

IL2/6300.8025 - (Rangfolge-Nr. 603): 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 2003 bis 2005 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 Jahren 2004/2005 ist der Austausch der **Gebietszentrale Ost 3**, in den Jahren 2006/2007 der Austausch der **Gebietszentrale Nord 1** und in den Jahren 2007 ff der Austausch 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“ für die Jahre 2005 bis 2007 durchzuführen.

IL2/6300.8120 - (Rangfolge-Nr. 608): Umbau und bedarfsgerechte Wiederherstellung der Donnersberger Straße zw. Wilderich-Lang-Str. und Arnulfstr. nach Erstellung einer Anwohner Tiefgarage

Mit der Entscheidung des Stadtrates in der Donnerbergerstraße im Abschnitt zwischen Wilderich-Lang und Arnulfstraße eine Automatische Tiefgarage zu errichten, wurde damit 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. Die Bauzeit beträgt ca. 1 Jahr, so dass mit der Straßenbaumaßnahme im Frühjahr 2004 begonnen werden muss. 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. Das Bedarfsprogramm wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.07.2002 genehmigt, die Zustimmung zur Planung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 24.07.2002.

IL2/6300.8275 - (Rangfolge-Nr. 609): Hultschiner Str. zw. Zamdorfer- u. Zamilastr. (Süddeutscher Verlag)

Durch die Standortverlegung des Süddeutschen Verlages aus der Innenstadt an die Hultschiner Straße wird eine Überplanung der gesamten verkehrstechnischen Anlage notwendig. Das Planungsreferat ist derzeit mit der Aufstellung eines Vorhaben bezogenen Bebauungsplanes befasst (Teiländerung BebPl. 1368). Nach dem bereits vorliegenden Verkehrsgutachten ist durch den Neubau des SV mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, vor allem auch des Schwerverkehrs, um bis zu 20 % zu rechnen.

Ein Ausbau des bereits jetzt sehr stark belasteten Straßenraums und des Radwegnetzes ist somit unumgänglich.

Die Hultschiner Straße stellt die einzige Verbindungsstrecke von Baumkirchen nach Zamdorf dar und ist Teil des Projektes „Äußerer Radroutenring“.

IL2/6300.7695 - (Rangfolge-Nr. 611): Ottobrunner Straße (Ostseite), Adam-Berg-Str., Gleißner- u. Zieglerstr., BebPl. 1638, Erschließung (SOBON)

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes 1638 sind die Erschließungsstraßen (innere Erschließung) herzustellen. Weiterhin ist die Ottobrunner Straße entlang des Umgriffs des Bebauungsplanes auf der Ostseite neu zu ordnen und auszubauen. Zusätzlich ist bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung von 25.000 Kfz/24Stunden je eine Signalanlage am Diakon-Kerolt-Weg und an der U 1377 erforderlich.

Die Kosten der inneren Erschließung in Höhe von 2.812.000 Euro werden über SOBON

finanziert. Die äußere Erschließung in Höhe von 1.533.000 Euro sowie die beiden Signalanlagen in Höhe von 205.000 Euro finanziert die Stadt.

IL2/6300.7980 - (Rangfolge-Nr. 613): Altstadttringtunnel, Nachrüstung der Sicherheitseinrichtungen

Laut Beschluss des gemeinsamen Bau- und Kreisverwaltungsausschusses vom 27.06.2000 sollen die Münchner Straßentunnels nach dem neuesten Stand der Sicherheitstechnik schnellstmöglich nachgerüstet werden. Dies betrifft auch den Altstadttringtunnel. Da eine Entscheidung des Stadtrates bzgl. einer evtl. Tunnelverlängerung des Altstadttringtunnels im Bereich der Gabelsberger Straße noch aussteht konnte die Vorplanung zur Tunnelnachrüstung bei diesem Bauwerk bisher nicht abschließend erarbeitet werden. Daher wird die Nachrüstung des Altstadttringtunnel bzgl. der weiteren Untersuchungen und der Ausführung parallel zur Tunnelnachrüstung der Bauwerke im Zuge des Mittleren Ringes (siehe IL1/6300.4280) zum MIP angemeldet. Der 1972 fertig gestellte Altstadttringtunnel weist Sicherheitsdefizite auf. Durch die folgenden Maßnahmen soll der Sicherheitsstandard des Bauwerkes entsprechend dem „Münchner Standard“ angepasst werden. Dadurch ist es u. a. auch weiterhin möglich, den Transport von Gefahrgut durch den Altstadttring uneingeschränkt zuzulassen: Schaffung zusätzlicher Signalquerschnitte für die Tunnelsperre und Optimierung von Umleitungsstrecken, Einrichtung von Wasserentnahmestellen an den Portalen (Hydranten), Nachrüstung einer Brandmeldeanlage, Verbesserung der Verkehrstechnik, Einrichtung einer Videoüberwachungs- und Lautsprecheranlage, Schaffung einer Funkausstattung und der Möglichkeit einer Rundfunkaufschaltung, Nachrüstung einer Mittelwand mit der damit verbundenen Optimierung der Lüftung sowie Überarbeitung der gesamten Leittechnik.

IL2/6300.7705 - (Rangfolge-Nr. 614): Lottlisa-Behling-Weg, Verkehrsverbindung zur Erholungsfläche Fröttmaninger Berg und zum Gewerbegebiet

Der Lottlisa-Behling-Weg ist derzeit eine Privatstraße der Stadt und nicht für den öffentl. Verkehr gewidmet. Die Straße wurde bereits am 25.04.1986 planfestgestellt. Sie wurde bisher hauptsächlich vom Klärwerksverkehr genutzt. Seit der Eröffnung der Erholungsfläche Fröttmaninger Berg ist hier verstärkter Freizeitverkehr. Darüber hinaus ist durch die Entwicklung des Gewerbegebietes Fröttmaning eine Anbindung für den nicht autobahnfähigen Verkehr erforderlich. Der Bezirksausschuss 12 befürwortet den Ausbau mit Geh- und Radwegen sowie einer entsprechenden Beleuchtung und die Widmung des Lottlisa-Behling-Weges gefordert. Die Stadtentwässerungswerke beabsichtigen ab 2002 auf ihrem anliegenden Gelände neue Faultürme zu bauen. Der Straßenausbau soll in einem zeitlichen Zusammenhang erfolgen (Kostensparnis).

IL2/6300.8045 - (Rangfolge-Nr. 615): Ehemaliger Containerbahnhof, Steg westl. der Hackerbrücke X 2/01; BebPl. 1873

Der Flächennutzungsplan sieht im städtebaulich neu zu ordnenden Bereich zwischen Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke zwei Fußgängerstege als zusätzliche Nord-Süd-Verbindungen über die Bahn vor. Die Städtebaulichen Verträge wurden am 18.12.2002 vom Stadtrat genehmigt. Hier handelt es sich um den Verbindungssteg westlich der Hackerbrücke.

IL2/6300.7785 - (Rangfolge-Nr. 616): Blumenstraße zw. Pestalozzistr. und Sendlinger-Tor-Platz, Fahrbahnrückbau gem. BebPl. 1880

Gemäß Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1880 werden im Straßendreieck Blumen-, Müller- und Pestalozzistraße Straßenbaumaßnahmen erforderlich. Zur Schaffung von Bauflächen wird der Altstadttring Richtung Norden verschoben.

<p>IL2/6300.7845 - (Rangfolge-Nr. 616): Vorplatz Bayer. Nationalmuseum an der Prinzregentenstraße, Neugestaltung</p> <p>Das Bayerische Nationalmuseum feierte im Jahr 2000 sein 100-jähriges Bestehen. Der Platz ist in der Pilotstudie über die Gestaltung der Straßen und Plätze in München in die 2. Präferenz (Verbesserung dringend) eingereiht. Die Maßnahme wird überwiegend durch Sponsorengelder und Kostenbeteiligungen finanziert.</p>
<p>IL2/6300.8005 - (Rangfolge-Nr. 617): Bahnunterführung S 4, Rad- und Fußwegunterführung parallel zur A 99, westlich S-Bahnhof Aubing</p> <p>Westlich des S-Bahnhof Aubing im Bereich der Kreuzung S 4 / BAB A 99, südlicher Tunnelmund der Einhausung (=Verlängerung gemäß Planfeststellung vom 18.06.01) ist parallel zur Einhausung auf der Westseite eine höhenfreie Querung der S 4 für Radfahrer und Fußgänger (=künftige großräumige Radweg-Haupttroute zwischen Gräfelfing, Neuaubing und Langwieder Seenplatte) geplant, die gleichzeitig auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden soll. An eine weitere Nutzergruppe ist nicht gedacht. Diese höhenfreie Querung soll den heute vorhandenen 1 km westlich gelegenen höhengleichen Bahnübergang „Waldschranke“ ersetzen.</p>
<p>IL2/6300.7635 - (Rangfolge-Nr. 620): Hans-Mielich-Straße, Umgestaltung und Sanierung</p> <p>Die Hans-Mielich-Straße steht wegen ihrer schlechten baulichen Substanz zur Sanierung an. In diesem Zusammenhang muss die Straße neu überplant werden (überbreite Fahrbahnen, Gründefizit, Verbesserung der Parkplatzsituation). Am südlichen Ende der Straße in Höhe des Candidplatzes ist der Umbau im Zuge der Wiederherstellung nach U-Bahnbau bereits abgeschlossen, am nördlichen Ende erfolgt der Umbau des Hans-Mielich-Platzes.</p>
<p>IL2/6300.7625 - (Rangfolge-Nr. 621): Residenzstraße zwischen Hofgarten- und Maximilianstraße, Umgestaltung und Fahrbahnsanierung</p> <p>Die Mittel werden zur Umsetzung des am 03.07.1996 von der Vollversammlung des Stadtrates auch für die Residenzstraße beschlossenen Maßnahmenkonzeptes zur Aufwertung der Münchner Innenstadt benötigt. Neben der geplanten Verbreiterung des Fußgängerbereiches besteht ein dringender Fahrbahnsanierungsbedarf. Die Fahrbahnbreite soll zu Gunsten der westlichen Gehbahn auf 5,5 m verschmälert und mit einem Kleinsteinpflasterbelag versehen werden. Die Gehbahn entlang der Residenz bleibt unverändert erhalten. Im Bereich der Feldherrnhalle schließt der Pflasterbelag der Fahrbahn direkt an die Mosaik-Pflasterfläche vor der Feldherrnhalle an.</p> <p>Die gegenwärtig vorhandene Absperrung in Höhe der Viscardigasse wird zur Betonung des optischen Wechsels zwischen dem Fahrbahn- und dem Platzbereich um einige Meter nach Norden verschoben. Die vorgesehene Ausführung mit Kleinsteinpflaster erfordert im Bereich des Max-Joseph-Platzes neben der ohnehin vorgesehenen Änderung des westlichen Bordsteinverlaufes die Pflasterung der Fahrbahnfläche bis zur Maximilianstraße.</p> <p>Die Gestaltung der Pflasterfläche, ihre Anschlüsse und die mit dem Umbau in der Residenzstraße veränderte optische Gesamtwirkung des Platzes kann nur im Zusammenhang mit der konzeptionellen Überarbeitung des Max-Joseph-Platzes befriedigend gelöst werden.</p>
<p>IL2/6300.7755 - (Rangfolge-Nr. 622): Max-Joseph-Platz; Umgestaltung</p> <p>Die aus gestalterischer Sicht wünschenswerte Platzgestaltung des Max-Joseph-Platzes soll im Zusammenhang mit dem Umbau der Residenzstraße in Anlehnung an die bereits 1985 von Prof. Angerer erarbeiteten Planungen mit angegangen werden.</p> <p>Die gesamte Asphaltfläche des Max-Joseph-Platzes und des angrenzenden Abschnittes der Maximilianstraße soll durch einen Kleinstein-Pflasterbelag ersetzt werden. Die Gehbahnen bleiben bis auf geringe Korrekturen unverändert erhalten. Die bisherigen Verkehrsinseln sollen aus gestalterischen Gründen entfallen.</p>
<p>IL2/6300.7790 - (Rangfolge-Nr. 623): Briennerstr. / Oskar-von-Miller-Ring / Platz der Opfer des Nationalsozialismus</p> <p>Mit dem Bau der Pinakothek der Moderne sollen gemäß Bebauungsplan Nr. 1641 die Türken- und Theresienstraße verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Voraussetzung für diesen Umbau ist jedoch die Realisierung der so genannten "Alternative 5", die bereits durch die Vollversammlung am 13.05.1992 genehmigt wurde. Der Umbau der Kreuzung Brienner Straße/Oskar-von-Miller-Ring war bisher in dem gesamten Maßnahmenpaket zur "Alternative</p>

5" enthalten. Diese Kreuzung und die weiterführende Briener Straße Richtung Westen sind als Hauptroute im Realisierungsnetz für Radverbindungen in München enthalten. Ausgelöst durch die Radwegplanungen soll nun der Kreuzungsumbau vorab erfolgen. Dabei ist auch eine Umgestaltung des Platzes der Opfer des Nationalsozialismus vorgesehen.

IL2/6300.7795 - (Rangfolge-Nr. 624): Kreuzungen Gabelsberger- / Türkenstr., Theresien- / Türkenstr. mit modifizierter Alternative 5

Zur Eröffnung der Pinakothek der Moderne soll eine Fußgänger Verbindung vom neuen Museum über den Altstadttring hinweg zur Innenstadt geschaffen werden. Dazu sind Überwege über den Oskar-von-Miller-Ring und über die Gabelsbergerstraße herzustellen. Der Bau der Stiftung Brandhorst (bis 2006) bedingt den Umbau der Kreuzung Theresien-/Türkenstraße, da hier Straßengrund geräumt werden muss. Es ist sinnvoll dann schon in der Türkenstraße, Theresienstraße und Gabelsbergerstraße - jeweils im Umfeld der Pinakotheken die Einbahnregelung aufzuheben (Umsetzung der so genannten „modifizierten Alternative 5“), um einen nochmaligen Umbau mit zusätzlichen Kosten und Verkehrsbehinderungen später zu vermeiden. Gleichzeitig werden in diesem Zusammenhang sowohl die gewünschten Radfahrverbindungen von der Innenstadt zur Maxvorstadt (Hauptroute), wie auch die gewünschten Fußgängerbeziehungen vom Museumsneubau zur Innenstadt mit geschaffen. Das vorliegende Verkehrsgutachten zeigt, dass eine eventuelle Verlängerung des Altstadttring-Tunnels von dieser Maßnahme verkehrlich unabhängig ist und in einer weiteren Realisierungsstufe angegangen werden kann.

IL2/6300.7865 - (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.

IL2/6300.8020 - (Rangfolge-Nr. 702): Spange Johanneskirchen

Die Spange Johanneskirchen ist in engem Zusammenhang mit der geplanten St 2588, Nord-Ost-Verbindung zu sehen, für die der Stadtrat am 10.07.2001 die Vorprojektgenehmigung erteilt hat. Sie wurde als eine zusätzliche Kombination zu zwei in der Vorplanung zur Nord-Ost-Verbindung untersuchten Wahltrassen eingebracht.

Hintergrund dazu war ein Spitzengespräch zwischen dem damaligen Staatssekretär des Bayerischen Innenministeriums, Herrn Sauter und Herrn Oberbürgermeister Ude am 04.05.1998. Dort wurde vereinbart, dass bei den Planungen zur Nord-Ost-Verbindung zusätzlich, vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates, eine leistungsfähige Verbindung zwischen der Nord-Ost-Verbindung und Johanneskirchen geplant werden soll.

Im Beschluss zur Vorprojektgenehmigung der St 2588, Nord-Ost-Verbindung vom 10.07.2001 hat der Stadtrat das Baureferat beauftragt, für die Wahltrasse 1 der Nord-Ost-Verbindung ohne die Spange Johanneskirchen die Genehmigungsplanung zu erarbeiten.

Für die Spange Johanneskirchen wurde in dieser Sitzung der Auftrag an das Baureferat erteilt, die Notwendigkeit und die Auswirkungen der Johanneskirchner Spange zu prüfen, um zeitnah ein Bedarfsprogramm vorzulegen. Das Planungsreferat wird dabei mitwirken. Unter Mitwirkung des Planungsreferates sollen vorher noch genauer die Notwendigkeit und die

Auswirkungen geprüft, und der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung befasst werden.

IL2/6300.7855 - (Rangfolge-Nr. 703): Lindwurmstraße, DB-Überführung; Verbesserung der verkehrl. Situation im Zuge der Brückensanierung durch die DB

Die DB-AG beabsichtigt, das Brückenbauwerk Lindwurmstraße (DB-Überführung) zu erneuern. In diesem Zusammenhang soll die derzeit unbefriedigende straßenverkehrliche Situation (u. a. Durchfahrtshöhe, Geh- und Radwegführung, anprallsichere Stützen) verbessert werden.

IL2/6300.8060 - (Rangfolge-Nr. 704): Ehem. Containerbahnhof, Steg östl. der Donnersbergerbrücke, BebPl. 1874

Der Flächennutzungsplan sieht im städtebaulich neu zu ordnenden Bereich zwischen Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke zwei Fußgängerstege als zusätzliche Nord-Süd-Verbindungen über die Bahn vor. Die Städtebaulichen Verträge wurden am 18.12.2002 vom Stadtrat genehmigt. Hier handelt es sich um den Verbindungssteg östlich der Donnersbergerbrücke mit zusätzlichem Abgang zum S-Bahn-Haltepunkt Donnersbergerbrücke.

IL2/6300.7840 - (Rangfolge-Nr. 706): Limes-/Altostraße; Unterführung unter DB (Erneuerung)

Die Eisenbahnbrücke über die Limesstraße muss von der DB AG auf Grund ihres schlechten baulichen Zustandes erneuert werden. In diesem Zusammenhang ist die lichte Durchfahrts-höhe unter der Brücke zu erhöhen. Gleichzeitig werden die Fahrbahn und die Gehwege verbreitert und die fehlenden Radwege ergänzt. Nach einem hydrogeologischen Gutachten vom 15.01.2003 ist nunmehr der Einbau einer Grundwasserwanne erforderlich. Es handelt sich hier um eine Maßnahme nach § 12 Nr. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), d. h., die Stadt muss zunächst die gesamten Projektkosten tragen, da sie die Änderung der Überführung verlangt. Da die Deutsche Bahn AG nach ihren bisherigen Aussagen das Brückenbauwerk nur in den alten Abmessungen erneuern will, verlangt sie keine Änderung im Sinne des § 12 EKrG und muss sich daher nicht an den Projektkosten beteiligen. Die Stadt erhält jedoch einen Vorteilsausgleich (Ablöse).

IL2/6300.7860 - (Rangfolge-Nr. 707): Graf-Lehndorff-Straße, Rad- u. Fußwegunterführung (S 6), (ohne Anteil DB)

Die DB AG beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke München-Mühdorf einzuleiten. Damit wird die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges realisierbar. Die Maßnahme ist im Beschluss des Bauausschusses vom 19.01.1999 über die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge in der höchsten Dringlichkeitsstufe enthalten.

IL2/6300.7870 - (Rangfolge-Nr. 708): Ludwigsfelder Str. zw. Spiegelbergstr. u. 200 m westl. Am Neubruich - Erschließ. Gewerbegebiet / Radweglückenschluss

Im Abschnitt zwischen Spiegelbergstraße bis ca. 250 m westlich Am Neubruich verfügt die Ludwigsfelder Straße auf einer Länge von ca. 1,8 km nur über eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m, ohne begleitende Gehbahnen und Radwege. Für diesen Bereich bestehen keine Straßenbegrenzungslinien. Die Fahrbahn der Ludwigsfelder Straße ist bis heute nur provisorisch befestigt. Durch die Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kfz/Tag (Schwerlastverkehr ca. 1.500 Kfz/Tag) befindet sie sich in schlechtem jedoch verkehrssicheren Zustand. Mittelfristig wäre ohnehin eine Sanierung erforderlich. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hält jedoch angesichts der Bedeutung der Ludwigsfelder Straße eine Aufweitung und Verbesserung des Ausbauzustands der Fahrbahn für zwingend erforderlich. Durch die zu erwartende Erhöhung des Schwerlastverkehrs (auch wegen Entfalls des Bahnübergangs Krauss-Maffei-Straße) ist eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht mehr zu gewährleisten, so dass die Anordnung zumindest von einem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg erforderlich wird. Der Radweglückenschluss ist im Realisierungsnetz „Radwegverbindungen in München“ enthalten.

<p>IL2/6300.7875 - (Rangfolge-Nr. 709): Riemer Straße zwischen Rennbahnstr. und Schatzbogen; Brückenneubau mit Geh- und Radwegen (Anteil LHM)</p> <p>Der 4-gleisige Ausbau der DB-Strecke München-Markt Schwaben ist bis 2003 zurück gestellt. Die Schließung des Bahnüberganges an der Graf-Lehndorff-Straße und der damit notwendige Vollanschluss der Landshamer Straße an die Riemer Straße ist somit erst ab diesem Zeitpunkt zu erwarten. Das Projekt ist westlich der Bahnbrücke auch Teil des Bebauungsplanentwurfes Nr. 1814. Die DB-AG beteiligt sich im Rahmen der gesetzlichen Regelungen an den Kosten der Kreuzungsmaßnahme.</p>
<p>IL2/6300.7990 - (Rangfolge-Nr. 711): Alto-/Lochhausener Straße, Unterführung der S 3 am S-Bahnhof Lochhausen</p> <p>Das Unterführungs- bzw. Verbindungsbauwerk Altostraße/S-Bahnhof Lochhausen ist Bestandteil der von Stadtrat am 19.07.1989 beschlossenen „Städtebaulichen Rahmenplanung Lochhausen-Langwied“ und im aktuellen Flächennutzungsplan, Teilbereich IV West enthalten.</p> <p>Es wird angestrebt, das Unterführungs- und Verbindungsbauwerk im Bereich der Bahnlinie S 3 zwischen Alto- und Lochhausener zeitlich so zu errichten, dass die Unterführung mit der Inbetriebnahme der BAB A 99-West (ca. Ende 2005) dem Verkehr übergeben werden kann.</p>
<p>IL2/6300.7880 - (Rangfolge-Nr. 712): Brunhamstraße, Unterführung unter der S5 (ohne Anteil DB)</p> <p>Im Zuge der Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der Strecke der S 5 nach Herrsching und bedingt durch die unbefriedigende verkehrliche Situation im Bereich des jetzigen schienengleichen Bahnüberganges an der Brunhamstraße und der nahen Kreuzung Bodenseestraße / Brunhamstraße / Limesstraße wird die Beseitigung des Bahnüberganges notwendig.</p>
<p>IL2/6300.1380 - (Rangfolge-Nr. 713): Paul-Gerhardt-Allee, DB-Unterführung (Hauptbahnhof-Laim-Pasing)</p> <p>Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanung Hauptbahnhof - Laim - Pasing. Die Maßnahme beinhaltet eine DB-Unterführung, eine Fußgängerbrücke zur Baumbachstraße, den Anschlussbereich Landsberger Straße und den Anschlussbereich Berduxstraße.</p>
<p>IL2/6300.7850 - (Rangfolge-Nr. 714): Moosacher Straße, Fußgängerbrücke in Höhe Riesenfeldstraße (Sanierungsgebiet Milbertshofen)</p> <p>Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 26.07.1995 die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Milbertshofen beschlossen. Eines der Sanierungsziele ist die Verbesserung der Fußgängerverbindung über die Moosacher Straße am Alten St.-Georgs-Platz zur Anbindung des Stadtteilzentrums. Zur Erreichung dieses Zieles ist eine Fußgängerbrücke geplant. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird eine Bezuschussung aus Mitteln des Städtebauförderungsgesetzes (Programm "Soziale Stadt) beantragen.</p>
<p>IL2/6600.7515 - (Rangfolge-Nr. 601): Wolfratshauer Straße zw. Siemensallee u. Rupert-Mayer-Str., Beb.Pl. Nr. 1290 b</p> <p>Der Umbau der Wolfratshauer Straße zwischen Siemensallee und Rupert-Mayer-Straße ist im Zusammenhang mit der Erschließung des Neubaugebietes gemäß Bebauungsplan Nr. 1290b erforderlich.</p>
<p>IL2/6600.7520 - (Rangfolge-Nr. 701): Chiemgaustr. zw. Aschauer- u. Schwanseestr., Erneuerung der DB-Brücke (Anteil BR)</p> <p>Die Eisenbahnbrücke über die Chiemgaustraße muss von der Deutschen Bahn AG auf Grund ihres schlechten baulichen Zustandes erneuert werden. In diesem Zusammenhang ist die lichte Durchfahrthöhe unter der Brücke von derzeit 4,00 m (Beschränkung auf 3,50 m) auf mindestens 4,50 m zu erhöhen. Gleichzeitig werden die Gehwege verbreitert und die fehlenden Radwege ergänzt. Dies erfordert den Umbau des gesamten Rampenbereiches von der Aschauer Straße bis zur Schwanseestraße und eine Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerks.</p> <p>Es handelt sich hier um eine Maßnahme nach § 12 Nr. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), d. h., die Stadt muss zunächst die gesamten Projektkosten tragen, da sie die Änderung der</p>

Überführung verlangt. Da die Deutsche Bahn AG nach ihren bisherigen Aussagen das Brückenbauwerk nur in den alten Abmessungen erneuern will, verlangt sie keine Änderung im Sinne des § 12 EKrG und muss sich daher nicht an den Projektkosten beteiligen. Die Stadt erhält jedoch einen Vorteilsausgleich (Ablöse).