

IL1/6300.7760 - (Rangfolge-Nr. 001): Neusser Straße (A 9), Fußgängerbrücke und Anpassungsarbeiten, Unterführung Fröttmaninger Str. Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.2550 - (Rangfolge-Nr. 002): Landsberger Straße, Straßenbrücke über die DB-Linie München-Laim, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.2560 - (Rangfolge-Nr. 003): Erneuerung der Brücke Ohlmüllerstraße mit Öffnung des Auer Mühlbachs im Bereich „Am Neudeck“ Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.2590 - (Rangfolge-Nr. 004): Oberföhringer Straße, Straßenbrücke über den Isarring, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7615 - (Rangfolge-Nr. 005): Plinganserstraße, Brücke über die Brudermühl-/Heckenstallerstraße, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7740 - (Rangfolge-Nr. 006): Petuelring/Lerchenauerstraße, Stützmauern, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8295 - (Rangfolge-Nr. 007): Kapuzinerstraße über Westermühlbach, Instandsetzung der Straßenbrücke Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7905 - (Rangfolge-Nr. 008): Isarring zwischen Haus Nr. 11 und Niebuhrstraße, Neubau einer Lärmschutzwand Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7960 - (Rangfolge-Nr. 009): Albert-Schweitzer-Straße, Straßenbrücke über die verlängerte Ständlerstraße; Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7965 - (Rangfolge-Nr. 010): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Quiddestraße, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7970 - (Rangfolge-Nr. 011): Ständlerstraße, Straßenbrücke über die Ottobrunner Straße, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7605 - (Rangfolge-Nr. 012): Hanns-Braun-Brücke, Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring - Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8090 - (Rangfolge-Nr. 013): Walter-Bathe-Weg, Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring – Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8260 - (Rangfolge-Nr. 014): Ganghoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Laim/ Rosenheim Bw.Nr. 40/1 (Bahn-km: 4,115) – Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7975 - (Rangfolge-Nr. 015): Radlkoferstraße, Straßenbrücke über die DB-München-Regensburg, Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8250 - (Rangfolge-Nr. 016): Arnulfpark, städt. Anteil Straßenerschließung (Hbf-Laim- Pasing) Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.1670 - (Rangfolge-Nr. 017): DB-Ausbesserungswerk, Freimann, Gewerbegebiet, Lilienthalallee und Nebenstraßen Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.3740 - (Rangfolge-Nr. 018): Alte Allee und Nebenstr., Beb.PI.Nr. 1735 (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6300.1860 - (Rangfolge-Nr. 019): Sankt-Michael-Str. u.a. Straßen; Bebauungsplan Nr. 1725 (SOBON) Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7630 - (Rangfolge-Nr. 020): Gotzinger Platz, Verkehrsberuhigungskonzept Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7745 - (Rangfolge-Nr. 021): Trollblumenstraße zw. Reigersbachstr. und Moosglöckchenweg, erstmalige Herstellung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7765 - (Rangfolge-Nr. 022): Obermenzing S-Bahnhof, Nachrüstung eines Fußgängerlaufzuges Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8120 - (Rangfolge-Nr. 023): Umbau und bedarfsgerechte Wiederherstellung der Donnersberger Straße zw. Wilderich-Lang-Str. und Arnulfstr. nach Erstellung einer Anwohner Tiefgarage Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.1950 - (Rangfolge-Nr. 024): Im Gefilde, innere Erschließung (SOBON) Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.2400 - (Rangfolge-Nr. 025): Im Gefilde zw. Vulpiusstraße und Putzbrunner Straße, äußere Erschließung des Bebauungsgebietes Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7610 - (Rangfolge-Nr. 026): Josef-Frankl-Straße (beids.) U-/S-Bahnhof Feldmoching, Beb.Pl.Nr. 1343 (Ant. BR) Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7940 - (Rangfolge-Nr. 027): ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien 95 und 96 Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7950 - (Rangfolge-Nr. 028): ÖPNV-Beschleunigung der Linie 12 zw. Scheid- und Romanplatz – Lichtzeichenanlagen Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8025 - (Rangfolge-Nr. 029): Erneuerung von 8 Verkehrsleitzentralen mit Anpassung der Lichtsignalanlagen Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8235 - (Rangfolge-Nr. 030): Parkleitsystem Zentrum Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8315 - (Rangfolge-Nr. 031): Innere Wiener Straße, Gleiserneuerung und Straßenumprofilierung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8125 - (Rangfolge-Nr. 032): Ganghoferstraße mit Esplanade; Heimeranstr. – Messepl., U1485/U1486 – Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7580 - (Rangfolge-Nr. 033): Innere Erschließung, Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8230 - (Rangfolge-Nr. 034): Messeplatz, zentr. Platzbereiche (U1480/U1488/U1494) Erschließung Dt. Museum (U1486/U1587), Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7670 - (Rangfolge-Nr. 035): Ganghofer-/Pfeufferstraße und Radlkoferstraße, Herzog-Ernst-Platz, Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7780 - (Rangfolge-Nr. 036): Pfeufferstraße, Rad- u. Fußwegbrücke von der Theresienhöhe zum Westpark ü. d. Ganghoferstr., Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7690 - (Rangfolge-Nr. 037): Theresienhöhe zw. Messeplatz und DB-Brücke – Nachfolgenutzung Theresienhöhe Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6300.7715 - (Rangfolge-Nr. 038): Kleselstraße zw. Siberstr. und Dittmannweg, erstmalige Herstellung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8035 - (Rangfolge-Nr. 039): Ackermannstraße (südl.), Deidesheimer Straße (westl.) – Ackermannbogen, Innere Erschließung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.7560 - (Rangfolge-Nr. 040): Ackermannstraße, Rad- und Fußwegbrücke (Ackermannbogen); SOBON-Teilfinanzierung Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8330 - (Rangfolge-Nr. 041): Ackermannbogen Quartier Nord – West Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8335 - (Rangfolge-Nr. 042): 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 2,50 m auszuführen. Durch die Truppenreduzierung der Bundeswehr zu Beginn der 90er 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-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) sollen 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 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.
IL1/6300.8240 - (Rangfolge-Nr. 043): Giesinger Bahnhof; BebPl. Nr. 1586 Fortsetzungsmaßnahme
IL1/6300.8265 - (Rangfolge-Nr. 044): 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 wurden die Stadt mit der Herstellung der Erschließungsstraßen bis Ende 2007 und die Anlieger zu einer Kostenbeteiligung in Höhe von 1.280.000,- € verpflichtet. Gemäß städtebaulichem Vertrag vom 03.07.2001 müssen auch die Dienstbarkeitsflächen innerhalb des Vertragsgebietes vom Baureferat hergestellt werden. Der private Vertrags-partner ist berechtigt, von dem Städtebaulichem Vertrag zurückzutreten, wenn nicht binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes (20.12.2002) die abgetretenen Straßenflächen hergestellt und für die Öffentlichkeit benutzbar sind. Die Projektgenehmigung wurde mit Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 vom 09.05.2005 erteilt.
IL1/6300.8050 - (Rangfolge-Nr. 045): 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 Bebauungsplan Nr. 1779 d wird das neue Wohngebiet über den Felsennelken- und Golddistelanger südlich an die Neuherbergstraße sowie über den Zauneidechsenweg westlich an die Schleißheimer Straße angebunden. Darüber hinaus

wird gemäß Bebauungsplan die Platzfläche an der Schleißheimer Straße/Sandbienenweg vor dem Stadtteilzentrum 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 2006 begonnen werden. Zur Erschließung der Hochbaumaßnahmen waren Vorwegmaßnahmen erforderlich, die im Frühjahr 2004 ausgeführt wurden. Mit dem Teilausbau (Unterbauherstellung/Fahrbahn-provisorien), der sich ebenfalls an dem Baufortschritt der Hochbaumaßnahmen orientiert, musste noch im Sommer/Herbst 2004 begonnen werden.

IL1/6300.7685 - (Rangfolge-Nr. 046): 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. 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.

IL1/6300.1080 - (Rangfolge-Nr. 047): 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 Graf-Lehndorff-Straße, Mittbacher Straße, Galopperstraße, Leibengerstraße zwischen Mittbacher und Theodor-Kober-Straße, Widmannstraße, Am Oberfeld, An der Seidlbreite sowie die Riemer Straße zwischen Widmannstraße und An der Point. Der Teilbereich II erfasst die U-1359 zwischen Riemer und Graf-Lehndorff-Straße. Die Fertigstellung der Mittbacher Straße erfolgt in 2006.

IL1/6300.7770 - (Rangfolge-Nr. 048): 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 Stadtwerke München GmbH (Anteil LHM 60 % = 40.000 Euro).

IL1/6300.8075 - (Rangfolge-Nr. 049): Neusser Straße, 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. 050): Heidemannstraße zw. Schlößlanger und westl. Lützelsteiner Str., erstmalige Herstellung; Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfall- u. Stauschwerpunktes

An der Kreuzung Kieferngartenstraße/Lilienthalallee/ Heidemannstraße wurde sowohl von der Polizei als auch von Seiten des Kreisverwaltungsreferates ein erhöhtes Stau- und Unfallaufkommen registriert. Aus diesem Grund soll durch den Einbau von separaten Linksabbiegespuren von der Heidemannstraße in die Kieferngartenstraße bzw. Lilienthalallee und der Ertüchtigung der Lichtsignalanlage die Leistungsfähigkeit des Knotens erhöht werden. Der gesamte Abschnitt zwischen Schlößlanger und Lützelsteiner Straße ist nur in einem provisorischen Zwischenausbau vorhanden. Er ist mittlerweile in einem Zustand, der eine grundhafte Erneuerung der vorhandenen Fahrbahn notwendig macht. In weiten Teilen ist nur eine Einstreudecke vorhanden. Die endgültige erschließungsbeitragsfähige Herstellung steht noch aus. Die Heidemannstraße wird von der Lützelsteiner Straße bis zur Einmündung Schlößlanger situations- und bedarfsgerecht ausgebaut. Es werden Radwege und Gehwege ergänzt bzw. erneuert. Dies ist allerdings nur möglich, wenn Bäume gefällt und Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Die Heidemannstraße ist Bestandteil des Bebauungsplanes 1404 a. Entlang der Heidemannstraße sowie im Einmündungsbereich der Kieferngartenstraße ist ein begrünter Lärmschutzwall mit einer Höhe von 5 m festgesetzt. Derzeit wird noch geprüft, ob eine sog. „Ökologische Lärmschutzwand“ zum Einsatz kommen könnte. Die Kreuzung Heidemann-/ Kieferngartenstraße/ Lilienthalallee hat sich in den letzten Jahren zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. An dem genannten Knotenpunkt kam es immer wieder zu massiven Stauungen. Die Straße ist noch nicht endgültig hergestellt und befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Aus diesen Gründen ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Da die Autobahndirektion Südbayern voraussichtlich ab Herbst 2007 die Hochbrücke Freimann saniert, ist die Heidemannstraße als Umleitungsstrecke vorgesehen. Ein zeitgleicher Ausbau und eine Nutzung als Umleitungstrecke sind nicht möglich. Die Maßnahme wird daher in 2 Bauabschnitten in den Jahren 2007 und 2008 ausgeführt.

IL1/6300.3410 - (Rangfolge-Nr. 051): 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 erstanden. Mit dem Bau einer neuen Synagoge, Schule, Kindergarten und Museum für die jüdische Gemeinde in München wird die Bebauung 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. Die Eröffnung der Synagoge erfolgt am 09.11.06. Das Gemeindezentrum und das Jüdische Museum werden etwa im gleichen Zeitraum fertiggestellt. Bis zu den Eröffnungsfeierlichkeiten der Hochbauten soll die Befestigung der Platzfläche provisorisch erfolgen,

wobei die Straßenentwässerung, Platzbeleuchtung und der Einbau sämtl. Poller mit dem provisorischen Ausbau erfolgt. Für die vorläufige Platzbefestigung ist eine Asphaltsschicht mit einer Stärke von 4 cm vorgesehen. Der endgültige Ausbau des Oberangers erfolgt zeitgleich. Nach der Winterpause kann im Frühjahr 2007 mit dem Endausbau der Platzfläche begonnen werden.

IL1/6300.8410 - (Rangfolge-Nr. 052): Umgestaltung der Straßen im Umfeld der Schrankenhalle

Die Schrankenhalle mit ihrem 120 m langen Hallenteil wurde 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 Schrankenhalle 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 Schrankenhalle 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. Die Umbaumaßnahmen für die Corneliusstraße, Prälat-Zistl-Straße und Blumenstraße im Abschnitt zwischen der Frauen- und der Corneliusstraße wurden bis zur Eröffnung der Schrankenhalle in Form eines Zwischenausbaus fertig gestellt.

IL1/6300.8430 - (Rangfolge-Nr. 053): Straßenbrücke Brudermühlstraße / Auffahrt zur Plinganser Straße

Bei den turnusmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 wurden an der Straßenbrücke Brudermühlstraße, Auffahrt zur Plinganserstraße Schäden festgestellt. Aufgrund der als kritisch zu bewertenden Abdichtung wurde das Gutachterbüro Bautest mit der vertieften Untersuchung beauftragt. Nach dem vorliegenden Gutachten der Firma Bautest vom Juni 2005 ist der Überbau der Brücke aufgrund der festgestellten Schäden bis spätestens 2006 instand zu setzen. Die Straßenbrücke Brudermühlstraße, Auffahrt zur Plinganserstraße im 6. Stadtbezirk Sendling ist Teil des Knotenpunkts Brudermühlstraße / Plinganserstraße. Die Dringlichkeit der Instandsetzungsmaßnahme ist gegeben, da durch die ständige Durchfeuchtung des Überbaus, verursacht durch die mangelhafte Abdichtung, die Schädigung des Konstruktionsbetons und der Bewehrung immer weiter fortschreitet. Bei weiterem Eindringen des Chlorids in den Beton sind auch die Spannglieder korrosionsgefährdet. Da diese Spannglieder im Zuge der vertieften Bauwerksuntersuchung nicht untersucht werden konnten, eine An- bzw. Durchrostung aber nicht ausgeschlossen werden kann, sind nach Aussage des Gutachters die Instandsetzungsarbeiten spätestens 2006 auszuführen. Nur bei rechtzeitiger Instandsetzung des Bauwerks kann ein weiterer, schnell wachsender Instandsetzungsaufwand vermieden werden. Im Hinblick auf die weitere Standsicherheit und die Wirtschaftlichkeit der Instandsetzung ist umgehendes Handeln somit dringend erforderlich.

L1/6300.8345 - (Rangfolge-Nr. 054): 4 Straßenbrücken über die Tegernseer Landstraße zw. Chiemgau- u. Stadelheimer Str. - Instandsetzung

An den im Jahr 1972 errichteten Straßenbrücken zwischen Chiemgau- und Stadelheimer Straße wurden bei den regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 erhebliche Schäden festgestellt. Zur Feststellung des genauen Schadensausmaßes und zur Entwicklung eines Instandsetzungskonzeptes wurde eine umfassende Projektuntersuchung durch einen Gutachter durchgeführt. Der Straßenbelag weist Verdrückungen und Risse auf. Als Abdichtung wurde darunter sog. Asphalt-Mastix auf einer Trennschicht eingebaut. Über diese im Bereich der Fugen und Belagsrisse geschädigte Abdichtung dringt tausalzhaltiges Wasser in den Konstruktionsbeton und führt zu erheblichen Schäden am Überbau.

Besonders gefährdet ist die einbetonierte Spannstahlbewehrung, deren Abrostung im schlimmsten Fall, bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung, die Standsicherheit der Brücke gefährdet. Nach dem vorliegenden Gutachten vom März 2004 wird empfohlen, die Bauwerke aufgrund der festgestellten Schäden spätestens in den Jahren 2006 bzw. 2007 instand zu setzen. Nur so können sie in einem funktionstüchtigen und verkehrssicheren Zustand erhalten und die Entstehung irreparabler Schäden an der Bausubstanz vermieden werden. Es ist notwendig, Betonschäden am Konstruktionsbeton der Überbauten instand zu setzen, die vorhandene Bauwerksabdichtung komplett zu erneuern sowie die Gehbahn- und Straßenbeläge neu herzustellen.

IL1/6300.8350 - (Rangfolge-Nr. 055): Stadelheimer Straße, Straßenbrücke über die Tegernseer Landstraße; Instandsetzung

An der im Jahre 1971 errichteten Straßenbrücke Stadelheimer Straße wurden bei den regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 erhebliche Schäden festgestellt. Zur Feststellung des genauen Schadensausmaßes und zur Entwicklung eines Instandsetzungs-Konzeptes wurde eine umfassende Projektuntersuchung durch einen Gutachter durchgeführt. Der Straßenbelag weist Verdrückungen und Risse auf. Als Abdichtung wurde darunter sog. Asphalt-Mastix auf einer Trennschicht eingebaut. Über diese im Bereich der Fugen und Belagsrisse geschädigte Abdichtung dringt tausalzhaltiges Wasser in den Konstruktionsbeton und führt zu erheblichen Schäden am Überbau. Besonders gefährdet ist die einbetonierte Spannstahlbewehrung, deren Abrostung im schlimmsten Fall, bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung, die Standsicherheit der Brücke gefährdet. Nach dem vorliegenden Gutachten vom März 2004 wird empfohlen, das Bauwerk aufgrund der festgestellten Schäden spätestens im Jahr 2006 instand zu setzen. Nur so kann es in einem funktionstüchtigen und verkehrssicheren Zustand erhalten und die Entstehung irreparabler Schäden an der Bausubstanz vermieden werden. Es ist notwendig, Betonschäden am Konstruktionsbeton der Überbauten instand zu setzen, die vorhandene Bauwerksabdichtung komplett zu erneuern sowie die Randkappen und die Straßenbeläge neu herzustellen.

IL1/6300.8355 - (Rangfolge-Nr. 056): Töginger Straße, Straßenbrücke über die Riedenburger Straße

An dem im Jahre 1961 errichteten und 1969 verbreiterten Bauwerk wurden bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen erhebliche Schäden festgestellt. Zur Feststellung des Schadensausmaßes und zur Entwicklung eines Instandsetzungskonzeptes wurde eine umfassende Projektuntersuchung durch einen Gutachter durchgeführt. Demzufolge sind der Straßenbelag und der Beton im Gehwegbereich in größeren Bereichen gerissen und teilweise ausgebrochen. Die Abdichtung ist schadhaft. Besonders betroffen sind der Überbau an den Bauwerksenden sowie der Gehwegbereich. Dieser Zustand bewirkt, dass Oberflächenwasser ungehindert in die Konstruktion eindringen kann und wegen seiner Chloridbelastung zu einer fortschreitenden Schädigung des Bauwerkes führt. Im Auflager-Bereich des Überbaues sind zudem Korrosionsschäden und Betonausbrüche an den Unterbauten sichtbar. Im Spritzwasserbereich der Widerlager wurden hohe Chloridbelastungen im Beton mit entsprechender Korrosion der Bewehrung festgestellt. Der Gutachter empfiehlt deshalb die Brücke 2006/2007 instand zu setzen. Nach dessen Aussagen sind u. a. der schadhafte Beton und die Bewehrung des Überbaues instand zu setzen sowie die Abdichtung, die Gehwege und die Beläge zu erneuern. Ebenso sind der schadhafte Beton der Widerlager sowie die geschädigte Bewehrung zu ersetzen. Die Arbeiten sind, nachdem sie unmittelbar im Bereich der provisorischen Verkehrsführung für den Ausbau des Mittleren Ringes Ost liegen, zwingend in den Bauablauf und in die Verkehrsphasen dieser Maßnahme zu integrieren. Die Instandsetzung soll deshalb 2006 durchgeführt werden.

IL1/6300.8390 - (Rangfolge-Nr. 057): Werner-Seelenbinder-Weg, Fußgängerbrücke über die Landshuter Allee - Instandsetzung

Die Abdichtung der im Jahre 1970 errichteten Fußgängerbrücke, die während der Olympischen Spiele als kreuzungsfreie Verbindung zwischen dem S-Bahnhof und dem Olympiagelände diente, ist nicht mehr funktionsfähig. Das stadtbezirksübergreifende Bauwerk wird von der umliegenden Bevölkerung und als offizielle Fahrradrouten entlang der Landshuter Allee und Georg-Brauchle-Ring genutzt. Die Brücke muss nach Aussage des Gutachters aufgrund der festgestellten Schäden am Überbau und den Brückenpfeilern spätestens 2007 instand gesetzt werden, um sie in einem funktionstüchtigen und verkehrssicheren Zustand zu erhalten und um die Entstehung irreparabler Schäden an der Bausubstanz zu vermeiden. Durch die Risse im Belag und in 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 Wasser führenden Rissen und Abplatzungen festzustellen. Es ist auch nicht auszuschließen, dass ein Teil der zahlreichen Hohlkörper zwischenzeitlich mit Wasser gefüllt ist. Bei der Instandsetzung ist es vordringlich, die vorhandene Bauwerksabdichtung komplett zu erneuern, Betonschäden am Konstruktionsbeton instand zu setzen und den Straßenbelag neu herzustellen.

IL1/6300.8395 - (Rangfolge-Nr. 058): Münchner-Kindl-Weg, Unterführung unter der Tegernseer Landstraße - Instandsetzung

Bei dieser im Jahre 1972 erstellten Unterführung wurde eine Mastixabdichtung eingebaut. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen (Belagsöffnungen), sowie die Erfahrungen bei instand 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 instand zu setzen.

IL1/6300.8400 - (Rangfolge-Nr. 059): 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. Aufgrund 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 Tropftüllen 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 einem weiteren Verfall 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.

IL1/6300.8340 - (Rangfolge-Nr. 060): Lilian-Board-Weg, Fußgängerbrücke über den Georg-Brauchle-Ring; Instandsetzung

An der im Jahre 1970 errichteten Fußgängerbrücke ist die Abdichtung schadhaft und undicht. Durch die Risse im Belag und in 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 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 instand zu setzen. Der Korrosionsschutz der an den Brückenenden freiliegenden Spannköpfe ist ebenfalls zu erneuern. Das Bauwerk ist nach Absprache mit dem Gutachter zur Zeit verstärkt zu beobachten und sollte nach dessen Aussage aufgrund der festgestellten Schäden am Überbau und an den Brückenpfeilern spätestens ab 2007 instandgesetzt werden, um es in einem funktionstüchtigen und

verkehrssicheren Zustand zu erhalten sowie die Entstehung irreparabler Schäden an der Bausubstanz zu vermeiden.

IL1/6300.8285 - (Rangfolge-Nr. 061): Bajuwarenstraße zw. Sankt-Augustinus- und Kreillerstraße, Bebauungsplan Nr. 1758; Innere und äußere Erschließung

Die Gesamtmaßnahme umfasst die im Bebauungsplan Nr. 1758a ausgewiesenen Verkehrsflächen. Zur inneren 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 wurde bereits begonnen. 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). Die bereits abgeschlossenen städtebaulichen Verträge zwischen der Landeshauptstadt München und den Planungsbegünstigten sehen den Abschluss von Erschließungsverträgen für eine Übernahme der Planung und des Baus der inneren Erschließungsstraßen durch den Erschließungsträger vor.

IL1/6300.7945 - (Rangfolge-Nr. 062): 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 Hoppstraße 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 Bebauungsplanes 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, so dass mit Einbeziehung der Erschließungsbeiträge eine für die Stadt insgesamt kostenneutrale Realisierung möglich ist.

IL1/6300.8405 – (Rangfolge-Nr. 063): Bebauungsplan 1398a; Detmold-/Waldmeister-/Thaddäus-Robl-/Azaleenstr., Schätzweg u. Schleißheimer Straße

Zur Umsetzung des Beb.Pl. 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 Bauerschaffung 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 2006 vorgesehenen Ausbau der U 1555 werden die südlich der Bahnlinie liegenden Gewerbegebiete von der bisherigen Erschließung aus der Kolonie Lerchenau abgehängt und über die Detmoldstraße erschlossen. Um die Erschließung der Wohnbebauung und der Gewerbegebiete 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.

<p>IL1/6300.8575 - (Rangfolge-Nr. 064): ÖPNV-Beschleunigung der Buslinie 52 Die Projektgenehmigung wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates am 14.12.2005 erteilt. Gegenstand des Projekts ist die Beschleunigung der Buslinie 52 zwischen den Anfangs- bzw. Endhaltestellen Marienplatz und Alemannenstraße. Die Linie 52 verkehrt im Süden von München zwischen den Stadtteilen Altstadt-Lehel und Untergiesing-Harlaching. Diese Linie durchquert den Stadtteil Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und erschließt den Stadtteil Obergiesing am Rand. Die Streckenlänge vom Marienplatz zur Endhaltestelle Alemannenstraße beträgt 5,2 km und in der Gegenrichtung 5,4 km. Die Anlage 1 zeigt die Streckenführung der Linie 52 mit allen Haltestellen und Lichtzeichenanlagen (LZA). An acht Haltestellen bestehen Umsteigemöglichkeiten zu anderen ÖPNV-Linien. An den wichtigsten Umsteigepunkten (Candidplatz, Kolombusplatz und Marienplatz) können auch mehrere öffentliche Verkehrsmittel erreicht werden. An der Haltestelle Marienplatz besteht eine Verknüpfung mit den S-Bahn-Linien, an den Haltestellen Candidplatz, Kolombusplatz und Marienplatz bestehen Verknüpfungen mit U-Bahnlinien, an den Haltestellen Mariahilfplatz und Blumenstraße zu Straßenbahnlinien, an insgesamt 5 Haltestellen mit Buslinien. Die Realisierung des Projekts erfordert den Umbau von 5 und den Austausch von 8 Lichtzeichenanlagen (LZA), um die technischen Voraussetzungen für die ÖPNV-Vorrangschaltung an den LZA zu schaffen. Die Maßnahmen zur Beschleunigung der Buslinie 52 führen zur Verringerung von Fahrzeug-, Energie- und Personalkosten. Die beschleunigte Buslinie 52 und der beschleunigte Streckenabschnitt der Linie 152 gewinnen an Attraktivität für die Fahrgäste, durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Verringerung der Fahrzeiten • eine verbesserte Einhaltung des Fahrplans sowie • die Harmonisierung der Fahrtabläufe.
<p>IL1/6300.8085 - (Rangfolge-Nr. 066): Neuherbergstraße (nördlich); Nordheide West, Teil II, Abwicklung Erschließungsvertrag Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7655 - (Rangfolge-Nr. 201): Neuherbergstraße zw. Schleißheimer und Mortonstraße, Erschließung Nordheide Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8030 - (Rangfolge-Nr. 202): Fußballstadion Fröttmaning, verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.1390 - (Rangfolge-Nr. 203): Fasangartenstraße, Straßenüberführung S-Bahn-Strecke S2 (Anteil LHM) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7535 - (Rangfolge-Nr. 204): Untermenzing S-Bahnhalte (südl. Von-Kahr-Str.), Rad- und Fußwegunterführung (ICE-Strecke) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3760 - (Rangfolge-Nr. 205): Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelberg- und Eversbuschstraße, mit Straßenunterführung (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3770 - (Rangfolge-Nr. 206): Heerstraße, Pkw-Unterführung mit Fuß- und Radweg unter der DB (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.3750 - (Rangfolge-Nr. 207): Pasteurstraße (östlich), Unterführung Bahnlinie München/Ingolstadt (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7515 - (Rangfolge-Nr. 208): Karl-Gayer-Straße, Radwegunterführung, ICE-Ausbau (Anteil BR) Fortsetzungsmaßnahme</p>

<p>IL1/6300.3790 - (Rangfolge-Nr. 209): Karlsfelder Straße zwischen Schwarzhölzl- u. Kristallstraße, Ausbau für Busbetrieb/Begrünung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7885 - (Rangfolge-Nr. 210): Verdi-/Pippinger Straße, Kreuzungsumbau zur Entschärfung eines Unfallschwerpunktes Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7545 - (Rangfolge-Nr. 211): Lochhausener Straße (neu), Obere Mühlstraße (neu), Bergsonstraße (neu) - Ausbau Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.7595 - (Rangfolge-Nr. 212): Sapporobogen über den Georg-Brauchle-Ring, Grundwasserwanne - Instandsetzung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8325 - (Rangfolge-Nr. 213): Brudermühltunnel – Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8290 - (Rangfolge-Nr. 214): Instandsetzung der Candidstraße-Hochbrücke und Nachrüstung Candidtunnel Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8255 - (Rangfolge-Nr. 215): St. Emmeram, Wiederaufbau der abgebrannten Isarbrücke in Oberföhring Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.1170 - (Rangfolge-Nr. 216): Siedlung Freiham, Verbindungsstraße zw. Bodenseestraße und BAB A 96; Erschließung eines Gewerbegebietes Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8450 - (Rangfolge-Nr. 217): Heidemann-/Lützelsteiner Straße, Kreuzungsumbau Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6300.8070 - (Rangfolge-Nr. 218): Laimer Unterführung - Umweltverbundröhre Das Projekt erstreckt sich vom Knotenpunkt Landsberger/Fürstenrieder/Wotanstraße („Laimer Kreisel“) entlang der Wotanstraße nach Norden bis zur Winfriedstraße. Die Umweltverbundröhre (UVR) soll entsprechend den Vorgaben des Grundsatzbeschlusses als eigenständiges Kreuzungsbauwerk ausgebildet werden. Sie wird etwa im Abstand von 12 Meter östlich der bestehenden Straßen- und Fußgängertunnel Wotanstraße (Laimer Unterführung) errichtet. Durch Rampen wird die UVR im Süden an den Laimer Kreisel und im Norden an die Kreuzung Wotanstraße/ Winfriedstraße angebunden. Neben den Busfahrbahnen, die pro Richtung in der Regel 3,25 Meter breit sind , werden auch ein 2,50 Meter breiter Radweg und eine 3,50 Meter breite Gehbahn integriert. Die lichte Höhe der UVR ist nach den Vorgaben der SWM /MVG so dimensioniert, dass an Stelle der jetzt vorgesehenen Busspur in Zukunft eine Trambahn geführt werden kann. Von der UVR aus wird in Richtung Osten ein Zugangs-bauwerk zum S-Bahnhof Laim errichtet. Fahrgäste können dort über eine Rampe und wahl-weise über Aufzüge, Fahrtreppen oder Festtreppen die beiden neuen Bahnsteige erreichen, die beim Umbau des S-Bahnhofes Laim im Zuge der 2. S-Bahn-Stammstrecke entstehen. Die Aufzüge sind seitens der DB AG im Zuge des behindertengerechten Ausbaus zu erstellen. Die Fahrtreppen sollen die Hauptumsteigebeziehung des neuen Bahnhofs weiter optimieren. Auf Höhe des Zugangsbauwerkes ist in der UVR auf beiden Seiten je eine Bushaltestelle mit 40 Meter Länge vorgesehen. Die Breite der Bushaltestellen beträgt 3 Meter. Die lichte Weite des Tunnels variiert wegen der Bushaltestellen und unterschiedlichen Anforderungen an Sicherheitsstreifen zwischen 14,85 Meter und 18,45 Meter. Zur bestehenden Laimer Unterführung hin ist ein Verbindungsgang zu erstellen, der Rettungsdiensten im Notfall als zusätzlicher Angriffspunkt dient. Im Zusammenhang mit den von der Bahn nicht mehr benötigten Flächen (siehe Bebauungsplan Nr. 1925 „Nymphenburg Süd“) ist der Teilabbruch der bestehenden Straßen- und Fußgängertunnel der Laimer Unterführung im Norden um ca. 35 Meter im Projekt enthalten. Die nördl. Überführung der Wotanstraße ist Teil des Projektes UVR (Grünbrücke für Rad- und Fußweg im Zuge der DB-Linie Hbf-Laim-Pasing). Dabei</p>

verbleibt längs der Bahnanlage ein Teil der nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Straßen- und Fußgängertunnel für eine Grünbrücke. Im Bereich der Umweltverbundröhre wird hierfür ein neues Bauwerk errichtet. Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt und der DB AG steht unmittelbar bevor.

IL1/6300.7865 - (Rangfolge-Nr. 219): Truderinger Straße, Rad- und Fußwegunter-führung unter DB

Die Bahnunterführung Berg-am-Laim weist eine außerordentlich starke Verkehrsbelastung auf. Sie trägt 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 trägt 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.

IL1/6300.8300 - (Rangfolge-Nr. 221): Fußgängersteg zum S-Bahnhof Leuchtenbergring; BebPl. 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 Bebauungsplanes Nr. 1822 Dingolfinger Straße ist auch eine bessere Anbindung an den ÖPNV vorgesehen. Dazu soll eine Fußgängerbrücke über die Anlagen der DB mit Anbindung zum S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring erstellt werden. Weiter soll der zukünftige Fußgängersteg über die Bahngleise eine Stadtteil verbindende Funktion zwischen Haidhausen und Berg am Laim erfüllen und er hat deshalb eine besondere Bedeutung für das Stadtviertel. Im Bebauungsplan wurden die rechtlichen Grundlagen und 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 Vorabmaßnahme fertig gestellt sein. Bis dahin muss die Brücke einschließlich barrierefreier Anbindung des Bahnsteigs C erfolgt sein. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die 2. S-Bahn-Stammstrecke durch die DB AG ist erfolgt.

IL1/6300.7880 - (Rangfolge-Nr. 222): Brunhamstraße, Unterführung unter der S5 (ohne Anteil DB)

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hat die Deutsche Bahn auf der S-Bahn

Linie S5 (München-Herrsching) während der Hauptverkehrszeiten einen 10- Min.-Takt von/nach Weßling eingeführt. 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. 70m nördlich gelegenen Knotenpunkt Bodensee-/Limes-/Brunhamstraße zu erheblichen Störungen des Verkehrsablaufes.

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. Die veranschlagten Raten beinhalten 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, Erneuerung von Straßen

Aus der Pauschale wird die Erneuerung und Verbesserung der in städtischer Baulast befindlichen Straßen und beschränkt-öffentlicher Wege finanziert.

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. Kostenanteil des Straßenbaulasträgers bei ÖPNV-Beschleunigungen
3. Errichtung und investiver Erhalt der LSA auf Grund verkehrsaufsichtlicher Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde (Kreisverwaltungsreferat)
Da es sich bei den LSA um sicherheitsrelevante Anlagen handelt, ist aus Gründen der Betriebssicherheit und –zuverlässigkeit die kontinuierliche Erneuerung der veralteten Anlagen zwingend erforderlich.

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.

IL1/6300.9900 - (Rangfolge-Nr. 304): Pauschale, 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 vom 08.09.1999 sollen alle Münchner Tunnels schnellstmöglich nach dem neuesten Stand der Sicherheitstechnik nachgerüstet werden. In dieser Pauschale sind die Investitionskosten für die Tunnelanlagen Innsbrucker Ring, Leuchtenbergtunnel, Biedersteintunnel enthalten.

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 sowie die übernahmefähige Herstellung der Straßen in älteren Siedlungen. 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 In vielen Erschließungsgebieten sind die Straßen wegen fehlender Finanzmittel noch nicht endgültig hergestellt. Mit den bereitgestellten Mitteln wird ein Teil der dringlichsten Straßenherstellungen durchgeführt.
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 Aus den Mitteln wird die Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Realisierungsnetzes Radfahrverbindungen finanziert.
IL1/6300.4210 - (Rangfolge-Nr. 311): Pauschale, Baumaßnahmen im Straßenraum (insbes. Schulwegsicherung, ÖPNV-Haltestellen) 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 Verwirklichung der restlichen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Aufgrund der Finanzlage der Stadt sind diese nur längerfristig finanzierbar.
IL1/6300.8530 - (Rangfolge-Nr. 901): Wilhelm-Hale-Straße; Geh- und Radwegunterführung (Hbf-Laim-Pasing) Das Gebiet im Bereich Birketweg wird mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1926 neu geordnet. Dabei entstehen ca. 5.400 Arbeitsplätze und Wohnungen für ca. 6.500 Personen. Durch das Planungsgebiet verläuft ein Rad- und Fußweg, der auf der Nordseite der Bahnachse das Gebiet in sich erschließt und neben der internen Erschließung eine Verbindung der westlichen Außenbezirke mit der Innenstadt herstellen soll. Zur höhenfreien Querung der Wilhelm-Hale-Straße durch den Rad- und Fußweg wird eine Unterführung notwendig. Gleichzeitig soll die Unterführung während der Bauzeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke auch für den Baustellenverkehr genutzt werden, um das öffentlichen Straßennetz nicht mit Baustellenverkehr zu belasten. Dazu muss die Unterführung im Februar 2007 in Betrieb gehen. Baubeginn ist deshalb Mitte 2006 geplant. Die Unterführung wird als Brückenbauwerk geplant. Die lichte Weite beträgt 11,0 m, um gleichzeitig den Fuß- und Radweg und die Baustraße der DB AG unterführen zu können. Die lichte Höhe muss mindestens 4,50 m betragen. Um für die vorgesehene Treppenanbindung an die Wilhelm-Hale-Straße die zu überwindende Höhe zu minimieren, wird der Fuß- und Radweg im Bereich der Unterführung um 2,0 m angehoben. Die DB AG und die Investoren haben in Aussicht gestellt, 2/3 der Kosten zu übernehmen, wenn die Unterführung im Februar 2007 benutzbar ist. Dies wird über den noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrag bzw. eine Vereinbarung mit der DB AG geregelt.
IL1/6300.8525 - (Rangfolge-Nr. 902): Straßenbrücke im Zuge der B 2 neu über die Boschetsrieder/Fürstenrieder Straße - Instandsetzung Die Brücke wurde im Jahr 1967 fertiggestellt und besteht aus zwei nebeneinanderliegenden, dreifeldrigen Hohlplatten, die mit „Sigma oval Stahl“ vorgespannt sind. Diese Stahlsorte gilt

bei Zutritt von Feuchtigkeit und Tausalz als besonders korrosions- und somit bruchgefährdet. Der Belag und die Abdichtung sind geschädigt. Die Entwässerungsanschlüsse und Tropffüllen sind teilweise umläufig. Tausalzhaltige Feuchtigkeit ist bereits in den Überbau eingedrungen. In einem Verdrängungskörper des Überbaus wurde bereits Feuchtigkeit festgestellt. Die Übergangskonstruktion, die Gesimse und Kappen haben bereits Korrosionsschäden und Betonabplatzungen. Des Weiteren ist eine Vielzahl der Lager bereits erheblich geschädigt und zu erneuern. Zusätzlich sind die Stützen instand zu setzen. Bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung können, insbesondere bei Korrosion an der Spannbewehrung, irreparable Schäden am Überbau entstehen. Gemäß Gutachter sind deshalb spätestens im Jahre 2007 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton instand zu setzen.

IL1/6300.8545 - (Rangfolge-Nr. 903): Friedenheimer Brücke (Nord- und Südbrücke) über DB München – Augsburg; Instandsetzung

Die Friedenheimer Brücke besteht aus 2 Spannbetonbrücken (Nord- und Südbrücke) und überquert die Bahnlinien München-Augsburg und München-Regensburg. Aufgrund der bei den Bauwerksprüfungen festgestellten Schäden wurde im Jahr 2004 eine vertiefte Bauwerksprüfung durchgeführt. Hierbei wurde vom Gutachter u.a. festgestellt, dass die Abdichtung, der Belag und die Übergangskonstruktionen schadhaft, sowie die Entwässerungseinrichtungen z. T. umläufig sind. Der Überbau weist zudem stellenweise Schäden am Konstruktionsbeton und an der Bewehrung auf. Im Bereich einer eingebauten Gleisbefestigungsplatte aus Stahlbeton, die optional für ein Befahren der Brücke mit der Straßenbahn vorgesehen war, kam es zu Abrissen an den Plattenrändern, wodurch die Betonplatte stark mit Chloriden durchsetzt wurde. Sie muss deshalb ausgebaut werden. Der Gutachter empfiehlt, um einer weiteren Schädigung des Bauwerkes entgegen zu wirken, die Instandsetzung bald möglichst durchzuführen. Der Bebauungsplan für den Bereich „Hirschgarten“ sieht für die Erschließung einen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt an der Friedenheimer Brücke vor. In diesem Zusammenhang sind umfangreiche Bauarbeiten an der Friedenheimer Brücke erforderlich. U.a. sind Zugänge zum S-Bahn-Haltepunkt sowie eine Fahrradabstellanlage (B+R) auf der Brücke vorgesehen. Diese Arbeiten sind für 2007/2008 vorgesehen. Die Instandsetzung ist aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen zeitgleich mit auszuführen.

IL1/6300.8520 - (Rangfolge-Nr. 904): Straßenbrücke im Zuge der Abfahrt von der B 2 neu über die Boschetsrieder Straße zur Fürstenrieder Straße - Instandsetzung

Die Brücke wurde im Jahr 1967 fertiggestellt und besteht aus einem dreifeldrigen Überbau, der mit „Sigma oval Stahl“ vorgespannt ist. Diese Stahlsorte gilt bei Zutritt von Feuchtigkeit und Tausalz als besonders korrosions- und somit bruchgefährdet. Der Belag und die Abdichtung sind geschädigt. Infolge der Undichtigkeiten in der Übergangskonstruktion ist tausalzhaltiges Oberflächenwasser bereits über die Überbaustirnseiten eingedrungen. Hier befinden sich die Ankerköpfe der Spannbewehrung. Die Gesimse und Kappen haben starke Korrosionsschäden und Betonabplatzungen. Des Weiteren ist eine Vielzahl der Lager bereits erheblich geschädigt und zu erneuern. Zusätzlich sind die Stützen instand zu setzen. Bei nicht rechtzeitiger Instandsetzung können, insbesondere bei Korrosion der Spannbewehrung, irreparable Schäden am Überbau entstehen. Gemäß Gutachter sind deshalb spätestens im Jahre 2007 die Abdichtung und der Belag zu erneuern sowie der bereits geschädigte Konstruktionsbeton instand zu setzen.

IL1/6300.8375 - (Rangfolge-Nr. 906): Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Anpassungs- und Umbauarbeiten in der Arnulfstraße

Die Maßnahme ist notwendig für den Bau und die Eröffnung des Zentralen Omnibus-bahnhofes an der Arnulfstraße (östlich der Hackerbrücke) durch einen Investor.

Mit Beschluss des Kommunalausschusses vom 16.06.2005 wird das Baureferat beauftragt, die erforderlichen Anpassungsarbeiten im öffentlichen Straßenraum (Arnulfstraße) sowie die Errichtung des übergeordneten Fuß- und Radweges entlang der Bahn zu übernehmen.

IL1/6300.8465 - (Rangfolge-Nr. 907): Platzfläche an der Neuherbergstraße am Subzentrum St. Gertrud (SEM Nordheide)

Im Bebauungsplan Nr. 1779 b ist östlich des Subzentrums St. Gertrud ein „Kirchplatz“ auf Kirchgrund vorgesehen. Im angrenzenden Bebauungsplan 1779 c wird der Platz durch eine öffentliche Verkehrsfläche erweitert. Mit der kath. Kirchenstiftung St. Gertrud soll ein Grundstückstausch erfolgen, so dass die gesamte Platzfläche in das Eigentum der Landeshauptstadt München gelangt (Gründe: Gestaltung, Unterhalt, Verkehrssicherungs-pflicht, etc.) Die kath. Kirche ist mit dem Tausch einverstanden. Die Fertigstellung des Subzentrums St. Gertrud ist für Dezember 2007 vorgesehen. Die Platzfläche soll bis dahin ausgeführt sein. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Panzerwiese (Nordheide).

IL1/6300.7820 - (Rangfolge-Nr. 913): Albert-Roßhaupter-Straße zw. Am Harras und Partnachplatz, Schulwegsicherung, Umprofilierung und Ausbau der Tram-Gleise

Das Projekt „Umgestaltung der Albert-Roßhaupter-Straße“ umfasst den Bereich der Albert-Roßhaupter-Straße zwischen Meindlstraße und Partnachplatz. Die Umgestaltung hat zum Ziel, die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger in der Albert-Roßhaupter-Straße zu erhöhen. Die Maße der Radwege in der Albert-Roßhaupter-Straße liegen weit unter den aktuellen Vorschriften. In Richtung Harras sind in dieser vielbefahrenen Straße keine Radwege vorhanden. Die vorhandenen Gehwegbreiten entsprechen auch nur den Mindestmaßen. Ferner sollen die freiwerdenden Flächen der Mitte der 80er Jahre aufgelassenen Straßenbahntrasse zu Gunsten von Radwegen, Gehbahnen, Bushaltestellen, Parkplätzen und Begrünung zum Teil auch dazu genutzt werden, dass das derzeit triste Erscheinungsbild der Albert-Roßhaupter-Straße deutlich an Attraktivität gewinnt.

Im Einzelnen ist Folgendes vorgesehen:

- Beibehaltung der Anzahl der vorhandenen Fahrspuren
- Einbau von ausreichend breiten Geh- und Radwegen / entsprechender Ausbau der vorhandenen Geh- und Radwege
- Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger, um den Straßenzug behindertengerecht und fußgängerfreundlich zu gestalten
- Einbau von Haltebuchten mit Aufstellflächen für ein- und aussteigende Fahrgäste an den Bushaltestellen
- Beseitigung von Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Bushaltestellen an der S-Bahnhaltestelle Harras
- Verbesserung der Abbiegebeziehungen im Kreuzungsbereich Hansa-/Passauerstraße
- Aufwertung des Straßenraums durch Begrünung

IL1/6300.8495 - (Rangfolge-Nr. 916): Ackermannbogen Quartier Süd-West; BebPl. 1905e

Das Gebiet der ehemaligen Waldmann-Stetten-Kaserne soll neu bebaut werden. Zur Erschließung der vorgesehenen Baugrundstücke des Bauabschnittes des Quartiers Süd-West sind die öffentlichen Verkehrsflächen neu herzustellen bzw. die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend anzupassen. Es handelt sich hierbei um eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Im Moment befindet sich der Bebauungsplan in Aufstellung. Nach Angabe des Planungsreferates ist mit Rechtsverbindlichkeit Ende 2006 zu rechnen.

IL1/6300.8540 - (Rangfolge-Nr. 917): Fasangartenstraße zw. Tegernseer Landstraße und Kreuzbichlweg

Die Fasangartenstraße zwischen Tegernseer Landstraße und Kreuzbichlweg ist erneuerungsbedürftig. Die Straße besitzt teilweise keine Gehbahnen. Ein Radweg ist durchgehend vorhanden, jedoch befindet er sich in einem schlechten baulichen Zustand und hat eine zu geringe Breite. An dem nicht signalisierten Knotenpunkt Fasangartenstraße/

Minnewitstraße müssen die aus der Minnewitstraße kommenden Verkehrsteilnehmer oft mit großen Wartezeiten rechnen, da der heute nicht signalisierte Knotenpunkt nicht leistungsfähig genug ist. Der Umbau der Straße wird von den Anwohnern und dem Bezirksausschuss seit vielen Jahren gefordert. Dem Baureferat liegen inzwischen zahlreiche Beschwerdeschreiben und Anträge zum Thema Umbau der Fasangartenstraße vor. Die Fasangartenstraße ist nach Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die Straße besitzt eine Verkehrsstärke von 12.000 Kfz/24h. Die Erneuerung der Straße erfolgt aus Gründen der Bestandssicherung. Die Straße ist nach Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) und nach Realisierungsnetz als Hauptroute eingetragen. Der Radweg soll entsprechend als Hauptroute den heutigen technischen Standards und Sicherheitserfordernissen verbreitert und mit einem Schutzstreifen versehen werden. Aufgrund der umfangreichen Begrünung in Vorgärten und durch die Nähe des Perlacher Forstes kann auf eine zusätzliche Begrünung innerhalb des öffentlichen Straßenraums verzichtet werden. Die bereits vorhandenen Bäume in der Fasangartenstraße sollen bei der Erneuerung der Straße, soweit technisch möglich, erhalten bleiben. Die Fasangartenstraße soll mit durchgehenden beidseitigen Gehwegen ausgestattet werden. Die Querungsbeziehungen an der Kreuzung Fasangartenstraße/Minnewitstraße sollen im Zuge des Umbaus verbessert werden. Die Fasangartenstraße zwischen Tegernseer Landstraße und Kreuzbichlweg soll mit einseitigen Längsparkplätzen versehen werden. Die Längsparkplätze sollen wechselseitig entsprechend ihres Bedarfs auf der Südseite beziehungsweise Nordseite gebaut werden. Für den Knotenpunkt Fasangartenstraße / Minnewitstraße wird in einer Variantenuntersuchung eine Lösung mit Kreisverkehr und mit signalisierter Kreuzung gegenübergestellt. Im Zuge der Untersuchung wird eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt. Das Baureferat prüft die Ergebnisse und schlägt eine Lösung in der Projektgenehmigung vor.

IL1/6300.7815 - (Rangfolge-Nr. 924): Am Harras; Umgestaltung

Die Umgestaltung hat zum Ziel, die Verkehrsflächen so zu organisieren und zu bündeln, dass künftig am Harras mehr Flächen den Fußgängern zur Verfügung stehen und die Platzfläche somit eine Aufenthaltsqualität und Attraktivität bekommt, wie sie dem Harras als wichtigen Stadtteilplatz in einem Baugebiet mit qualitativvoller Gestaltung adäquat ist. Weiterhin ist am neugestalteten Platz ein Ersatzstandort für den Sendlinger Markt an der Albert-Roßhaupter-Straße vorzusehen. Der bei den Bürgern sehr beliebte private Sendlinger Markt muss wegen der Bebauung des Grundstücks aufgelöst werden. Die Großmarkthalle und das Referat für Arbeit und Wirtschaft sehen am Harras einen gut geeigneten Standort für die Einrichtung eines Marktes. Im Einzelnen ist Folgendes vorgesehen:

- Einbau von Radwegen im gesamten Platzbereich
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Behinderte, Fußgängerinnen und Fußgänger, um den Platz behindertengerecht und fußgängerfreundlich zu gestalten
- Gliederung des Raumes durch ein Begrünungskonzept
- Beibehaltung der vorhandenen Fahrspuren
- Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Plinganser- in die Albert-Roßhaupter-Straße.
- Einbau von mindestens 4 Bushaltestellen (mit Wendemöglichkeit für den Bus), um die U-Bahn mit dem ÖV an der Oberfläche zu verknüpfen
- Mögliche Ausweisung einer ausreichend großen Marktfläche als Ersatzstandort für den Sendlinger Markt

Nach genehmigtem Bedarfsprogramm vom 16.10.2001 wurde im April 2002 ein Workshop mit den betroffenen Bürgern durchgeführt und die Ergebnisse daraus der Öffentlichkeit im Oktober 2002 in einer Ausstellung präsentiert.

IL1/6300.8555 - (Rangfolge-Nr. 925): Lindwurmstraße , DB-Überführung

Das DB-Überführungsbauwerk über die Lindwurmstraße ist aus bautechnischen Gründen zu erneuern. Bislang war der Baubeginn für den Neubau für das Jahr 2010 vorgesehen. Nach Auskunft der DB Netz AG soll dieser jedoch wegen der schlechten Bausubstanz auf das Jahr 2008 vorverlegt werden. Die Planung des neuen Bauwerks sieht für Fußgänger

und Radfahrer breitere Bewegungsflächen in der heute viel zu engen Unterführung vor. Mit dem Neubau kann somit auf die zahlreichen Forderungen aus Bevölkerung und

<p>Bezirksausschüssen eingegangen und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.</p>
<p>IL1/6600.7535 - (Rangfolge-Nr. 001): Vogelweideplatz, Umbau zur Baulandgewinnung Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6600.8385 - (Rangfolge-Nr. 002): Chiemgaustraße, Straßenbrücke über die Tegernseer Landstraße - Instandsetzung Bei dieser im Jahre 1972 erstellten Brücke wurde eine Mastixabdichtung im Fahrbahnbereich eingebaut. Die durchgeführten vertieften Untersuchungen, Belagsöffnungen sowie die Erfahrungen bei instand gesetzten Bauwerken mit gleicher Abdichtung zeigten, dass die Abdichtung großflächig unterläufig ist. Durch die Risse in 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 korrosions-empfindlich 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 instand 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“)).</p>
<p>IL1/6600.1200 - (Rangfolge-Nr. 201): Mittlerer Ring Nord, Petuelring und Schenkendorfstraße Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6600.1300 - (Rangfolge-Nr. 202): Mittlerer Ring (B 2 R) Ost – Richard-Strauss-Straße Fortsetzungsmaßnahme</p>
<p>IL1/6600.1400 - (Rangfolge-Nr. 203): Mittlerer Ring (B 2 R) Süd – West / Luise-Kiesselbach-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 Höglwörther Straße; Tunnel zwischen Höglwörther und Passauerstraße; 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 des Tunnels selbst sind neben den Planungsleistungen auch Kanalverlegungen notwendig.</p>
<p>IL1/6600.3900 - (Rangfolge-Nr. 204): Pasing Nordumgehung zwischen Bodensee-/Lortzingstraße und Am Knie (Proj. Hbf-Laim-Pasing) 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.</p>
<p>IL1/6600.7510 - (Rangfolge-Nr. 205): Föhringer Ring zw. BAB A 9 u. Isarbrücke, 4-streifiger Ausbau, Aktionsprogramm "Messe München" (Anteil LHM) Ein Ausbau des Föhringer Ringes ist aus Verkehrssicherheits- und Leistungsfähigkeits-gründen erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern erging bereits am 26.07.2004. 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).</p>
<p>IL1/6600.2300 - (Rangfolge-Nr. 206): 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</p>

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 (der Messestadt Riem) und muss laut Aussage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sofort geplant werden, um die Bebauung des ehemaligen Flughafengeländes landesplanerisch sicherzustellen. Das Planfeststellungsverfahren wurde bereits eingeleitet und ruht u.a. derzeit wegen grundsätzlicher Einwände der Gemeinde Aschheim.

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

Aus der Pauschale wird die Erneuerung und Verbesserung der in städtischer Baulast befindlichen Straßen und beschränkt-öffentlicher Wege finanziert.

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

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

1. Kleine Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen
 2. Kostenanteil des Straßenbaulastträgers bei ÖPNV-Beschleunigungen
 3. Errichtung und investiver Erhalt der LSA auf Grund verkehrsaufsichtlicher Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde (Kreisverwaltungsreferat)
- Da es sich bei den LSA um sicherheitsrelevante Anlagen handelt, ist aus Gründen der Betriebssicherheit und –zuverlässigkeit die kontinuierliche Erneuerung der veralteten Anlagen zwingend erforderlich.

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.

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 Lager-technik 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.

Verkehrsleittechnik

Die Gebietszentrale Nord 1, die zur Zeit in der Dienststelle in der Schwere-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 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 Verkehrsausbau

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

Neubaumaßnahmen an Beleuchtungsanlagen, die auf Grund von Maßnahmen der Deutschen Telekom AG, der Stadtwerke München GmbH, der e-on 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

IL1/6750.7510 - (Rangfolge-Nr. 001): Neubau eines Straßenreinigungsdoppelbezirkes in der Nibelungenstr. 73

Fortsetzungsmaßnahme

IL1/6750.1110 - (Rangfolge-Nr. 002): Neubau eines 3-fach Straßenreinigungsbezirkes in der Belgradstraße 89 mit 2 Whg. und TG

Die Ersatzmaßnahme ist notwendig, da auf dem betriebseigenen Grundstück an der Mainzer Str. 14 (Bezirk 6/1) laut Beschluss des Stadtrates vom 14.06.1989 ein 3-gruppiger Kindergarten situiert wird. Zudem soll der Bezirk 5/1 an der Arcisstraße 45 gemäß Beschluss des Kulturausschusses vom 28.02.1991 zu Gunsten einer kulturellen Nutzung verlagert werden. Der bisher im Anwesen Angererstr. 8 untergebrachte Bezirk 6/2 wird auf Grund eines zu geringen Flächenangebots im Hinblick auf das neue Organisationskonzept sowie wegen permanenter Anliegerbeschwerden aufgegeben.

IL1/6750.7515 - (Rangfolge-Nr. 003): Neubau Straßenreinigung und Straßenunterhaltsbezirk Mitte in der Dachauer Straße

In diesen Stützpunkt sollen die Straßenreinigung - Leitung und der Fahrdienst (bisher Gmunder Straße), der Straßenunterhaltsbezirk Mitte (Gmunder und Wilhelm-Wagenfeld-Straße) und ein Straßenreinigungs-Dreifachbezirk (bisher Marsstraße 76 und Maßmannstraße 8) untergebracht werden. Für das Gelände Gmunder Straße wurde eine städtebauliche Neuordnung durch den Stadtrat am 23.03.1994 beschlossen. Das neue Konzept geht von einer Absiedelung des Betriebshofes aus. Der Stadtrat hat am 05.04.1995 beschlossen, wegen der städtebaulichen Neuordnung des Industriegebietes zwischen Neusser, Schenkendorf- und Domagkstraße die dort situierten städtischen Betriebe längerfristig abzusiedeln. Darüber hinaus liegt der Straßenunterhaltsbezirk Mitte außerhalb seines Einsatzgebietes und ist räumlich getrennt untergebracht. Es bietet sich daher eine Zusammenfassung am Standort Dachauer Straße an. Der in der Marsstraße 76 untergebrachte Einfachbezirk der Straßenreinigung liegt in einem Wohngebiet und ist von vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden umgeben. Die Straßenreinigung hält es aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen für sinnvoll, diesen Standort zu Gunsten einer höherwertigen Nutzung aufzugeben. Der Doppelbezirk in der Maßmannstraße 8 soll wegen Anliegerbeschwerden aufgegeben werden. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 15.12.2004 wurde das Baureferat beauftragt, nach Vorliegen eines

Aufstellungsbeschlusses für die Bebauungsplanung für das Gelände an der Dachauer Straße eine Masterplanung als Grundlage für die Erstellung des Nutzerbedarfsprogramms zu erarbeiten.

IL1/6800.1000 - (Rangfolge-Nr. 001): Donnersbergerstraße; Anwohner Tiefgarage
Fortsetzungsmaßnahme

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

IL1/6900.7505 - (Rangfolge-Nr. 003): Hachinger Bach, Renaturierung zw. Heinrich-Wieland- Str. und Hansjakobstraße

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 Biotop 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.

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

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

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

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

IL1/6900.7520 - (Rangfolge-Nr. 303): Isaruferrauer, Praterwehr-/Mariannenbrücke

Im Rahmen der turnusmäßigen Bauwerksprüfung wurden an den Ufermauern der Praterinsel zwischen Praterwehr- und Mariannenbrücke erhebliche Schäden festgestellt. Es wurden ein Gutachten zum Schadensausmaß der Standsicherheit sowie ein Instandsetzungskonzept erarbeitet.

Die Ufermauer an der Praterinsel hat eine Länge von ca. 200 m. Sie wurde im Jahre 1901 erstellt. Im Jahre 1946 wurde ein ca. 20 m langes zerstörtes Mauerstück erneuert.

Im Rahmen der Untersuchung wurden der Mauer Bohrkerne entnommen, die im Baustofflabor der Technischen Universität München geprüft wurden. Der Beton hatte nur geringe Druckfestigkeiten, wobei sich die Güte der Mauer von oben nach unten verschlechtert und in Fundamentnähe ein offenes Gefüge aufweist.

Außerdem wurden folgende sichtbare Schäden festgestellt:

- Das Geländer auf der Ufermauer besteht aus Betonpfosten im Abstand von 2,0 Metern und 3 horizontalen Quadratrohren aus Eisen. Die Verbindung der Betonpfosten mit dem Gesims ist schadhaft und der Bewehrungsstahl liegt an mehreren Stellen frei.
 - Der Gesimsstein ist aufgebrochen und an einigen Stellen zur Wasserseite hin verschoben.
- Eine statische Nachrechnung ergab, dass die Standsicherheit der Mauer nur bis zu einem Fahrzeuggewicht von 4,0 Tonnen bei aufgestauter Isar gewährleistet ist. Bei abgesenktem

Wasserspiegel ist die Standsicherheit mit einer Verkehrslast rechnerisch nicht mehr nachzuweisen. Die benachbarte Wehranlage (Wehr VI), deren volle Funktion für die Entlastung des westlichen Isararmes vor allem bei Hochwasser zu jedem Zeitpunkt unabdingbar ist, muss für Revisionsarbeiten und im Notfall auch mit Schwerfahrzeugen bedient werden können. Die Zufahrt zum Wehr ist nur über die Straße entlang der Isaruferrmauer möglich. Deshalb ist eine Erhöhung der zulässigen Traglast für Fahrzeuge bis zu 60 Tonnen (Brückenklasse 60 nach DIN 1072) notwendig. Eine Zufahrt zum Wehr über die Mariannenbrücke ist nicht möglich, die Gewichtsbeschränkung beträgt hier 9,0 t.

IL1/6900.7525 - (Rangfolge-Nr. 901): Isarwehr VIII in der kleinen Isar unterhalb Maximiliansbrücke, Instandsetzung

Das Isarwehr VIII ist in größeren Bereichen unterspült. Zudem weisen die Betonoberflächen erhebliche Schäden (u.a. Ausbrüche) auf. Das im August 2005 aufgetretene Hochwasser verursachte weitere größere Unterspülungen, die kurzfristig nur provisorisch behoben werden konnten. Nach Aussage des Gutachters wird, um die Standsicherheit weiterhin zu gewährleisten, eine Instandsetzung des Wehres im Jahre 2007 als dringend erforderlich empfohlen.