfolge-Nr. 058): Corneliusbrücke, Generalinstandsetzung**

In den Jahren 1998 und 1999 wurde die Corneliusbrücke mit einer neuen Abdichtung versehen, der Belag wurde erneuert und beidseitig wurden Radwege ausgewiesen. Außerdem wurden die massiven Brüstungselemente aus Natursteinen neu verankert. Damit war die Dauerhaftigkeit der Brücke von oben her gesichert. Grundlage für diese Arbeiten war ein Gutachten des Ing.-Büros Prof. Dr. Grimme aus dem Jahr 1995. Im gleichen Gutachten wurden Risse und Fugenausbrüche an der Untersicht des Natursteinbogens über der Isar und an den Untersichten der beiden Stampfbetonbögen über dem Hochwasserbett fest-gestellt. Diese Arbeiten wurden seinerzeit noch zurückgestellt, da die Instandsetzung der Brückenoberfläche vordringlich war, um eine weitere Durchfeuchtung zu verhindern. Zudem ist ein trockener Baukörper für die Arbeiten an der Untersicht zwingend erforderlich. Die Verwitterung der für die Tragfähigkeit des Natursteinbogens entscheidenden Fugen zwischen den Muschelkalkquadern ist in den letzten Jahren weiter fortgeschritten. Um einen weiteren Substanzverfall zu vermeiden, ist eine baldmögliche Instandsetzung erforderlich. Auch die Risse in der Brückenansichtsfläche müssen abgedichtet werden, um das Eindringen von Wasser und eine dadurch hervorgerufene Zerstörung der Natursteinfassaden zu verhindern.

**IL1/6300.2910 – (Rangfolge-Nr. 059): Langwieder-/ Lußsee, Naherholungsgebiet, Fuß- und Radwegverbindung, Route 1**

Im Zuge der Umsetzung des Realisierungskonzeptes „Radfahrverbindungen in München“ sind Radwege zum Naherholungsgebiet „Langwieder Seen“ herzustellen. Folgende drei Routen laufen aus verschiedenen Richtungen auf das Naherholungsgebiet zu:  
Route 1 - von Obermenzing ab Bergsonstraße entlang der BAB A8 über Goteboldstraße bis Jägerhofweg  
Route 2 - von Allach über Paul-Ehrlich-Weg und Müllerstadt- bis Goteboldstraße  
Route 3 - von Lochhausen entlang der Eschenrieder Str. zw. Scharinenbach- und Kreuzkapellenstraße.

Seit der Eröffnung des Naherholungsgebietes im Jahr 2000 besteht eine hohe Dringlichkeit für die Realisierung einer Stadtteil übergreifenden Rad- u. Fußweganbindung. Die hohe Attraktivität des neuen Erholungsgebietes bedingt, dass sich an schönen Sommertagen mehr als 20.000 Erholungssuchende dort aufhalten und dadurch ein hohes Radverkehrsaufkommen besteht. Um den Erholungssuchenden aus den ringsum angrenzenden Stadtteilen einen gefahrlosen Zugang zu ermöglichen, ist eine Entflechtung von Auto- und Radwegverkehr dringend geboten.

**IL1/6300.8235 - (Rangfolge-Nr. 060): 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. Die Projektgenehmigung wurde am 18.03.2003 erteilt.

**IL1/6300.8320 - (Rangfolge-Nr. 064): Am Oberfeld, Abwicklung Erschließungsvertrag**

Der Erschließungsträger hat den Ausbau der Straßen selbst durchgeführt und der Stadt in Rechnung gestellt. Wegen unklarer Rechtslage wurde ein Teil der Kosten nicht ausbezahlt, sondern mit den Erschließungsbeiträgen verrechnet. Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, war der Erschließungsträger auf Grund Vertrag aber beitragsfrei gestellt. Die Restkosten sind dem Erschließer daher zu erstatten.

**IL1/6300.8040 - (Rangfolge-Nr. 065): Hildegard-von-Bingen-Anger, Panzerwiese West Teil 1**

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 19.01.1999 wurde das Bedarfsprogramm für den Ausbau der Erschließungsstraßen im Bereich Neuherbergstraße nördlich / Mortonstraße



westlich - nunmehr Hildegard-von-Bingen-Anger - im Bereich des Bebauungsplanes 1779b Panzerwiese West genehmigt. Die Planung und Herstellung der im Bebauungsplan 1779b ausgewiesenen Verkehrsflächen ist im Rahmen eines Erschließungsvertrages einem Bau-träger übertragen worden, der - wie vertraglich festgelegt - die auf die Stadt München ent-fallenden Kosten der technischen Infrastruktur auch vorfinanziert hat. Das Baureferat hat als zuständiges technisches Referat die vom Erschließungsträger vorgelegte Schlussrechnung zu überprüfen und den Aufwand zu bemessen. Nach den Vereinbarungen des Erschließungs-vertrages sind diese Kosten zu erstatten. Auf Grund der Forderungen des KVR mussten, um die Straße als verkehrsberuhigt ausweisen zu können, Umbauarbeiten durchgeführt werden. Diese sind bereits abgeschlossen und werden dem Baureferat noch in Rechnung gestellt.

**IL1/6300.8120 - (Rangfolge-Nr. 101): Umbau und bedarfsgerechte Wiederherstellung der Donnersberger Straße zw. Wilderich-Lang-Str. und Arnulfstr. nach Erstellung einer Anwohner Tiefgarage**

Mit der Entscheidung des Stadtrates in der Donnerbergerstraße im Abschnitt zwischen Wilderich-Lang und Arnulfstraße eine Automatische Tiefgarage zu errichten, wurde eine vollständige Änderung der Oberfläche ausgelöst. Auf Grund der notwendigen Zu- und Ab-fahrtsbereiche der Tiefgarage und der offenen Bauweise muss die Oberfläche vollständig neu gestaltet werden. Auf Grund der zeitlichen Vorgaben bezüglich des Ausbaus der Anwohner-Tiefgarage muss im Anschluss die Oberfläche ausgebaut werden. Der Ausbau der Straßen-oberfläche muss in enger Abstimmung mit dem Bau der Anwohner Tiefgarage erfolgen, sowohl in Hinsicht auf die Planung (Übergabekabinen), als auch auf die zeitliche Abstimmung. Das Bedarfsprogramm wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2002 genehmigt.

**IL1/6300.7880 - (Rangfolge-Nr. 102): Brunhamstraße, Unterführung unter der S5 (ohne Anteil DB)**

Im Zuge der Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der Strecke der S 5 nach Herrsching und bedingt durch die unbefriedigende verkehrliche Situation im Bereich des jetzigen schienen-gleichen Bahnüberganges an der Brunhamstr. und der nahen Kreuzung Bodensee-/Brunham-/Limesstraße wird die Beseitigung des Bahnüberganges notwendig.

**IL1/6300.8295 - (Rangfolge-Nr. 103): Kapunzinerstraße über Westermühlbach, Instandsetzung der Straßenbrücke**

Im Jahre 1874 wurden 3 nebeneinander liegende Ziegelgewölbe mit einer Länge von jeweils 12,04 m und einer lichten Weite zwischen den Widerlagern von jeweils 10,00 m errichtet. Oberstromig wurden zur Verbreiterung 1904 anschließend an die Ziegelgewölbe 3 mit Stahlträgern verstärkte Betongewölbe mit einer Länge von 10,62 m und einer lichten Weite von jeweils ca. 7,50 m eingebaut. Der bauliche Zustand der Ziegelgewölbe hat sich seit der letzten vertieften Untersuchung im Jahre 1991 erheblich verschlechtert. Im neuesten Gut-achten aus dem Jahr 2003 wird festgestellt, dass die Mörtelschicht zwischen den Ziegeln bereits so ausgewaschen und verwittert ist, dass die Tragfähigkeit nicht mehr gewährleistet werden kann. Auch die Tragfähigkeit des 100 Jahre alten Betongewölbes hat sich entsprechen-d verschlechtert. Die einbetonierten Stahlträger unterliegen seit vielen Jahren einem stän-digen Wechsel von Durchfeuchtung und Austrocknung. Deshalb sind die unteren Flansche stark korrodiert und zeigen deutliche Querschnittsverminderungen durch Abblätterungen. Die Instandsetzung muss nach Aussage des Gutachters aus Gründen der Verkehrssicherheit spätestens 2005 durchgeführt werden.

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

Fortsetzungsmaßnahme

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

Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.3790 - (Rangfolge-Nr. 204): Karlsfelder Straße zwischen Schwarzhölzl- u. Kristallstraße, Ausbau für Busbetrieb/Begrünung**

Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.3760 - (Rangfolge-Nr. 205): Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelberg- und Eversbuschstraße, mit Straßenunterführung (Anteil BR)**

Fortsetzungsmaßnahme

<p><b>IL1/6300.3770 - (Rangfolge-Nr. 206): Heerstraße, Pkw-Unterführung mit Fuß- und Radweg unter der DB (Anteil BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.3750 - (Rangfolge-Nr. 207): Pasteurstraße (östlich), Unterführung Bahnlinie München/Ingolstadt (Anteil BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7515 - (Rangfolge-Nr. 208): Karl-Gayer-Straße, Radwegunterführung, ICE-Ausbau (Anteil BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7535 - (Rangfolge-Nr. 209): Untermenzing S-Bahnhalte (südl. Von-Kahr-Str.), Rad- und Fußwegunterführung (ICE-Strecke)</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7595 - (Rangfolge-Nr. 210): Sapporobogen über den Georg-Brauchle-Ring, Grundwasserwanne - Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7885 - (Rangfolge-Nr. 211): Verdi-/Pippinger Straße, Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfallschwerpunktes</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7545 - (Rangfolge-Nr. 212): Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.7655 - (Rangfolge-Nr. 213): Neuherbergstraße zw. Schleißheimer- und Mortonstraße, Erschließung Panzerwiese</b> Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6300.1170 - (Rangfolge-Nr. 214): Siedlung Freiham, Verbindungsstraße zw. Bodenseestraße und BAB A 96; Erschließung eines Gewerbegebietes</b> Im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen für das künftige Gewerbegebiet Freiham sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Neubau von zwei Bahnüberführungen über die Verbindungsspanne (U-1519) und die U-1525 der Bahnlinie S5 München – Herrsching mit den erforderlichen Rampen Ausbildung eines Halbanschlusses an die BAB A 96 Verkehrliche Erschließung des zukünftigen Gewerbegebietes gemäß Bebauungsplan Nr. 1916 a</p>
<p><b>IL1/6300.1370 - (Rangfolge-Nr. 216): Südanbindung Perlach, Verbindungsstraße zw. Carl-Wery-Straße und BAB A8</b> 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 Bau-referat beauftragt, die Entwurfsplanungs- und die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Dabei sollen die Auswirkungen der geplanten Infineon - Ansiedlung auf den Autobahnan-schluss geprüft werden. Über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den rest-lichen Abschnitt zwischen Carl-Wery- und Unterhachinger Straße muss der Stadtrat nach der Beschlussfassung zum „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ erst noch entscheiden.</p>
<p><b>IL1/6300.8325 - (Rangfolge-Nr. 217): Brudermühltunnel – Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen</b> Nach den Bränden im Mont-Blanc- und Tauerntunnel sowie einem Fahrzeugbrand im Candidtunnel in München beauftragte der Verwaltungs- und Personalausschuss als Ferien-senat am 08.09.1999 u. a. das Baureferat im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat ein „Sofortprogramm zur Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen aller Münchner Tunnels“ nach dem „neuesten Stand der Technik“ zu erarbeiten. Dem gemeinsamen Bau- und Kreisver-waltungsausschuss wurde am 27.06.2000 der Untersuchungsumfang vorgelegt. Des Weiteren stimmte der Ausschuss der Ausführung bzw. der Planung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sowie der Untersuchung der „komplexeren“ Maßnahmen. Durch die Nach-rüstung</p>

der Sicherheitseinrichtungen sollen die Münchner Straßentunnels einen einheitlichen hohen Sicherheitsstandard auf dem Niveau des Tunnels am Petuelring erhalten. Dadurch kann nach Aussage des Kreisverwaltungsreferates u.a. der Transport von Gefahrgut durch die Münchner Straßentunnels auch weiterhin uneingeschränkt zugelassen werden. Das Ziel ist es, die Selbstrettungsmöglichkeiten zu verbessern und eventuelle Brände möglichst frühzeitig zu erkennen, um rasch und effektiv eingreifen zu können. Die Vorprojektgenehmigung und Erteilung des Planungsauftrages für die Entwurfsplanung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 25.06.2002 genehmigt.

Die weiteren Genehmigungsschritte (Projekt- und Ausführungsgenehmigung) sowie die Realisierung der Tunnelnachrüstung sollen „paketweise“ (d. h. Tunnel für Tunnel) erfolgen und die Durchführung bis 2006 abgeschlossen werden. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 30.03.2004 wurde die Projektgenehmigung für Tunnelnachrüstung ab Ende 2004 des Brudermühltunnels erteilt.

**IL1/6300.8255 - (Rangfolge-Nr. 218): St. Emmeran, Wiederaufbau der abgebrannten Isarbrücke in Oberföhring**

Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.8290 - (Rangfolge-Nr. 219): Instandsetzung der Candidstraße-Hochbrücke, Nachrüstung Sicherheitseinrichtungen Candidtunnel**

In den Jahren 1994/1995 wurden durch die TU München umfassende Untersuchungen am Bauwerk durchgeführt. Dabei wurden weit reichende Schäden an der Brücke festgestellt. Unter der Voraussetzung, dass eine sofortige Erneuerung der Brückenentwässerung und der Übergangskonstruktionen erfolgte, sowie eine Tragwerksverstärkung durch externe Spannlieder vorgenommen wurde, konnte eine Generalinstandsetzung noch zurückgestellt werden. Diese Vorwegmaßnahmen wurden in den Jahren 1996 bzw. 2000 realisiert. Auf Grund der bei den vorgezogenen Maßnahmen gewonnenen Erfahrungen sowie einer nochmaligen Bauwerksuntersuchung durch den Gutachter, sieht dieser jetzt aber keine Möglichkeit mehr, die Generalinstandsetzung noch länger hinauszuschieben. Aus dem Gutachten des Ing.-Büros Dr. Schießl aus dem Jahr 2002 geht deutlich hervor, dass die Instandsetzung der Brückenoberfläche bis spätestens 2005 erfolgen muss. Die Instandsetzung der Brücke beinhaltet das Erneuern der Fahrbahnbeläge, Abdichtung, Brückenkappen und die Teilerneuerung der Lärmschutzwand. Wegen der gemeinsamen zu nutzenden Verkehrsführung während der Bauzeit und aus wirtschaftlichen Gründen erfolgt die Instandsetzung zeitgleich mit der Nachrüstung von Sicherheitseinrichtungen im Candidtunnel.

**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. m<sup>2</sup>. 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.

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

Folgende Maßnahmen werden aus der Pauschale finanziert:

Kleine Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen; Errichtung und investiver Erhalt von elektrischen Verkehrseinrichtungen auf Grund verkehrsaufsichtlicher Anordnungen des KVR; Geräteersatz und Umbau von elektrischen Verkehrssicherungsanlagen für ÖPNV-Maßnahmen (Anteil Stadt). In den kommenden Jahren ist ein hoher Mitteleinsatz zum Austausch überalterter Lichtsignalanlagen erforderlich. Im Stadtgebiet München sind derzeit 1079 Lichtsignalanlagen in Betrieb. Ca 460 Anlagen dieses Bestandes sind mindestens 15 Jahre alt. 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 elektro-mechanischen Lichtsignalanlagen konnten bisher nur durch einen erhöhten Wartungs-aufwand über diesen langen Zeitraum, der weit über der von den Signalbauerstellern angegebenen fiktiven Lebensdauer liegt, in Betrieb gehalten werden. Für die Lichtsignal-anlagen mit elektronischen Bauteilen ist dies aber nicht mehr möglich, denn die Hersteller-firmen haben die Ersatzteillieferung teilweise gekündigt, mit weiteren Kündigungen ist zu rechnen. Solche nicht mehr lieferbaren Ersatzteile müssen ausgeschlachteten Altgeräten entnommen und weiterverwendet werden. Um langfristig von dem hohen Sockel erheblich überalterter Geräte herunterzukommen, ist es erforderlich, jährlich mindestens 40 Licht-signalanlagen auszutauschen.

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

Platzhalter für 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, Leuchtenberg-tunnel, 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 übernahme-fähige Herstellung der Straßen in älteren Siedlungen; Straßenbauten im Zuge von Gleis-erneuerungen; die Errichtung von Parkplätzen; 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.

**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.

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

Fortsetzungsmaßnahme

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

Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6600.7535 - (Rangfolge-Nr. 002): Vogelweideplatz, Umbau zur Baulandgewinnung**

Im Rahmen des Tunnelausbaus des Mittleren Ringes Ost und den damit erforderlichen Anpassungen der Einfahrten der Einstein- und der Prinzregentenstraße in die Autobahn A94 ist eine Neugestaltung des Vogelweideplatzes möglich. Im Zuge des Tunnelbaus ergibt sich die Chance, durch Bündelung der Fahrbahnen eine städtebauliche Aufwertung zu erreichen. Durch die verkehrliche Neuordnung entsteht unter anderem eine sinnvoll erschließbare Fläche für ein autark bebaubares Grundstück. Das Kommunalreferat geht aus heutiger Sicht davon aus, dass die verkehrliche Neuordnung über den Grundstückserlös endgültig finanziert werden kann. Die Vorfinanzierung der Baumaßnahme erfolgt über das allgemeine Grundvermögen.

**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**

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. Der Baubeginn für die Maßnahme ist gem. Beschluss der VV des Stadtrates vom 20.11.2003 zum MIP 2003 – 2007 auf das Jahr 2009 festgelegt. Als Vorleistungen sind jedoch Planungskosten notwendig.

**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 der Messestadt Riem 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 leistungsfähige Verbindung zwischen den östlich und nördlich der Stadt liegenden Umlandgemeinden bieten. Die Nordostverbindung ist nach dem Raumordnungsverfahren Messestadt Riem 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 landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept vor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten zusätzliche Verbreiterungen von bestehenden Brückenbauwerken mit Grünstreifen, sowie den Bau zweier neuer reiner Ökobrücken (Querungsmöglichkeit für Kröten). Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

**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.

**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). Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

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

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

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

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

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

Hier sollen die Straßenbeleuchtung (Schwere-Reiter-Str. 2) und der Verkehrszeichenbetrieb (Kagerstr. 9) 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 dem Gelände der Schragenhofstraße 6 befindet sich bereits die Asphaltverlegung. Dieser Betrieb soll in das beabsichtigte Konzept integriert werden.

**Erforderliche Vorarbeiten - Allgemeines**

Um den Betrieb und die Funktionalität der Straßenbeleuchtung und der Verkehrsleittechnik (Lichtsignalanlagen, etc.) zu gewährleisten, müssen vor dem Umzug in die Schragenhofstraße Vorbereitungen getroffen werden. Alle Anpassungen und Umbauten müssen unter Betrieb und

bei voller Funktionalität erfolgen und erfordern somit erhebliche Vorlaufzeit und die Bereitstellung erforderlicher Finanzmittel.

#### **Verkehrsleittechnik**

Die Gebietszentrale Nord 1, die zurzeit in der Dienststelle in der Schweren-Reiter-Straße untergebracht ist und die Lichtsignalanlagen im Gebiet Neuhausen und Olympiagelände steuert und überwacht, muss verlegt werden. Die Abteilung Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik sucht derzeit nach geeigneten Räumlichkeiten, in denen die Rechner mit der Peripherie untergebracht werden können. Damit die Kabellegungskosten in Grenzen bleiben, soll die neue Zentrale an der Hauptkabeltrasse in unmittelbarer Umgebung der jetzigen Dienststelle gebaut werden. Die Lichtsignalanlagen müssen vor dem Umzug auf die neue Zentrale aufgeschaltet sein.

#### **Straßenbeleuchtung**

Die Ansteuerung der Straßenbeleuchtung erfolgt derzeit zentral von der Dienststelle in der Schweren-Reiter-Straße über ein sternförmiges Kabelnetz. Über 1200 Schaltschränke im Stadtgebiet schalten so die Beleuchtung der Straßen, Wege und Plätze und geben Rückmeldungen bei größeren Störungen. Eine Ansteuerung von der Schragenhofstraße auch zukünftig über Kabel wäre sehr teuer. Kostengünstiger ist die geplante Ansteuerung über Funk. Somit müssen vor dem Umzug die Zentrale und alle Schaltschränke technisch modifiziert werden.

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

Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen im Zuge des Verkehrsausbaues und Austausch von überalterten Schalt- und Steuerungseinrichtungen.

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

Neumaßnahmen 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.

**IL1/6900.7515 - (Rangfolge-Nr. 003): Hochwasserschutz an der Isar südlich der Großhesseloher Brücke**

Die Deichsanierung südlich der Großhesseloher Brücke dient der Sicherstellung eines ausreichenden Hochwasserschutzes für die Landeshauptstadt München. Im Anschluss an das Projektgebiet des Isar-Plans hat die Landeshauptstadt München im Süden zwischen dem Großhesseloher Wehr und Fluss-km 156,484 bzw. 156,660 die Unterhaltslast zu tragen. In diesem Abschnitt (nicht Teil des Isar-Plans) wurden bei dem Pfingsthochwasser 1999 Durchsickerungen und damit Handlungsbedarf festgestellt. Dieser Abschnitt unterliegt nicht der Kostenvereinbarung mit dem Freistaat Bayern und muss deshalb separat behandelt werden. Die EON Wasserkraft GmbH saniert im Zeitraum 2004 den Deich im direkten Anschluss an den Abschnitt der Landeshauptstadt München. Aus wirtschaftlichen Gründen soll die Baumaßnahme der Landeshauptstadt München zeitgleich mit den Sanierungsarbeiten durch die EON abgewickelt werden, da bei einer gemeinsamen Ausschreibung Kosten gespart werden können.

**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 wurden 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.