

Bedarfsprogramm (Planungskonzept)		Seite 1
Projektname: Gleisdreieck Pasing, Paosostraße Bau eines Fuß- und Radweges und einer Skateanlage		
Zusätzliche örtliche Bezeichnung: Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied		
Baureferat - HA Gartenbau Abteilung G1	Maßnahmeart: Bau eines Fuß- und Radweges und einer Skateanlage	
Datum/Abteilung-Ansprechpartner/Tel. August 2014 / G / 233 - 60350	Projektkosten: (Kostenschätzung) 1,1 Mio. €	
Gliederung des Bedarfsprogrammes		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bisherige Befassung des Stadtrates 2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang) 3. Dringlichkeit 4. Planungskonzept (Bedarfsdeckung) 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Gegebenheiten des Grundstücks 7. Bauablauf und Termine 8. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen 		
<u>Anlagen</u>		
A) Übersichtslageplan (M 1:5000)		
B) Vorentwurf (M 1:500)		
C) Projektdaten		

1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Der Satzungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1907 „Bodenseestraße (südlich), Bahnlinie München - Herrsching (südlich), Bahnlinie München - Mittenwald (westlich), Paosostraße (nördlich) (Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 1094) - Gleisdreieck Pasing, wurde durch den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung des Stadtrates am 19.11.2008 gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01126). Der Bebauungsplan trat am 20.05.2009 in Kraft. In der Sitzung am 14.05.2013 hat der Bauausschuss das Bedarfsprogramm genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Vorplanung zu erarbeiten und den Projektauftrag herbeizuführen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09358).

2. Bedarf

Fuß- und Radweg

Die im geltenden Flächennutzungsplan dargestellte, in Nord-Süd-Richtung verlaufende übergeordnete Grünbeziehung zur Vernetzung der Landschaftsräume sowie zur Verbindung der Grünanlagen in der näheren Umgebung (Freizeitpark Neuaußing im Grünzug Gotthardstraße, Pasinger Stadtpark, Paul-Diehl-Park in Lochham) wird über den Bebauungsplan umgesetzt. Östlich entlang des Metrogeländes sieht der Bebauungsplan deshalb vor, einen Fuß- und Radweg herzustellen, um eine attraktive Wegebeziehung von der Paosostraße durch die Ausgleichsflächen bis zur neuen Erschließungsstraße „Am Gleisdreieck“ im Gewerbegebiet und dann weiter bis zur Bodenseestraße zu ermöglichen. Es handelt sich dabei um eine für den Radverkehr sehr sinnvolle nahräumliche Ergänzung zu dem asphaltierten und beleuchteten Weg westlich des Metro-Marktes. Insbesondere von / nach Pasing wird der Weg sicherlich auch durch den Radverkehr mitbenutzt werden. Der Fuß- und Radweg dient zugleich als Anfahrtsmöglichkeit für Pflegefahrzeuge und schafft eine Zuwegung zur Skateanlage.

Skateanlage

Der Münchner Westen ist mit Skateanlagen im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet unterversorgt. Mehrere Anträge zur Errichtung von Skateanlagen der Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21, 22 und 23 mussten in den vergangenen Jahren abgelehnt werden, da keine geeigneten Standorte zur Verfügung standen bzw. die vorgeschlagenen Flächen zu nahe an Wohngebieten lagen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1907 bot sich die Gelegenheit, einen möglichen Standort für eine Skateanlage auszuweisen. Durch die zentrale Lage im Gleisdreieck kann nun im Münchner Westen bezirksübergreifend eine attraktive Skateanlage geschaffen werden. Auch der Kreisjugendring unterstützt dieses Anliegen.

3. Dringlichkeit

Skateboarden ist ein Sport, der sich ständig weiterentwickelt und vor allem von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ausgeübt wird. Es ist nicht nur eine kurzfristige Trendsportart, sondern ein wichtiger Bestandteil der Jugendkultur und hat mittlerweile seit den 1980er Jahren eine beständige und wachsende Anhängerschaft. Entsprechend den Erfahrungen des Baureferates durch Anträge und Kontakte wünschen sich gerade die Nutzerinnen und Nutzer im Münchner Westen eine attraktive Skateanlage, weil sie bisher relativ weite Strecken zu den bestehenden Anlagen in Kauf nehmen müssen und sich diese dort mit sehr vielen anderen Nutzerinnen und Nutzern teilen müssen.

Skateanlagen, die neben den eigentlichen Skateboarderinnen und Skateboardern möglichst auch von Rollerskaterinnen und Rollerskatern sowie BMX - Fahrerinnen und BMX - Fahrern genutzt werden sollen, sind neben der eigentlichen Sportnutzung auch wichtige Treffpunkte für Jugendliche, die eine wichtige Sozialisierungsfunktion haben. Auch hinsichtlich des von Fachleuten häufig festgestellten Bewegungsmangels bei jungen Menschen bieten sie eine alternative und attraktive Freizeitbeschäftigung.

4. Planungskonzept

Im Rahmen dieses Projektes wird die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Skateanlage mit der zugehörigen Wegeverbindung hergestellt. Darüber hinaus wird für die Jugendlichen im Münchner Westen ein wichtiges Sportangebot geschaffen, das mit den anderen Grünanlagen (Freizeitpark Neuaubing, Pasinger Stadtpark, Paul-Diehl-Park) über die neu geschaffene Fuß- und Radwegeverbindung vernetzt ist.

Fuß- und Radwegverbindung durch die Ausgleichsfläche:

Die ca. 435 m lange Fuß- und Radwegeverbindung wird, den Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechend, als 3 m breiter, wasserdurchlässiger Weg aus wassergebundener Wegedecke ohne Einfassungen ausgebildet. Er folgt im Wesentlichen den vorhandenen Wiesenwegen und schließt im Süden an einer vorhandenen Öffnung in einer straßenbegleitend bepflanzten Böschung an die Paosostraße an. Im Norden erfolgt der Wegeanschluss über ein öffentliches Geh- und Nutzungsrecht an die Straße Am Gleisdreieck.

Bei der Wegeverbindung handelt es sich um eine für den Radverkehr sehr sinnvolle nähräumliche Ergänzung zu dem asphaltierten und beleuchteten Weg westlich des Metro-Marktes, der insbesondere durch den Radverkehr von / nach Pasing mitbenutzt wird.

Skateanlage:

Die Lage und Größe der Skateanlage sind durch den Bebauungsplan weitgehend festgelegt. Bei dem Ortstermin am 30.07.2012 wurde von den anwesenden Vertreterinnen und Vertretern der Bezirksausschüsse 21 und 22 mehrheitlich die Verschiebung des festgesetzten Standorts in Richtung Norden beim Metro-Parkplatz favorisiert (siehe Lageplan Variante Nord). Auf der Grundlage der Ergebnisse des Ortstermins wird der nördliche Standort beim Metro-Parkplatz vom Baureferat (Gartenbau) in der Planung weiterverfolgt.

Die Größe der Anlage darf 700 m² nicht überschreiten. Die konkrete Planung der Skateanlage hängt sehr davon ab, welches Skatekonzept hier von den Nutzerinnen und Nutzern gewünscht wird, z.B. ob vorrangig ein Parcours mit sogenannten Streetstyle-Elementen oder mit einer Bowl angeboten werden soll. Wie auch bei den in den letzten Jahren in München entstandenen anderen Anlagen wurde deshalb die Planung gemeinsam mit den Nutzerinnen und Nutzern individuell entwickelt, um den größtmöglichen Fahrspaß und letztlich eine hohe Akzeptanz zu erreichen.

Es wurde daher mit den Skaterinnen und Skatern aus der örtlichen Umgebung und unter Mitwirkung des Skateboarding-Vereins München e.V. ein zweiphasiger Planungsworkshop durchgeführt. Bei einem ersten Termin am 05.02.2014 wurden die Planungsvorgaben und die Skatesituation in München und speziell im Münchener Westen erläutert und im Anschluss die Ideen, Vorstellungen und Anforderungen der anwesenden Jugendlichen gesammelt. Hierfür wurden unter Anleitung von fachkundigen Skatern und Planern Arbeitsgruppen gebildet, um die Ergebnisse für die Weiterbearbeitung zu sammeln und zu dokumentieren. Nach dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse des Workshops in einer Vorplanung umgesetzt und den interessierten Jugendlichen bei der zweiten Veranstaltung am 13.03.2014 vorgestellt. Es konnte gemeinsam festgestellt werden, dass sowohl die Vorstellungen der anwesenden Jugendlichen der Skaterszene als auch nutzerübergreifend die Anregungen der anwesenden Jugendlichen aus der Inliner- und BMX-Szene in der Planung berücksichtigt sind.

Ziel der Planung ist es, eine Skateanlage zu schaffen, die für Anfänger und Fortgeschrittene, für Ältere und Jüngere, für Skaterinnen und Skater der verschiedenen Fahrdisziplinen aber auch für Jugendliche der BMX- und Inlineszene attraktiv ist. Es soll im Gesamtkontext der im Stadtgebiet verteilten Skateeinrichtungen ein Unikat entstehen, mit dem sich die künftigen Nutzerinnen und Nutzer aus der näheren Umgebung identifizieren können. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der Planung der landschaftlichen Einbindung der Anlage in die umgebende Biotopfläche.

Die geplante Skateanlage ist in zwei funktional unterschiedliche Bereiche unterteilt, die unabhängig voneinander genutzt werden und somit einer größtmöglichen Anzahl an Fahrerinnen und Fahrern zur Verfügung stehen: Der erste Bereich, genannt „Flow Street“, beinhaltet eine Kombination von Elementen, die Skateboardfahrerinnen und -fahrer im klassischen Sinn auf den Straßen einer Stadt befahren würden, sogenannte Streetelemente. Die Rampen und Einbauten werden so zueinander platziert, dass man von einem Element zum nächsten, je nach Fahrkönnen, mühelos fahren bzw. „flowen“ kann. Der zweite Bereich beinhaltet die sogenannte „Snake-Run-Arena“, die als durchgehende eingemuldete Form mit unterschiedlich ausgeformten Rampenneigungen und Fahrtiefen für Anfänger bis hin zum Fortgeschrittenen die Möglichkeiten bietet, in Rundungen zu skaten, fahren zu lernen oder schwierige Tricks aufzuführen.

Beide Bereiche der Skateanlage sind auch durchgehend erfahrbar, so dass sich die unterschiedlichen Stilrichtungen miteinander vielfältig kombinieren lassen. Zur Erreichung des fahrtechnisch erforderlichen und zur Vermeidung von Verletzungsfahren unabdingbaren glatten Fahrbelages wird die Anlage durchgehend konstruktiv aus Spritzbeton erstellt.

Die Skateanlage liegt an der Knickstelle der neuen Wegeverbindung in Verlängerung des ankommenden Weges beim Metro-Parkplatz. Zur Einbindung in das umgebende Landschaftsbild ist die Form der Anlage geschwungen angelegt und wird mit einer ca. 1,5 m hohen Böschung, angesät mit Magerrasen, umgeben. Die leichte Anhögelung vermittelt zwischen den unterschiedlichen Gelände- und Rampenhöhen innerhalb der Anlage und schafft eine deutlich sichtbare Abgrenzung zwischen dem Skatebereich und den ökologisch sensiblen Biotopflächen.

An der Knickstelle der geplanten Wegeverbindung befindet sich der aufgeweitete Eingangsbereich zur Skateanlage, der mit Bänken zum Umziehen und Zuschauen sowie Müllbehältern ausgestattet ist. Einzelbäume überstellen den Eingangsbereich zur Beschattung und bilden den Übergang in die natürliche Umgebung.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Rad- und Fußweg sowie die Skateanlage sind im rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1907 vorgesehen und festgelegt. Für die Herstellung des Skateparks muss aufgrund der Verschiebung zu der im Bebauungsplan festgelegten Lage eine Baugenehmigung eingeholt werden. Für die geplante Niederschlagswasserbeseitigung wird eine wasserrechtliche Genehmigung beantragt.

Für die vor Ort festgelegte Variante Nord hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dargelegt, dass sowohl der im Bebauungsplan festgesetzte Standort als auch die Verschiebung in Richtung Norden beim Metro-Parkplatz gleichermaßen geeignet seien und eine Befreiung von der bisherigen Festsetzung in Aussicht gestellt. Die notwendigen Abstände zur südlichen Bebauungsgrenze und zur Wohnbebauung an der Paosostraße werden in beiden Fällen eingehalten.

6. Gegebenheiten des Grundstücks

Das Grundstück der geplanten Skateanlage befindet sich im Besitz der Landeshauptstadt München. Es ist weitgehend eben und an einigen Stellen locker mit Bäumen bestanden.

Die geplante Wegeanbindung des Fuß- und Radweges im Süden an die Paosostraße endet derzeit mit Bebauungsgrenze an einem nicht städtischen Grundstück. Die zum Erwerb notwendigen Grundstücksverhandlungen zwischen dem Kommunalreferat und dem Grundstückseigentümer sind bereits in die Wege geleitet.

Mit Erwerb des Grundstücks werden die Vorgaben erfüllt, um die geplante Wegeverbindung herzustellen.

Entsprechend dem Altlastenkataster ist in den vorgesehenen Baubereichen mit Altlasten zu rechnen. Voruntersuchungen zur Altlastenthematik haben ergeben, dass es sich im Baubereich um eine verfüllte Kiesgrube handelt mit Auffülltiefen über 10 bis 15 m. Es wurden deutliche Bodenverunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Es wurde auch festgestellt, dass der Baugrund nur bedingt tragfähig ist.

Aufgrund der festgestellten Altlastenkontamination im Bereich des geplanten Skateparks ist eine punktuelle Abführung des Niederschlagswassers nach Angaben des Wasserwirtschaftsamtes nicht zulässig. Eine Ableitung des Niederschlagswassers in den nächstgelegenen Kanal kommt wegen der großen Entfernung und den damit entstehenden unverhältnismäßigen Kosten nicht in Frage. Eine Totalsanierung der Altablagerung unterhalb der Skateanlage ist wegen der ungewöhnlich tiefen Auffüllung technisch sehr aufwendig und ebenfalls mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden. Mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt wurde daher abgestimmt, dass das Niederschlagswasser über eine breitflächige Rohrrigolenanlage unterhalb der gesamten Anlagenfläche versickert wird um so eine annähernd natürliche Versickerungssituation herzustellen. Im Gutachten wurde nachgewiesen, dass die angetroffenen Schadstoffe im Untergrund unterhalb der Anlage nicht relevant löslich sind und damit nicht das Grundwasser belasten.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat der erarbeiteten Konzeption auf der Grundlage der erstellten Untersuchungen und Gutachten aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt.

7. Bauablauf und Termine

Der im Vorplanungsauftrag genannte Baubeginn im Frühjahr 2015 hat sich aufgrund der intensiven referatsübergreifenden Vorabstimmungen verschoben. Der Baubeginn ist nunmehr ab Frühjahr 2016 geplant. Die Baumaßnahme dauert voraussichtlich bis Sommer 2016.

8. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Nach der durchgeführten Nutzerbeteiligung und Erstellung des Planungskonzeptes liegt eine Kostenschätzung vor. Die Projektkosten für die Herstellung des Skateparks mit Fuß- und Radwegeverbindung belaufen sich - inklusive einer Risikoreserve in Höhe von 17,5 % - auf brutto 1,1 Mio. €. Hierbei handelt es sich um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Etwa 0,2 Mio. € hiervon entfallen auf den Bau des Fuß- und Radwegs.

Die Kostenmehrung zum Vorplanungsauftrag in Höhe von 0,2 Mio. € wird hauptsächlich durch aufwendige Maßnahmen zur Altlastensanierung verursacht sowie eine technisch aufwendige Bauweise der geplanten Anlage zur Baugrundstabilisierung und Versickerung des anfallenden Regenwassers.

Die laufenden Folgekosten betragen jährlich 9.500 € (Projektdatei Blatt 6).

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind in den Projektdatei auf Blatt 7 „Termine, Mittelbedarf, Finanzierung“ nachrichtlich aufgeführt.