

IL2/6300.7705 - (Rangfolge-Nr. 606): 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. Die Münchner Stadtentwässerung beabsichtigt auf ihrem anliegenden Gelände neue Faultürme zu bauen. Der Straßenausbau soll in einem zeitlichen Zusammenhang erfolgen (Kostensparnis).

IL2/6300.7635 - (Rangfolge-Nr. 608): Hans-Mielich-Straße, Umgestaltung und Sanierung

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 im Zuge der Umgestaltung des Hans-Mielich-Platzes.

IL2/6300.7640 - (Rangfolge-Nr. 616): Hans-Mielich-Platz, Umgestaltung

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 31.03.98 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine verkehrskonzeptionelle Untersuchung durchzuführen. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Verbindung zwischen Hans-Mielich-Straße und Claude-Lorrain-Straße auf jeden Fall aufrecht erhalten bleiben muss, um die Verbindung zwischen den Quartieren zu gewährleisten. Der Hans-Mielich-Platz ist ein Projekt der Agenda 21. Der Bezirksausschuss und die Bürgerinitiative "Mehr Platz zum Leben" wünschen die Umgestaltung des Platzes. Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Zusammenfassung der Freiflächen und Begrünung sowie Neuordnung der Verkehrsflächen und der Parkplatzsituation. Die Kühbachstraße soll parallel zu den Gebäuden am Hans-Mielich-Platz von der bestehenden Kühbachstraße zur Einmündung in die Hans-Mielich-Straße geführt werden. Die direkte Verbindung zwischen Kühbachstraße und Claude-Lorrain-Straße entfällt.

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.

IL2/6300.7840 - (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 Durchfahrtshöhe 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).

IL2/6300.8285 - (Rangfolge-Nr. 905): Bajuwarenstraße zw. St.-Augustinus- und Kreillerstraße, Beb.plan 1758; Innere und äußere Erschließung

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

IL2/6300.8300 - (Rangfolge-Nr. 924): Fußgängersteg zum S-Bahnhof Leuchtenbergring; BebPl. 1822

Der Bebauungsplan Nr. 1822 Dingolfinger Str. ist seit Herbst 2002 in Kraft getreten. Mit diesem Bebauungsplan wurde Baurecht für die Errichtung der zentralen Verwaltung der Telekom AG mit ca. 2500 Arbeitsplätzen in Berg am Laim geschaffen. U.a. wird mit diesem Bebauungsplan die Voraussetzung für die Verbesserung der ÖPNV Erreichbarkeit für Fußgänger im Stadtteil mit einer möglichst direkten Verbindung zum S-BHF Leuchtenbergring erzielt. Das kann mit einer neuen Wegeverbindung über Telekomflächen im Bebauungsplanumgriff zu einem geplanten Fußgängersteg über Bahnflächen zum S-Bahnhof Leuchtenbergring geschaffen werden. Weiter soll der zukünftige Fußgängersteg über die Bahngleise eine stadtteilverbindende Funktion zwischen Haidhausen und Berg am Laim erfüllen und er hat deshalb eine besondere Bedeutung für das Stadtviertel. Im Bebauungsplan wurden die rechtlichen Grundlagen, im Durchführungsvertrag eine finanzielle Mitwirkungsbereitschaft für die Errichtung des Steges wie folgt geschaffen bzw. geregelt:

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

IL2/6600.7520 - (Rangfolge-Nr. 701): Chiemgaustr. zw. Aschauer- u. Schwanseestr., Erneuerung der DB-Brücke (Anteil BR)

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 Durchfahrtshöhe 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. 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).