

**Erläuterungen**  
**Investitionsliste 1**

<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>IL1/6300.7550 - (Rangfolge-Nr. 007): Freischützstraße zw. Johanneskirchner Str. und Fideliostraße, erstmalige Herstellung</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>IL1/6300.8090 - (Rangfolge-Nr. 013): Walter-Bathe-Weg, Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring – Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8260 - (Rangfolge-Nr. 014): Ganghoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Laim/ Rosenheim Bw.Nr. 40/1 (Bahn-km: 4,115) – Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7975 - (Rangfolge-Nr. 015): Radlkoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Regensburg, Instandsetzung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7560 - (Rangfolge-Nr. 016): Ackermannstraße, Rad- und Fußwegbrücke (Ackermannbogen); SOBON-Teilfinanzierung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.1670 - (Rangfolge-Nr. 017): DB-Ausbesserungswerk, Freimann, Gewerbegebiet, Lilienthalallee und Nebenstraßen</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.3740 - (Rangfolge-Nr. 018): Alte Allee und Nebenstr., Beb.PI.Nr. 1735</b>

<b>(Anteil BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.1860 - (Rangfolge-Nr. 019): Sankt-Michael-Str. u.a. Straßen; Bebauungsplan Nr. 1725 (SOBON)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7630 - (Rangfolge-Nr. 020): Gotzinger Platz, Verkehrsberuhigungskonzept</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7745 - (Rangfolge-Nr. 021): Trollblumenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, erstmalige Herstellung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7765 - (Rangfolge-Nr. 022): Obermenzing S-Bahnhof, Nachrüstung eines Fußgängeraufzuges</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8035 - (Rangfolge-Nr. 023): Ackermannstraße (südl.), Deidesheimer Straße (westl.) – Ackermannbogen, Innere Erschließung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.1950 - (Rangfolge-Nr. 024): Im Gefilde, innere Erschließung (SOBON)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.2400 - (Rangfolge-Nr. 025 ): Im Gefilde zw. Vulpiusstraße und Putzbrunner Straße, äußere Erschließung des Bebauungsgebietes</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7610 - (Rangfolge-Nr. 026): Josef-Frankl-Straße (beids.) U-/S-Bahnhof Feldmoching, Beb.PI.Nr. 1343 (Ant. BR)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7940 - (Rangfolge-Nr. 027): ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien 95 und 96</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7955 - (Rangfolge-Nr. 028): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 19 West zw. Sigl-/Von-der-Pfordten- und Landsberger-/Bäckerstr. - Lichtzeichenanlagen</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7950 - (Rangfolge-Nr. 029): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 12 zw. Scheid- und Romanplatz – Lichtzeichenanlagen</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7715 - (Rangfolge-Nr. 030): Kleselstraße zw. Siberstr. und Dittmannweg, erstmalige Herstellung</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8315 - (Rangfolge-Nr. 031): Innere Wiener Straße</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8125 - (Rangfolge-Nr. 032): Ganghoferstraße mit Esplanade; Heimeranstr. – Messepl. und Straßenverbindungen U1485/U1486</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.7580 - (Rangfolge-Nr. 033): Innere Erschließung, Nachfolgenutzung Theresienhöhe</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8230 - (Rangfolge-Nr. 034): Messeplatz, zentr. Platzbereiche (U1480/U1488/U1494) Erschließung Dt. Museum (U1486/U1587)</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6300.8240 - (Rangfolge-Nr. 035): Giesinger Bahnhof; BebPI. Nr. 1586</b> Der rechtskräftige Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1586 „Giesinger Bahnhofsplatz“ sieht vor, den Giesinger Bahnhofsplatz umzugestalten und ein neues Wohn- und Gewerbegebiet im Süden des Bebauungsplanumgriffs zu erschließen. Ferner ist ein durchgehender Grünzug an Stelle der derzeitigen Giesinger Bahnhofsstraße und eine Platzfläche vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude (neues Kulturzentrum) geplant.
<b>IL1/6300.8250 - (Rangfolge-Nr. 036): Arnulfpark, städt. Anteil Straßenerschließung (Hbf- Laim- Pasing)</b>

Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.8025 - (Rangfolge-Nr. 038): Erneuerung von 8 Verkehrsleitzentralen mit Anpassung der Lichtsignalanlagen**

Die Fa. Siemens hat den Vertrag über die Versorgung der überalterten **Zentralen Nord 2 und Süd 2** sowie des **Zentralen Bedienungsrechners (ZBR)** 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. Von 2005 bis 2006 muss die im Rahmen des Projektes MOBINET beschaffte **VNetS-Zentrale Ost 1** 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 **200 Lichtsignalanlagen**, 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 folgenden Jahren ist der Austausch der **Gebietszentrale Ost 3**, der **Gebietszentrale Nord 1** und der **Gebietszentrale Süd 1** erforderlich.

Die Erneuerung der **Verkehrsleitzentrale Ettstraße** ist mit der Übernahme der MOBINET-Zentrale und Erweiterung für das gesamte Stadtgebiet als „Münchener Verkehrssteuer- und Leitzentrale“ durchzuführen.

**IL1/6300.7670 - (Rangfolge-Nr. 039): Ganghofer-/Pfeuferstraße und Radlkoferstraße, Herzog-Ernst-Platz, Nachfolgenutzung Theresienhöhe**

Rück- bzw. Umbau im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messengelände Theresienhöhe entsprechend dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates für den städtebaulichen Wettbewerb vom 23.10.1996. Die Ausführungsgenehmigung wurde durch den Bauausschuss am 12.04.2005 erteilt.

**IL1/6300.7780 - (Rangfolge-Nr. 040): Pfeuferstraße, Rad- u. Fußwegbrücke von der Theresienhöhe zum Westpark ü. d. Ganghoferstr., Nachfolgenutzung Theresienhöhe**

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 08.03.2005 wurde die Ausführungsgenehmigung für diese Maßnahme erteilt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 1819b ist die Neuordnung der städtebaulichen und stadtgesterischen Situation am Standort „Theresienhöhe“ beabsichtigt. Das Wohnquartier auf dem ehemaligen Messengelände soll über die Pfeuferstraße mittels eines Brückenbauwerks und einer Grünverbindung an das Erholungsgelände des Westparks angebunden werden. Für die künftige Nutzung des Messengeländes 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. Die Dringlichkeit zum Bau der Fuß- und Radwegbrücke ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Verkehrsbeziehungen im Bereich des ehemaligen Messengeländes mit den anstehenden Hochbaumaßnahmen möglichst bald neu zu ordnen.

**IL1/6300.7690 - (Rangfolge-Nr. 041): Theresienhöhe zw. Messeplatz und DB-Brücke – Nachfolgenutzung Theresienhöhe**

Rück- bzw. Umbau im Zusammenhang mit der Nachfolgenutzung für das ehemalige Messengelände Theresienhöhe entsprechend dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates für den städtebaulichen Wettbewerb vom 23.10.1996. Die Projektgenehmigung wurde in der Vollversammlung des Stadtrates am 10.02.2004 erteilt.

**IL1/6300.8120 - (Rangfolge-Nr. 042): 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 Donnersbergerstraße 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 Abfahrtsbereiche 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 Straßenoberfläche muss in enger Abstimmung mit dem Bau der Anwohner Tiefgarage erfolgen, sowohl in Hinsicht auf die Planung (Übergabekabinen), als auch auf die zeitliche Abstimmung. Die Projektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 07.12.2004 erteilt.

### **IL1/6300.8050 - (Rangfolge-Nr. 043): Neuherbergstraße (nördl.), Schleißheimer Straße (östl.)- Nordheide West, Teil III**

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 19.10.2004 wurde die Projektgenehmigung für die Gesamtbaumaßnahme Nordheide West, Teil III (Nord- und Südteil) erteilt. Gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 1779 d wird das neue Wohngebiet über den Felsenelken- und Golddistelanger südlich an die Neuherbergstraße sowie über den Zauneidechsenweg westlich an die Schleißheimer Straße angebunden. Darüber hinaus wird die Platzfläche an der Schleißheimer Straße/Sandbienenweg vor dem Stadteilzentrum erstellt. Der Ausbau der Verkehrsflächen ist dringend notwendig, da mit Vollendung der Hochbaumaßnahmen in diesem Bereich die Erschließung gesichert sein muss. Die Straßen werden je nach Baufortschritt der Hochbaumaßnahmen realisiert. Mit dem endgültigen Ausbau der Straßen soll im Frühjahr 2005 begonnen werden.

### **IL1/6300.7685 - (Rangfolge-Nr. 044): Schleißheimer Straße in Höhe Dülferstr. / Goldschmiedplatz, Erschließung Nordheide (BebPl. 1779d)**

Die Landeshauptstadt München hat sich gemäß Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland vom 15.12.1994 verpflichtet, die im Entwicklungsgebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Nordheide 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 Nordheide an die Schleißheimer Straße ist in Höhe der Dülferstraße vorgesehen. Die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1779 d, Nordheide 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.

### **IL1/6300.8265 - (Rangfolge-Nr. 045): 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.

### **IL1/6300.1080 - (Rangfolge-Nr. 046): Riemer Str. u. a. (Ortskern Riem Nord); Anteil Baureferat**

Die notwendigen Straßenbaumaßnahmen ergeben sich aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1417a (Teilbereich I rechtsverbindlich seit 10.09.1997, Teilbereich II rechtsverbindlich seit 29.02.2000) und dienen der Erschließung des Gebietes nördlich der Riemer Straße. Der Bebauungsplan 1417a Teilbereich I umfasst die Straßen Garf-Lehndorff-Straße, Mittbacher Straße, Galopperstraße, Leibengerstraße zwischen Mittbacher- und Theodor-Kober-Straße, Widmannstraße, Am Oberfeld, An der Seidbreite sowie die Riemer Straße zwischen Widmannstraße und an der Point. Der Teilbereich II erfasst die U-1359 zwischen Riemer- und Graf-Lehndorff-Straße. Im März 2003 ist mit den Hochbaumaßnahmen

südlich der Mittbacher Straße begonnen worden. Ein Teil der bestehenden Straße liegt bedingt durch die Grundstücksneuordnung auf dem Gelände der HEIMAG. Um die Erschließung der Neubauten, die derzeit fertig gestellt werden sollen, zu gewährleisten, muss 2005 mit der Straßenbaumaßnahme begonnen werden.

**IL1/6300.7770 - (Rangfolge-Nr. 047): Parkstadt Schwabing, Folgekosten 6 LZA, Sparten**

Die Planung und die Herstellung der im Bebauungsplan 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 SWM GmbH (Anteil LHM 60 % = 40.000 Euro).

**IL1/6300.8075 - (Rangfolge-Nr. 048): Parkstadt Schwabing; Kostenanteil LHM aus 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.

**IL1/6300.7665 - (Rangfolge-Nr. 049): Heidemannstraße, Lilienthalallee bis Schlößlanger; Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfall- u. Stauschwerpunktes**

Die Heidemannstraße soll im Knotenbereich Lilienthalallee/Kieferngartenstraße zum Teil saniert, um Linksabbiegespuren erweitert und bis zum Schlößlanger 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 Schlößlanger vorgesehen, da die Zusammenfassung der Maßnahme die gesamtwirtschaftlich günstigste Verfahrensweise darstellt.

**IL1/6300.8295 - (Rangfolge-Nr. 052): Kapuzinerstraße 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 Gutachten 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 entsprechend verschlechtert. Die einbetonierten Stahlträger unterliegen seit vielen Jahren einem ständigen Wechsel von Durchfeuchtung und Austrocknung. Deshalb sind die unteren Flansche stark korrodiert und zeigen deutliche Querschnittsverminderungen durch Abblätterungen. Die Ausführungsgenehmigung wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 08.03.2005 erteilt.

**IL1/6300.3410 - (Rangfolge-Nr. 053): 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 Sankt-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, sodass 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.

**IL1/6300.8330 - (Rangfolge-Nr. 054): Ackermannbogen Quartier Nord – West**

Das Gebiet der ehemaligen Waldmann-Stetten-Kaserne soll neu bebaut werden. Zur Erschließung der vorgesehenen Baugrundstücke des 3. Bauabschnittes des Quartiers Nord-West sind die öffentlichen Verkehrsflächen neu herzustellen bzw. die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend anzupassen. Die notwendige Straßenerschließung soll im Zuge der anstehenden Hochbaumaßnahmen zügig durchgeführt werden. Es besteht erheblicher Termindruck, da bis zum 31.12.2006 WA 1 bis WA 3 bezogen sein müssen. Ansonsten müssten erhebliche Fördergelder des Modellprojektes Solare Nahwärme von der Landeshauptstadt München zurückgezahlt werden müssen. Von den Bauträgern wurde für das WA 1 als Bezugstermin der Herbst 2005 avisiert. Die Landeshauptstadt München gewährleistet, dass bei Bezug der Wohneinheiten die Erschließungsanlagen in dem jeweils benötigten Umfang verkehrssicher ausgebaut sind. Sämtliche Straßenbauarbeiten werden von der Landeshauptstadt München ausgeschrieben und durchgeführt. Vorbereitende Maßnahmen des Kanalbaus beginnen bereits. Der Straßenbau beginnt im Juli 2005. Die Straßenbauarbeiten sollen Ende 2006 weitestgehend abgeschlossen sein.

**IL1/6300.8410 - (Rangfolge-Nr. 055): Umgestaltung der Straßen im Umfeld der Schrammehalle**

Die Schrammehalle mit ihrem 120m langen Hallenteil wird an ihrem historischen Standort in der Blumenstraße zwischen „Freibank“ und Hochbunker wiedererrichtet. Hierbei soll für das historische Gebäude ein adäquates Umfeld im Straßenraum geschaffen werden. Die Blumenstraße als Bestandteil des Altstadtrings ist mit ca. 26.000 Kfz/24h belastet. Sie weist in diesem Bereich zwei Fahrspuren pro Richtung, beiderseits eine Längsparkbucht und eine Gehbahn auf. Der Radverkehr wird derzeit auf der Fahrbahn abgewickelt.

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.04.1997 wurden im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1789 städtebauliche Eckdaten zur Wiedererrichtung der Schrammehalle festgelegt.

So sollen zum Ausgleich für den Verlust von 47 Bäumen, verursacht durch die Freimachung des Baufeldes, 12 Bäume in der Blumenstraße sowie drei Bäume in der Corneliusstraße im Bereich der Schrammehalle und eine alleeartige Baumreihe, alternierend mit den Parkbuchten entlang der östlichen Seite der Blumenstraße zwischen Cornelius- und Papa-Schmid-Straße angeordnet werden.

Die festgesetzte Breite der öffentlichen Verkehrsfläche in der Prälat-Zistl-Straße soll eine verkehrliche Regelung ermöglichen, nach der ein Linienbusverkehr ggf. auch in beiden Richtungen abgewickelt werden kann. Die Änderungen der Verkehrsführung im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sollen im Einklang mit dem Maßnahmenkonzept zur Aufwertung der Münchner Innenstadt erfolgen. Da die Eröffnung der Schrammehalle für das Frühjahr 2005 geplant ist, sollen die Umbaumaßnahmen für die Corneliusstraße, Prälat-Zistl-Straße und Blumenstraße im Abschnitt zwischen der Frauen- und der Corneliusstraße bis zur Eröffnung der Schrammehalle in Form eines Zwischenausbaues fertig gestellt sein.

**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 Parkhausbetrei-

bern weiterzuverfolgen. Mit Stadtratsbeschluss vom 24.10.2000 wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die Erarbeitung eines Konzeptes auszuschreiben. Die Projektgenehmigung wurde am 18.03.2003 erteilt.

**IL1/6300.7655 - (Rangfolge-Nr. 201): Neuherbergstraße zw. Schleißheimer- und Mortonstraße, Erschließung Nordheide**  
Fortsetzungsmaßnahme

**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

**IL1/6300.7535 - (Rangfolge-Nr. 204): Untermenzing S-Bahnhalte (südl. Von-Kahr-Str.), Rad- und Fußwegunterführung (ICE-Strecke)**  
Fortsetzungsmaßnahme

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

**IL1/6300.3770 - (Rangfolge-Nr. 206): Heerstraße, Pkw-Unterführung mit Fuß- und Radweg unter der DB (Anteil BR)**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.3750 - (Rangfolge-Nr. 207): Pasteurstraße (östlich), Unterführung Bahnlinie München/Ingolstadt (Anteil BR)**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.7515 - (Rangfolge-Nr. 208): Karl-Gayer-Straße, Radwegunterführung, ICE-Ausbau (Anteil BR)**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.3790 - (Rangfolge-Nr. 209): Karlsfelder Straße zwischen Schwarzhölzl- u. Kristallstraße, Ausbau für Busbetrieb/Begrünung**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.7885 - (Rangfolge-Nr. 210): Verdi-/Pippinger Straße, Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfallschwerpunktes**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.7545 - (Rangfolge-Nr. 211): Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.7595 - (Rangfolge-Nr. 212): Sapporobogen über den Georg-Brauchle-Ring, Grundwasserwanne - Instandsetzung**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.8325 - (Rangfolge-Nr. 213): Brudermühltunnel – Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.8255 - (Rangfolge-Nr. 214): St. Emmeran, Wiederaufbau der abgebrannten Isarbrücke in Oberföhring**  
Fortsetzungsmaßnahme

**IL1/6300.8290 - (Rangfolge-Nr. 215): Instandsetzung der Candidstraße-Hochbrücke und Nachrüstung 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.

**IL1/6300.1170 - (Rangfolge-Nr. 216): 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 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.

**IL1/6300.7880 - (Rangfolge-Nr. 217): Brunhamstraße, Unterführung unter der S5 (ohne Anteil DB)**

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 führte die Deutsche Bahn auf der S-Bahn Linie S5 (München-Herrsching) während der Hauptverkehrszeiten den 10- Min.-Takt von/nach Weßling ein. Aus Gründen der Verkehrsabwicklung und –sicherheit ist es erforderlich, den höhengleichen Bahnübergang in der Brunhamstraße durch eine höhenfreie Eisenbahnüberführung (Straßenunterführung) zu ersetzen. Der vorhandene Bahnübergang in der Brunhamstraße bestimmt im Wesentlichen die dortige Verkehrssituation: Bei geschlossenen Schranken kommt es nicht nur in der Brunham-/Limesstraße, sondern auch in den angrenzenden Seitenstraßen und insbesondere an dem ca. 70 m nördlich gelegenen Knotenpunkt Bodensee-/Limes-/Brunhamstraße zu erheblichen Störungen des Verkehrsablaufes.

**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 03.04.2001 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.

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

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind eine Vielzahl älterer Brückenbauwerke in Stand 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 veranschlagten Raten beinhalten zusätzlich die jährlichen Ansätze für investive Großinstandsetzungen von Brücken, Tunnels etc. als Platzhalter, soweit diese noch nicht im Investitionszeitraum 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**

Aus der Pauschale werden Maßnahmen im Zusammenhang mit Verkehrssicherungseinrichtungen finanziert, insbesondere Lichtsignalanlagen (LSA).

1. Kleine Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen
2. Aufrechterhaltung der Betriebsicherheit und –zuverlässigkeit der LSA.

Bereits heute sind ca. 26% (277 Stück) des Anlagenbestandes (1086) der LHM älter als 20 Jahre. Da es sich bei den LSA um sicherheitsrelevante Anlagen handelt, ist aus Gründen der Betriebsicherheit und –zuverlässigkeit die kontinuierliche Erneuerung der veralteten Anlagen zwingend erforderlich.

3. Errichtung und investiver Erhalt der LSA auf Grund verkehrsaufsichtlicher Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde (Kreisverwaltungsreferat)

Neben der höheren Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit können die steigenden Anforderungen des Großstadtverkehrs nur mit modernen Steuergeräten bewältigt werden. Die hierzu von der Straßenverkehrsbehörde geforderten und angeordneten Steuerungsverfahren erfordern moderne, leistungsfähige LSA-Steuergeräte, um die komplexen Abläufe technisch verarbeiten zu können.

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und einer situationsgerechten Regelung des Straßenverkehrs ist ein kontinuierlicher Geräteaustausch zwingend erforderlich.

**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 ab Planungsstufe „Bedarfsprogramm“.

**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): Pauschale, Sofortprogramm für Nachrüstung von Tunnels (Brandschutz, Sicherheitseinrichtungen)**

Laut Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat 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.

**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 übernehmfähige Herstellung der Straßen in älteren Siedlungen; Straßenbauten im Zuge von Gleiserneuerungen; 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.

**IL1/6300.4210 - (Rangfolge-Nr. 311): Pauschale, Baumaßnahmen im Straßenraum (insbes. Schulwegsicherung, ÖPNV-Haltestellen, Lärmschutz)**

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
- Lärmschutzmaßnahmen

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

Verwirklichung der restlichen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Auf Grund der Finanzlage der Stadt sind diese nur längerfristig finanzierbar.

**IL1/6300.7865 - (Rangfolge-Nr. 701): Truderinger Straße, Rad- und Fußwegunterführung unter DB**

Die Bahnunterführung Berg-am-Laim weist eine außerordentlich starke Verkehrsbelastung auf. Sie beträgt nach den Verkehrserhebungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung von 1998 ca. 25.000 Kfz/24 h. Dies führt zu unzumutbaren Belastungen für Fußgänger und Radfahrer, welche die 170 m lange, sehr schmale Unterführung auf ihrem täglichen Weg zur S-Bahn oder als einzige Verbindung von Nord nach Süd zwischen dem Leuchtenbergring im Westen und dem Schatzbogen im Osten benutzen müssen. Zum Vergleich beträgt die tägliche Kfz-Belastung der Laimer Unterführung, bei der eine separate Röhre für Fußgänger und Radfahrer nachgerüstet wurde nach Verkehrserhebungen von 1998 ca. 24.000 Kfz/24h. Der Fuß- und Radfahrverkehr wird bei Aktivierung des Baurechts nördlich der Bahn (Süddeutscher Verlag) noch zunehmen. Gleichzeitig ist die Radwegtrasse durch die Unterführung Bestandteil des Hauptnetzes des vom Stadtrat beschlossenen Realisierungsnetzes Radfahrverbindungen in München. Der heutige Tunnelquerschnitt mit einer westlichen Gehbahn (mit Zusatzbeschilderung "Radfahrer frei") von 2,26 m, einer Fahrbahn von 6,50 m einschließlich eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn von 1,25 m und einer östlichen Gehbahn von 1,04 m lässt sich nicht mehr optimieren. Die Beseitigung dieser

gefährlichen Engstelle ist nur durch den Bau einer zusätzlichen Rad- und Fußwegunterführung parallel zum heutigen Straßentunnel möglich.

**IL1/6300.8335 - (Rangfolge-Nr. 903): Lärmschutzwand Ackermannbogen**

Gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1905d, Ackermannstraße (östlich) ist hinsichtlich des Lärmschutzes die nordwestlich des Teilgebietes WA1 des Allgemeinen Wohngebietes entlang der Ackermannstraße festgesetzte Lärmschutzwand als transparente Wand mit einer Höhe von 2,50m auszuführen. Durch die Truppenreduzierung der Bundeswehr zu Beginn der 90-er Jahre wurden in München militärische Liegenschaften frei, die nun für eine zivile Nutzung zur Verfügung stehen. Der Stadtrat hat deshalb am 03.06.1992 beschlossen, für das Gebiet der damaligen Waldmann- und Stetten-Kaserne vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) einzuleiten, mit dem Ziel, diese Flächen insbesondere für den Wohnungsbau zu nutzen. Für eine zügige Durchführung der Planung wurde der Bereich der SEM in mehrere Bebauungspläne aufgeteilt, die nacheinander entwickelt werden sollen. Im Planungsgebiet (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1905d; Quartier Nord-West) soll nun geförderter Mietwohnungsbau, geförderte Eigentumsmaßnahmen und freifinanzierter Wohnraum mit ca. 400 WE geschaffen werden. Dadurch wird in zentraler, innerstädtischer Lage u.a. ein wichtiger Beitrag des Münchner Wohnungsbaus für ein breites Spektrum der Bevölkerung geleistet. An den Straßen zugewandten Fassaden der Gebäude entlang der Ackermannstraße treten tagsüber mittlere Lärmpegelwerte von ca. 55 bis 65 dB(A) und nachts von ca. 46 bis 57 dB(A) auf. Damit werden die Orientierungswerte gemäß DIN 18005-05.87 überschritten. Die geplante Geländemodellierung in der öffentlichen Grünfläche östlich der Ackermannstraße wird für einen großen Teil der schützenswerten Außenwohnbereiche eine spürbare Lärmreduzierung mit sich bringen. Allerdings läuft diese Modellierung zum nordwestlichen Bereich des WA1 des Allgemeinen Wohngebietes aus, sodass hier eine ca. 80m lange und 2,50m hohe Lärmschutzwand erforderlich ist, um die Erholungsnutzung der Freibereiche zu ermöglichen.

**IL1/6300.8285 - (Rangfolge-Nr. 904): Bajuwarenstraße zw. Sankt-Augustinus- und Kreillerstraße, Bebauungsplan Nr. 1758; Innere und äußere Erschließung**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist derzeit mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Gebiet beidseits der Bajuwarenstraße zwischen St.-Augustinus- und Truderinger Straße befasst. Zur internen Erschließung des Bebauungsgebietes müssen vier Anliegerstraßen neu hergestellt werden (U-1546, U-1547, U-1548 und U-1549). Zudem soll die Bajuwarenstraße zwischen St.-Augustinus- und Bernhard-Mayer-Straße den neuen Erfordernissen angepasst und ausgebaut werden (baul. Radwege, Parkbuchten). Notwendig ist außerdem ein Vollanschluss des Planungsgebietes an die Kreillerstraße. Hinzu kommen Anpassungsarbeiten bei den Anschlüssen an das bestehende umliegende Straßennetz. Mit den Hochbaumaßnahmen durch verschiedene Bauträger wird unmittelbar nach in Kraft treten des Bebauungsplanes begonnen werden. Die Erschließungsmaßnahmen müssen zeitnah erfolgen. Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt über SoBoN (Grundsatzbeschluss vom 21.07.1993 und Eckdatenbeschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.11.2001).

**IL1/6300.8340 - (Rangfolge-Nr. 904): Lilian-Board-Weg, Fußgängerbrücke über den Georg-Brauchle-Ring; Instandsetzung**

An der im Jahre 1970 errichteten Fußgängerbrücke ist die Abdichtung schadhaft. Durch die Risse im Belag und der Abdichtung dringt Wasser in den Konstruktionsbeton des Überbaues ein. Dies führt u.a. zur Korrosion an der Vorspannbewehrung und schlaffen Bewehrung. Auch sind bereits an der Überbauunterseite Betonschäden in Form von wasserführenden Rissen und Abplatzungen festzustellen. Es ist auch nicht auszuschließen, dass ein Teil der zahlreichen Hohlkörper zwischenzeitlich mit Wasser gefüllt ist. Weiterhin sind die schadhaften Pfeiler und Gesimse in Stand zu setzen. Der Korrosionsschutz der an den Brückenden freiliegenden Spannköpfe ist ebenfalls zu erneuern. Nach den vorliegenden Gutachten soll die Instandsetzung, um den weiteren Schadensfortschritt zu stoppen, spätestens im Jahre 2006 erfolgen. Da während der Fußball-WM 2006 im Umkreis von Veranstaltungsorten sowie stark frequentierten Bereichen keine Baumaßnahmen durchgeführt werden, wäre ein frühester Baubeginn nach dem 10.07.2006 möglich. Zur Vermeidung einer „Winterbaustelle“ ist jedoch

ein Baubeginn ab Juli 2006 nicht sinnvoll. Daher ist ein Baubeginn Anfang 2007 vorgesehen.

**IL1/6300.8345 - (Rangfolge-Nr. 905): 4 Straßenbrücken über die Tegernseer Landstr. zw. Chiemgau- u. Stadelheimer Str.**

Die in den Jahren 1971 - 1973 erstellten Brücken im Zuge der St.-Quirin-Straße sowie dreier Verbindungsstraßen über die Tegernseer Landstraße sind im Fahrbahnbereich mit einer Mastixabdichtung versehen worden. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen (Belagsöffnungen), sowie die Erfahrungen bei in Stand gesetzten Bauwerken mit gleicher Abdichtung zeigten, dass die Abdichtung großflächig unterläufig ist. Durch die Risse im Belag, Fugen etc. dringt tausalzhaltiges Wasser in die Konstruktion ein und führte bereits zu Schäden am Beton (Auffrierungen). Eine Korrosion der Bewehrung ist nicht mehr aus zu schließen. Gemäß Gutachten sind deshalb spätestens 2006/2007 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton einschließlich Bewehrung in Stand zu setzen. Zudem sind an den Gesimsen zahlreiche korrodierte Stahlbügel zu entrostet sowie die Betonabplatzungen zu reprofilieren. Die Instandsetzung erfolgt in zeitlicher und verkehrlicher Abstimmung mit den weiteren Brückeninstandsetzungen (Chiemgau-/Stadelheimer Straße über die Tegernseer Landstraße („McGraw-Graben“).

**IL1/6300.8350 - (Rangfolge-Nr. 906): Stadelheimer Straße, Straßenbrücke über die Tegernseer Landstr.; Instandsetzung**

Bei dieser im Jahre 1972 erstellten Brücke wurde eine Mastixabdichtung im Fahrbahnbereich eingebaut. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen, Belagsöffnungen sowie die Erfahrungen bei in Stand gesetzten Bauwerken mit gleicher Abdichtung zeigten, dass die Abdichtung großflächig unterläufig ist. Durch die Risse im Belag, Fugen etc. dringt tausalzhaltiges Wasser in die Konstruktion ein und führte bereits zu Schäden im Beton (Auffrierungen), auch bis in größere Tiefen und zu Korrosion der Bewehrung. Besonders korrosionsempfindlich ist hierbei die Spannbewehrung. Falls der Schadensfortschritt nicht gestoppt wird, können insbesondere wegen der Spannstahlfährdung irreparable Schäden entstehen. Gemäß Gutachten sind deshalb spätestens 2006 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton und die Bewehrung in Stand zu setzen. Die Instandsetzung erfolgt in zeitlicher und verkehrlicher Abstimmung mit den weiteren Brückeninstandsetzungen (Chiemgaustraße / St.-Quirin-Straße / 3 Verbindungsstraßen über die Tegernseer Landstraße („McGraw-Graben“).

**IL1/6300.8355 - (Rangfolge-Nr. 907): Töginger Straße, Straßenbrücke über die Riedenburger Straße**

Mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 08.03.2005 wurde das Bedarfsprogramm für die Maßnahme genehmigt. Die Straßenbrücke wurde im Jahre 1961 errichtet. Im Jahre 1969 erfolgte eine Verbreiterung der Brücke. An den Bauwerksenden sind Risse mit Ausbrüchen im Asphaltbelag sichtbar, die sich über die gesamte Breite der Brücke ausdehnen. Im Bereich der Kappen sind Betonausbrüche vorhanden. Des Weiteren ist die Bauwerksabdichtung stellenweise undicht. Dieser Zustand ermöglicht das Eindringen von Oberflächenwasser in den Überbau. Dies führt infolge der Chloridbelastung zu einer Schädigung des Betons und der Bewehrung. Des Weiteren ist der Widerlagerbeton im Spritzwasserbereich der Fahrbahn-en hoch Chlorid belastet. An der Auflagerbank sind Korrosionsschäden und Betonausbrüche vorhanden. Die Geländerpfosten sind im Bereich der Verankerung stark korrodiert. Um einen weiteren Substanzverfall des Bauwerkes zu vermeiden, empfiehlt der Gutachter die Brücke im Jahre 2006/2007 in Stand zu setzen. Hinzu kommt, dass die Brücke die Verbindung zwischen der Landeshauptstadt München und der angrenzenden Autobahn A94 darstellt. Die Verkehrsbelastung pro Tag beträgt derzeit ca. 58.700 Fahrzeuge. Nach der Verkehrsfreigabe des Straßentunnels im Zuge des Mittleren Ringes erhöht sich das Verkehrsaufkommen über diese Brücke um ca. 37 % auf ca. 80.000 Fahrzeuge pro Tag. Es empfiehlt sich deshalb die Instandsetzung sowohl aus wirtschaftlichen als auch verkehrlichen Gründen i. Z. der notwendigen Verkehrsphasen für die Bauarbeiten am Mittleren Ring Ost (am Vogelweideplatz) im Jahre 2006 durchzuführen.

**IL1/6300.7945 - (Rangfolge-Nr. 912): Schwarzhölzlstraße u. Nebenstraßen, Erstmalige Herstellung**

Das Bedarfsprogramm für die endgültige Herstellung der Schwarzhölzlstraße sowie der

Nebenstraßen in der Schwarzhölzlsiedlung wurde bereits am 04.12.2001 vom Stadtrat genehmigt. Mit dem Satzungsbeschluss vom 18.12.1991 zum Bebauungsplan Nr. 601a wurde die Grundlage für die Erschließung der Schwarzhölzlsiedlung geschaffen. Die endgültige Herstellung wird vom Bezirksausschuss und vom Siedlerverein Schwarzhölzl e.V. seit Jahren gefordert. Die Herstellung der Schwarzhölzlstraße und die Errichtung eines durchgehenden Gehweges im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 601 a und weiterführend bis zur Heppstraße sind aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit, vor allem für den Fußgängerverkehr, erforderlich. Das Baureferat sieht aus den genannten Gründen Handlungsbedarf. Mit dem seit 10.03.1993 rechtskräftigen Umlegungsplan Nr. 55 „Schwarzhölzlsiedlung“ wurden der Stadt neben mehreren Straßenflächen im Siedlungsgebiet sechs Baugrundstücke (im Umgriff des seit 16.06.1992 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 601 a) zugeteilt und dem Allgemeinen Grundvermögen im Unterhalt des Kommunalreferates zugeordnet. Laut Begründung zum Bebauungsplan (Ziffer 5) sollen die Verkaufserlöse des Allgemeinen Grundvermögens bis zur Höhe des Wertes der zugeteilten Bauflächen zur Deckung der Kosten des Bebauungsplanes verwendet werden, das heißt, der Verkaufserlös dieser städt. Grundstücke kann zur Finanzierung der Kosten des Bebauungsplanes herangezogen werden. Die Grundstücke wurden allerdings noch nicht vollständig veräußert. Es ist jedoch von Verkaufserlösen von mehr als 1 Mio. € auszugehen. Die Maßnahme ist erschließungsbeitragsfähig, sodass mit Einbeziehung der Erschließungsbeiträge eine für die Stadt insgesamt kostenneutrale Realisierung möglich ist.

**IL1/6300.8390 - (Rangfolge-Nr. 915): Werner-Seelenbinder-Weg, Fußgängerbrücke über die Landshuter Allee**

Die Abdichtung der im Jahre 1970 errichteten Fußgängerbrücke ist nicht mehr funktionsfähig. Durch die Risse im Belag und der Abdichtung dringt Wasser in den Konstruktionsbeton des Überbaues ein. Hier führt dies u.a. zur Korrosion an der Vorspannbewehrung und schlaffen Bewehrung. Auch sind bereits an der Überbauunterseite Betonschäden in Form von Wasser führenden Rissen und Abplatzung festzustellen. Es ist auch nicht auszuschließen, dass ein Teil der zahlreichen Hohlräume zwischenzeitlich mit Wasser gefüllt ist. Als weitere wichtige Instandsetzungsmaßnahmen sind die Chlorid belasteten Pfeilerfüße sowie die abgeplatzte Betondeckung der Gesimse durchzuführen. Gemäß Gutachter soll die Instandsetzung der Brücke, um den weiteren Schadensfortschritt zu stoppen, spätestens im Jahre 2007 erfolgen.

**IL1/6300.8395 - (Rangfolge-Nr. 916): Münchner-Kindl-Weg, Unterführung unter der Tegernseer Landstraße**

Bei dieser im Jahre 1972 erstellten Unterführung wurde eine Mastixabdichtung eingebaut. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen (Belagsöffnungen), sowie die Erfahrungen bei in Stand gesetzten Bauwerken mit gleicher Abdichtung zeigten, dass die Abdichtung großflächig unterläufig ist. Durch die Risse im Belag, Fugen etc. dringt tausalzhaltiges Wasser in die Konstruktion ein und führte bereits zu Schäden am Beton (Auffrierungen). Eine Korrosion der Bewehrung ist nicht mehr auszuschließen. Gemäß Gutachten sind deshalb spätestens 2008 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton einschließlich Bewehrung in Stand zu setzen.

**IL1/6300.8400 - (Rangfolge-Nr. 917): Dachauer Straße, Straßenbrücke über den Nymphenburg-Biedersteiner Kanal; Instandsetzung**

Das Bauwerk wurde in den Jahren 1969 bis 1971 errichtet. Es besteht aus drei getrennt nebeneinander liegenden Überbauten über zwei Felder in Stahlbeton. Auf Grund der bei den Bauwerksprüfungen festgestellten Schäden wurde bereits im Jahr 2000 eine vertiefte Bauwerksprüfung von einem Gutachter durchgeführt. Hierbei wurde u.a. festgestellt, dass die Abdichtung schadhaft sowie die Tropfüllen z. T. zugesintert bzw. umläufig sind. Der Überbau weist zudem bereits größere Schäden am Konstruktionsbeton und an der Bewehrung auf. Im Zuge der Instandsetzung ist die Straßenbahn vorübergehend außer Betrieb zu nehmen. Aus Kostengründen ist deshalb die Instandsetzung zeitlich mit der Erneuerung der Straßenbahngleise durchzuführen. Die Stadtwerke beabsichtigen die Gleise im Jahre 2007 zu erneuern. Der Gutachter empfiehlt, um einen weiteren Vorfall des Bauwerkes entgegen zu wirken, die

Instandsetzung bald möglichst durchzuführen. Mit der Auflage, die Brücke regelmäßig zu überwachen, kann nach Aussage des Gutachters die Instandsetzung noch bis zum Jahre 2007 zurückgestellt werden.

**IL1/6300.8405 – (Rangfolge-Nr. 922): Bebauungsplan 1398a; Detmold-/Waldmeister-/Thaddäus-Robi-/Azaleenstraße, Schätzweg u. Schleißheimer Straße**

Zur Umsetzung des Beb.PI. 1398a (rechtsverbindlich seit 10.05.2004) schloss die Landeshauptstadt München mit der DB AG am 14.11.2002 einen städtebaulichen Vertrag, der neben der verkehrlichen Erschließung der Gewerbegebiete über die Detmoldstraße u.a. die Bau-rechtschaffung entlang der Südseite der Azaleenstraße regelt. Die Finanzierung erfolgt nach den Grundsätzen der Sobon. Mit der Wohnbebauung für den 1. Bauabschnitt an der U 1556 wurde bereits begonnen, 2005 ist der Beginn des 2. Bauabschnitts südlich der Azaleenstraße vorgesehen. Die Fertigstellungen sind für 2005 und 2006 geplant. Mit dem für 2005 vorge-sehenen Ausbau der U 1555 werden die südlich der Bahnlinie liegenden Gewerbegebiete von der bisherigen Erschließung aus der Kolonie Lerchenau abgehängt und von der Detmoldstraße erschlossen. Um die Erschließung der Wohnbebauung und der Gewerbe-gebiete zu sichern ist der zeitnahe bauliniengemäße Ausbau der Verkehrsflächen notwendig: U 1556 in 2005, U 1555 in 2006, Azaleenstraße in 2006, Detmoldstraße und Schätzweg in 2007/2008.

**IL1/6300.8300 - (Rangfolge-Nr. 924): Fußgängersteg zum S-Bahnhof Leuchtenbergring; BebPI. 1822**

Mit Beschluss des Bauausschuss vom 20.07.2004 wurde die Vorprojektgenehmigung für den Neubau der Fußgängerbrücke am Leuchtenbergring, Dingolfinger Straße erteilt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 1822 wurde Baurecht für die Errichtung der zentralen Verwaltung der Telekom AG mit ca. 2500 Arbeitsplätzen in Berg am Laim geschaffen. Im Rahmen des Bebauungsplan Nr. 1822 Dingolfinger Str. ist auch eine bessere Anbindung an den ÖPNV vorge-sehen. Dazu soll eine Fußgängerbrücke über die Anlagen der DB mit Anbindung zum S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring erstellt werden. Weiter soll der zukünftige Fußgänger-steg über die Bahngleise eine Stadtteil verbindende Funktion zwischen Haidhausen und Berg am Laim erfüllen und hat deshalb eine besondere Bedeutung für das Stadtviertel. Im Bebauungsplan wurden die rechtlichen Grundlagen, im Durchführungsvertrag eine finanzielle Mitwirkungsbereitschaft für die Errichtung des Steges wie folgt geschaffen bzw. geregelt:

- Wegeverbindungen für die Öffentlichkeit zum Steg, die Fahrrechte für Baustellen- und Wartungsfahrzeuge und die Leitungsrechte für Entwässerung und Beleuchtung des Steges durch Dienstbarkeiten.
- finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers an dem Bauwerk in Höhe von 869.000 € auf den Zeitraum von 20 Jahren bis Fertigstellung des Bauwerkes (dieser Zeitraum wurde im Hinblick auf langfristige Abstimmungsprozesse mit der Bahn und die Bauzeit des Steges erwirkt) – andernfalls verfällt der Finanzierungsbeitrag.

Die DB plant im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der S-Bahn (Einführung des 10-Minuten-Taktes) und Vorbereitung für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke den Neubau der Bahnsteige am S-Bahnhof Leuchtenbergring. Der sog. Bahnsteig C muss als Vorabmaß-nahme bis Ende 2007 fertig gestellt sein. Bis dahin muss die Brücke einschließlich barriere-freie Anbindung des Bahnsteigs C erfolgt sein. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die DB AG erfolgt Anfang 2005. Vorher müssen die Unterlagen der Brücke vorliegen und die Planfeststellungs-Unterlagen der DB AG eingear-beitet sein.

**IL1/6600.7535 - (Rangfolge-Nr. 001): Vogelweideplatz, Umbau zur Baulandgewinnung**

Im Rahmen des Tunnelausbaus des Mittleren Ringes Ost und der damit erforderlichen An-passungen 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.
<b>IL1/6600.1200 - (Rangfolge-Nr. 201): Mittlerer Ring Nord, Petuelring u. Schenkendorfstraße</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6600.1300 - (Rangfolge-Nr. 202): Mittlerer Ring (B 2 R) Ost – Richard-Strauss-Straße</b> Fortsetzungsmaßnahme
<b>IL1/6600.1400 - (Rangfolge-Nr. 203): Mittlerer Ring (B 2 R) Süd – West / Luise-Kiesselbach-Platz.</b> 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 Höglwörther Straße; 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. Als Vorleistungen vor Baubeginn sind neben den Planungsleistungen auch Kanalverlegungen notwendig.
<b>IL1/6600.3900 - (Rangfolge-Nr. 204): Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/Lortzingstr. und Am Knie (Proj. Hbf-Laim-Pasing)</b> Die Maßnahme ist sowohl Bestandteil des Entwicklungsprogramms 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 Kosten basieren auf dem Beschluss der Vollversammlung vom 23.07.2004 (Realisierung der sog. „Opt. Nulllage“).
<b>IL1/6600.7510 - (Rangfolge-Nr. 205): Föhringer Ring zw. BAB A 9 u. Isarbrücke, 4-streifiger Ausbau, Aktionsprogramm "Messe München" (Anteil LHM)</b> 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.
<b>IL1/6600.2300 - (Rangfolge-Nr. 206): Nordostverbindung (NOV)</b> Hauptziel der Maßnahme ist, den Verkehr zwischen dem östlichen Umland und den nördlichen Stadtgebieten und ebenfalls den nordwestwärts gerichteten Ziel- und Quellverkehr von 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. 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). Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.
<b>IL1/6600.4230 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Instandsetzung bzw. Erneuerung von Straßen</b> 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)

**IL1/6600.8385 - (Rangfolge-Nr. 901): Chiemgaustraße, Straßenbrücke über die Tegernseer Landstraße**

Bei dieser im Jahre 1972 erstellten Brücke wurde eine Mastixabdichtung im Fahrbahnbereich eingebaut. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen, Belagsöffnungen sowie die Erfahrungen bei in Stand gesetzten Bauwerken mit gleicher Abdichtung zeigten, dass die Abdichtung großflächig unterläufig ist. Durch die Risse im Belag, Fugen etc. dringt tausalzhaltiges Wasser in die Konstruktion ein und führte bereits zu Schäden im Beton (Aufrierungen), auch bis in größere Tiefen und zu Korrosion der Bewehrung. Besonders korrosionsempfindlich ist hierbei die Spannbewehrung. Falls der Schadensfortschritt nicht gestoppt wird, können insbesondere wegen der Spannstahlfährdung irreparable Schäden entstehen. Gemäß Gutachten sind deshalb spätestens 2007 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton und die Bewehrung in Stand zu setzen. Die Instandsetzung erfolgt in zeitlicher und verkehrlicher Abstimmung mit den weiteren Brückeninstandsetzungen (St.-Quirin-Straße / 3 Verbindungsstraßen, Stadelheimer Straße über die Tegernseer Landstraße „McGraw-Graben“).

**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 Gewähr leisten, 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 Schwere-Reiter-Straße über ein sternförmiges Kabelnetz. Über 1200 Schaltschränke im Stadtgebiet schalten so die Beleuchtung der Straßen, Wege und Plätze und geben Rück-

<p>meldungen 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.</p>
<p><b>IL1/6700.1000 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen</b>  Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen im Zuge des Verkehrsausbaues und Austausch von überalterten Schalt- und Steuerungseinrichtungen.</p>
<p><b>IL1/6700.1010 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Neu- und Umbau von Beleuchtungsanlagen in Verbindung mit anderen Sparten</b>  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.</p>
<p><b>IL1/6700.1020 - (Rangfolge-Nr. 303): Pauschale, Beleuchtungsanlagen in Verbindung mit Anliegerbeiträgen</b>  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.</p>
<p><b>IL1/6800.1000 - (Rangfolge-Nr. 001): Donnersberger Straße; Anwohnergarage</b>  Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6900.1200 - (Rangfolge-Nr. 001): Isarplan, Kostenbeteiligung der LHM</b>  Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p><b>IL1/6900.7505 - (Rangfolge-Nr. 002): Hachinger Bach, Renaturierung zw. Heinrich-Wieland- Straße und Hans-Jakob-Platz</b>  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.</p>
<p><b>IL1/6900.2120 - (Rangfolge-Nr. 301): Pauschale, Sanierung der Isar und ihrer Vorländer; Hochwasserschutz</b>  Mehrere Grundschwellen und Wehranlagen in und an der Isar sowie ihrer Vorländer werden durch Anlandungen, Abnutzung und teils durch Hochwasser schadhaf, sodass 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.</p>
<p><b>IL1/6900.1000 - (Rangfolge-Nr. 302): Pauschale, Bachsanierung, Renaturierung</b>  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.</p>