

**Nord-Süd-Grünverbindung
auf der ehemaligen S-Bahntrasse
im 10. Stadtbezirk Moosach**

1. Ergebnis der Grundlagenermittlung und des „Runden Tisches“
2. Beauftragung eines Nutzungskonzeptes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086

Anlagen

Anlage 1: Umgriff Planungsgebiet

Anlage 2: Dokumentation „Runder Tisch“

Anlage 3: Übersicht Bauwerke

Anlage 4: Stellungnahme des Bezirksausschusses 10 vom 17.09.2015

Anlage 5: Stellungnahme des Bezirksausschusses 11 vom 10.09.2015

Anlage 6: Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 vom 18.09.2015

Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sach- und Verfahrensstand

1.1 Lage des Projektgebietes

Das Projektgebiet liegt im Stadtbezirk 10 Moosach westlich der Landshuter Allee zwischen dem Sapporobogen im Süden und dem Eisenbahn-Nordring im Norden (Anlage 1). Es umfasst im Wesentlichen die 2011 von der Landeshauptstadt München erworbenen ehemaligen S-Bahn- und Industriegleisanlagen mit dem 1988 stillgelegten Olympiabahnhof „Oberwiesenfeld“ sowie den Bahnbrücken über den Georg-Brauchle-Ring und die Triebstraße. Dies sind rund 6,7 Hektar. Zudem zählen die bestehenden allgemeinen Grünflächen entlang der Landshuter Allee zum Projektgebiet - insbesondere, um dort die Wege- und Geländeanschlüsse zwischen Bestand und Neuplanung funktional und gestalterisch sicherstellen zu können. Zusammengefasst erstreckt sich das Projektgebiet westlich der Landshuter Allee somit auf eine Länge von rund 2 Kilometern und auf wechselnde Breiten zwischen 10 und 140 Metern über zirka 14 Hektar Fläche.

1.2 Beschlusslage

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 06.10.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05048) über die „Landschafts- und stadtplanerische Rahmenplanung und Umweltstudie Olympiapark“ wurde das Baureferat gebeten, neben schwerpunktmäßig den Olympiapark betreffenden Maßnahmen auch die erforderlichen Schritte für die Erstellung einer Projektplanung für die neue Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse einzuleiten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und nach Klärung der Grundstücksverfügbarkeit.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.10.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 07611, nichtöffentliche Sitzung) stimmte der Stadtrat dem Erwerb der ehemaligen Gleisanlagen des Olympiabahnhofs in München, Gemarkungen Milbertshofen und Moosach, mit einer Gesamtfläche von ca. 66.733 m² zu. Das Baureferat wurde gebeten, entsprechend dem oben genannten Beschluss vom 06.10.2010 in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Projektplanung für die Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse zu erstellen und die Maßnahme nach der Mittelbereitstellung durch den Stadtrat im Rahmen der üblichen Beschlüsse umzusetzen.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10568) die Ausführungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Antrag der ÖDP „Bahnanlagen im Bereich ‚Olympiagleis‘ als Denkmal erhalten“ (Antrag Nr. 08-14 / A 03022) zur Kenntnis genommen und folgenden Beschluss gefasst: „Das Baureferat wird beauftragt, mit den beteiligten Bezirksausschüssen einen Runden Tisch zu veranstalten, bei dem die verschiedenen Überlegungen und Vorschläge zur Nutzung der Flächen des ehemaligen Olympiabahnhofs, auch ohne S-Bahnhalte und Gleise, eingebracht und erörtert werden. Dem Stadtrat wird über die Ergebnisse berichtet.“

Dementsprechend wurde dem Bauausschuss am 04.02.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09746) der Sach- und Verfahrensstand zur Kenntnis gebracht und Folgendes beschlossen:

- Das Baureferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den betroffenen Fachreferaten die Grundlagen für die Objektplanung zu ermitteln.
- Das Baureferat wird beauftragt, ein Beteiligungsverfahren in Form eines „Runden Tisches“ vorzubereiten und durchzuführen.
- Das Baureferat wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des „Runden Tisches“ zu berichten und einen Beschluss zum Bedarfsprogramm und zum weiteren Planungsprozess herbeizuführen.
- Das Kommunalreferat wird gebeten, die ergänzenden Maßnahmen durchzuführen beziehungsweise zu veranlassen.
- Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, nach Abschluss des Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.

2. Ergebnisse der Grundlagenermittlung

Die nachfolgend zusammenfassend dargestellten fachspezifischen Anforderungen an die Planung wurden den Mitwirkenden beim „Runden Tisch“ in entsprechenden Fachreferaten erläutert. Dabei wurden auch bereits absehbare Konflikte und mögliche Lösungs- bzw. Kompromissmöglichkeiten angesprochen, die notwendig sind, um allen Anforderungen an das Projektgebiet gerecht werden zu können. Diese waren in den vorbereitenden Abstimmungsgesprächen zwischen den Fachreferaten und Fachdienststellen erarbeitet bzw. diskutiert worden. Eine letztendliche Abwägung von einzelnen Belangen wird erst im weiteren Projektverlauf auf Grundlage konkreter Planungsvorschläge erfolgen.

2.1 Landschafts- und stadtplanerische Rahmenbedingungen

In der „Landschafts- und stadtplanerischen Rahmenplanung und Umweltstudie Olympiapark“ von 2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05048) sind folgende Rahmenbedingungen für das Projektgebiet formuliert:

- Schaffung einer neuen übergeordneten Grünverbindung (mit Rad- und Fußweg) nach Norden (Lerchenauer See, Drei-Seen-Platte)
- Verbesserung der Anbindung des westlichen und nördlichen Stadtraums an den Olympiapark
- Schaffung eines Biotopverbundes mit naturnahem Gestaltungskonzept

Ein Bebauungsplan besteht für das Planungsgebiet nicht. Ein Teilbereich wird vom in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 2087a für den Busbetriebshof Moosach mit erfasst werden (siehe dazu auch Punkt 2.3 Natur- und Artenschutz).

2.2 Fuß- und Radwegenetz

Gemäß den Vorgaben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (Verkehrsplanung) ist die neu zu schaffende Wegeverbindung als Nebenroute für den Radverkehr zu entwickeln. Dabei sind die notwendigen Anschlüsse in die angrenzenden Stadträume wie Moosach, Olympiapark, Olympia-Einkaufszentrum und TU Campus-Gelände herzustellen. Die Verbindung nach Norden soll durch die vorhandene Bahnunterführung im Bereich der Kleingartenanlage erfolgen. Nördlich des DB-Nord-Rings sollte die Verbindung zur Heidlerchenstraße gesichert werden, um eine sinnvolle Weiterführung aus dem Planungsgebiet in die nördlichen Stadtteile zu gewährleisten.

Folgende Anforderungen werden an die neue Fahrradroute gestellt:

- Barrierefreiheit
- Trennung von Fuß- und Radweg bei jeweils 3 Metern Breite, soweit möglich
- Rampen mit Steigungen von maximal 4 % bis 6 %
- Funktionsgerechter Wegausbau für multifunktionale Nutzung (z.B. Radfahren, Skaten, aber auch Joggen und Spazieren gehen)

Aufgrund von Flächenkonkurrenzen zwischen Freizeitnutzung, Naturschutz und verkehrlichen Anforderungen sowie der geplanten Nutzung der bereits vorhandenen Brücken über Triebstraße und Georg-Brauchle-Ring werden Kompromisse bei der Dimensionierung der Wege notwendig. Eine Unterschreitung der Gesamtbreite für Fuß- und Radweg von 4,50 Metern sollte möglichst vermieden werden. Aufgrund der Verwendung der Bestandsbauwerke der Bahnbrücken über die Triebstraße muss dieses Maß dort örtlich voraussichtlich geringfügig unterschritten werden.

2.3 Natur- und Artenschutz

Gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm München (2004) ist auf dem Gelände der Nord-Süd-Grünverbindung eine Trockenbiotopverbundachse zwischen den Flächen des ehemaligen Gaswerksgeländes im Süden und den Flächen des Rangierbahnhofes im Norden zu entwickeln.

Hierzu wurden als Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung die Habitatstrukturen und Vernetzungsstrukturen für artenschutzrechtlich relevante Tierarten im Planungsgebiet erfasst. Im Planungsgebiet sind das die Zauneidechse und die Wechselkröte. Diese stehen stellvertretend für weitere Pflanzen- und Tierarten des Trockenverbundes, die es ebenfalls zu berücksichtigen gilt. Maßgebliche Lebensraumstrukturen der genannten Tierarten sind alle trockenwarmen Standorte mit schütterem Bewuchs, Pionierflächen, schütter bewachsene Kiesflächen, besonnte Gehölzsäume und Böschungen sowie besonnte vegetationsfreie Laichgewässer auf verdichtetem Boden für die Wechselkröte.

Aufgrund der seit Wegfallen der Nutzung aufkommenden Gehölzsukzession ist bereits der Großteil der ehemals mageren und offenen Strukturen im Bereich der aufgelassenen S-Bahntrasse verschwunden und die noch offenen Flächen werden zunehmend beschattet. Massive Gehölzstrukturen behindern derzeit eine Vernetzungsfunktion der Trasse.

Der Trasse wird dennoch ein hohes Entwicklungspotential zugesprochen und es ist davon auszugehen, dass eine stadtweit bedeutende Lebensraumverbundfunktion wieder hergestellt werden kann. Dies ist allerdings mit flächigen Entfernungen des Bewuchses verbunden, um die notwendige Besonnung wieder zu erreichen. Alle Bahnüberführungen werden strukturell als durchgängig bewertet.

Im Süden des Georg-Brauchle-Ringes wurde der Stadtwerke München GmbH eine Fläche von ca. 4.700 Quadratmetern zur Verfügung gestellt. Dort sind gemäß den Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 2087a (Busbetriebshof Moosach) Ausgleichsflächen und Habitatflächen für die Wechselkröte herzustellen. Art und Umfang der Maßnahmen sind mit dem Baureferat (Gartenbau) und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und entsprechen den fachlichen Vorgaben an die neu zu schaffende Biotopverbundachse.

2.4 Denkmalschutz

Gemäß den Ausführungen im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2013 „Bahnanlagen im Bereich „Olympiagleis“ als Denkmal erhalten“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10568) sind der ehemalige S-Bahnhof und die angrenzenden Gleisanlagen wesentlicher Bestandteil des nach Denkmalschutzgesetz geschützten Ensembles „Olympiapark“.

Denkmalpflegerisches Ziel für das Planungsgebiet ist daher die Erhaltung der Gleisanlagen und des S-Bahnhofes. Eine denkmalgerechte Weiterentwicklung des Geländeabschnittes und der geschützten Bauwerke im Zuge der Projektentwicklung wird angestrebt. Eine Umnutzung des Bauwerkes im Rahmen der vorhandenen Kubatur ist dabei durchaus denkbar.

Ebenso können auch die Gleisanlagen und die Bahnsteige einer alternativen Nutzung zugeführt werden (Freizeitnutzung oder Verbundfunktion für den Arten- und Biotopschutz), solange Form und Linearität der Anlage erkennbar bleiben. Falls entwurfs- oder altlastenbedingte Gründe für eine Überdeckung von Gleisanlagen bestehen sollten, könnte nach fachlicher Gesamtabwägung eine ablesbare Überdeckung von Teilflächen in Aussicht genommen werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre bei der Materialauswahl auf die Eignung für den Biotopverbund zu achten.

Die Entfernung von Gleisteilen, insbesondere im Bereich des ehemaligen Industriegleises ist denkbar, wenn diese Flächen für die Herstellung des Fuß- und Radweges benötigt werden.

2.5 Bauwerke

Im Projektgebiet liegen 8 Bauwerke (siehe Anlage 3)

1. ehemalige Bahnbrücke über die Triebstraße West
2. ehemalige Bahnbrücke über die Triebstraße Ost
3. Fuß- und Radwegbrücke über die Landshuter Allee am Kusocinskidamm
4. Fußgängerbrücke über die ehemaligen Bahngleise am Kusocinskidamm
5. ehemaliges Bahnhofsbauwerk mit Treppen, Betriebsräumen, Dachkonstruktion und Bahnsteigen
6. Fuß- und Radwegbrücke über die Landshuter Allee am Werner-Seelenbinder-Weg
7. ehemalige Bahnbrücke über den Georg-Brauchle-Ring
8. Fuß- und Radwegbrücke über den Georg-Brauchle-Ring

Die Bauwerke Ziffern 3, 6 und 8 wurden in den vergangenen Jahren vom Baureferat bereits instandgesetzt und werden regelmäßig gemäß DIN 1076 geprüft. An ihnen sind aktuell keine größeren Erhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Die Fußgängerbrücke über die ehemaligen Bahngleise am Kusocinskidamm (Ziffer 4) wird derzeit im Rahmen der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen einer Grundsanierung unterzogen, da sie als Teil des denkmalgeschützten Ensembles Olympiapark unverändert erhalten werden soll. Die Arbeiten sollen noch 2015 fertiggestellt werden.

Für die übrigen Bauwerke (Ziffern 1, 2, 5 und 7) hat das Baureferat im Frühjahr 2014 eine eingehende Bauwerksprüfung durchgeführt. Hierbei wurden umfangreiche Schäden festgestellt, die insbesondere darauf zurückzuführen sind, dass die ehemaligen Bahnbauwerke seit Langem nicht mehr genutzt und nur unzureichend instand gehalten wurden.

Deren Generalinstandsetzung ist im Rahmen der Baumaßnahmen für die Nord-Süd-Grünverbindung vorgesehen. Entsprechend der sich ergebenden Planungsziele und künftig anstehenden Nutzungen werden diese Bauwerke zu sanieren sein. Zudem sollen die erforderlichen Maßnahmen zur Wahrung der Standsicherheit der Bauwerke kontinuierlich erfolgen. Eine vollständige Herstellung der Verkehrssicherheit ist vorab nicht möglich, daher müssen Teilbereiche des Geländes bis zum endgültigen Ausbau eingezäunt bleiben.

2.6 Immissionsschutz

Bedingt durch die räumliche Nähe zur Landshuter Allee und zu den Knotenpunkten am Georg-Brauchle-Ring und an der Triebstraße / Moosacher Straße bestehen hohe schalltechnische Beeinträchtigungen im gesamten Planungsgebiet.

Zur Feststellung der IST-Situation sowie zur Prüfung von möglichen Schallschutzmaßnahmen und deren Wirksamkeit wurde im Frühsommer 2014 eine schalltechnische Variantenuntersuchung für den Bereich nördlich des Georg-Brauchle-Rings durchgeführt.

Das Ergebnis zeigt, dass ohne aktive Schallschutzmaßnahmen weder der Orientierungswert von 55 dB(A) nach DIN 18005 noch der Lärmvorsorgegrenzwert von 59 dB(A) nach 16. BImSchV (Freiflächen) im Großteil des Planungsgebietes eingehalten werden kann. Lediglich in Bereichen nördlich des Kusocinskidammes kann der Grenzwert von 59 dB(A) eingehalten werden. Hier schirmt ein Erdwall die Fläche gegenüber der Landshuter Allee ab. Ebenso liegt der Bereich westlich des Bahnhofs aufgrund der abschirmenden Wirkung des Bahnhofsbauwerks unterhalb des Grenzwertes.

Die Untersuchung von verschiedenen Schallschutzvarianten zeigt, dass zur Einhaltung der aktuellen Grenzwerte Schallschutzwände mit einer Mindesthöhe von 5,50 Metern entlang der Fahrbahn der Landshuter Allee ausreichende Wirksamkeit hätten. Diese Höhen sind aus städtebaulicher, aber auch aus denkmalschutzrechtlicher Sicht an dieser Stelle nicht vorstellbar. Ebenso scheidet aufgrund des großen Flächenbedarfes und der notwendigen Höhe die Anlage von Schallschutzwällen in diesem Bereich aus.

Im Ergebnis können daher sensible Nutzungen und Aufenthaltsbereiche lediglich in den bereits jetzt ruhigen Bereichen nördlich des Kusocinskidammes und westlich des Bahnhofsbauwerkes angeordnet werden.

2.7 Altlastensituation

Von der Deutschen Bahn AG wurde 2010 eine Risikodetailuntersuchung (FRIDU) für den Olympiabahnhof München beauftragt. Dabei wurden alle damals noch im Eigentum der Bahn befindlichen Flächen (ca. 6,5 ha) auf Altlasten untersucht. Bei den in Teilbereichen aufgefundenen Belastungen handelt es sich vorwiegend um PAK-haltiges Material (Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) in Tiefen bis zu 2 Metern (Bereich eines ehemaligen Schrottplatzes südlich des Bahnhofs) sowie oberflächennahe Ablagerungen von stark schwermetallhaltigen sog. „Roten Sanden“ (südlich und nördlich des Bahnhofsbauwerkes und südlich der Brücken über die Triebstraße). Sanierungsforderungen des Referates für Gesundheit und Umwelt aus den Erkenntnissen der vorgenommenen Bodenuntersuchungen liegen vor. Diese Sanierungsarbeiten sind, großteils unabhängig vom späteren Nutzungskonzept, in jedem Fall durchzuführen. Eisenbahnschwellen müssen im Hinblick auf Boden- und Grundwassergefährdung nicht ausgebaut werden, sollten in intensiv genutzten Bereichen jedoch ablesbar überdeckt werden.

3. Maßnahmen des Kommunalreferates

Dem Antrag aus dem Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09746) entsprechend, wurden vom Kommunalreferat folgende Leistungen erbracht bzw. sind noch zu erbringen:

- Verkehrssicherung

Das Kommunalreferat hat das Gelände des Bahnhofsbauwerkes mit einem Bauzaun gegen unbefugtes Betreten gesichert. Die Räumlichkeiten im Untergeschoss des Bauwerkes sind mit Stahlplatten verschlossen. Darüber hinaus ist das Aufstellen von Hinweisschildern geplant, die darauf hinweisen sollen, dass das Gelände nicht betreten werden darf.

- Boden- und Baugrunduntersuchungen sowie Kampfmittelerkundungen im Gelände

Das Kommunalreferat hat im April 2015 weitergehende Baugrunduntersuchungen beauftragt, die in Ergänzung zu den bereits vorliegenden Gutachten der Deutschen Bahn AG (siehe Punkt 2.7) eine Grundlage für die Aufstellung eines Sanierungskonzeptes bilden. Aller Voraussicht nach muss der Baum- und Strauchbewuchs an vielen Stellen großflächig entfernt werden, um die Altlasten beseitigen zu können. Dies muss vorab mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Untere Naturschutzbehörde und Grünplanung) abgestimmt werden.

- Bodensanierungs- und Entmunitionierungsmaßnahmen

Das Kommunalreferat prüft im Rahmen der Aufstellung dieses Sanierungskonzeptes, ob es die Sanierungs- und Entmunitionierungsmaßnahmen als Vorabmaßnahmen durchführt oder erst zu Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen.

- Biotoppflege- und -sicherungsmaßnahmen

Derzeit sind keine Pflegemaßnahmen geplant, da es aus Gründen des Artenschutzes sinnvoll ist, die Einwanderung der geschützten Arten in das noch zu sanierende und zu überplanende Gebiet vorerst zu verhindern. Daher sollen erst zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb des Projektablaufes die hier von der Unteren Naturschutzbehörde geforderten offenen und trockenen Lebensräume hergestellt werden, deren Lage sich dann an den künftigen Überlegungen zu Nutzung und Gestaltung der Flächen orientiert.

4. Maßnahmen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Das Eisenbahnbundesamt hat die von der Landeshauptstadt München erworbenen Flurstücke innerhalb des Projektgebietes zum 15. September 2014 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Somit kann eine Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung eingeleitet werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dies zu einem geeigneten Zeitpunkt veranlassen.

5. Ergebnisse des „Runden Tisches“

Am 23. und 24. Juli 2014 nachmittags wurde in den Räumen des Berufsschulzentrums an der Riesstraße das Beteiligungsverfahren im Rahmen eines „Runden Tisches“ durchgeführt.

Eingeladen waren Vertretungen der Stadtratsfraktionen, der Bezirksausschüsse 10 Moosach, 11 Milbertshofen - Am Hart und 24 Feldmoching - Hasenberg, Vertreterinnen und Vertreter örtlicher Institutionen und Interessenverbände sowie die Anrainer des Projektgebietes und die betroffenen Abteilungen der Fachreferate.

Als Basis für die Diskussionen wurden am ersten Tag die Ergebnisse der Grundlagenermittlung in Kurzreferaten vorgestellt (siehe Punkt 2). Diese Grundlagen definieren die Rahmenbedingungen für die weiteren Überlegungen zur Nord-Süd-Grünverbindung und wurden den Teilnehmenden als Tischvorlage ausgehändigt. Insgesamt nahmen an den beiden Tagen gut 60 Personen teil.

Am zweiten Tag wurden an vier Thementischen die folgenden grundlegenden Fragestellungen für die Entwicklung der neuen Nord-Süd-Grünverbindung diskutiert:

1. Verbindungen und Vernetzungen (Radwege, Fußwege, Biotopverbund, Brücken)
 - nördlich Triebstraße bis ehemaliger S-Bahnhof
2. Verbindungen und Vernetzungen (Radwege, Fußwege, Biotopverbund, Brücken)
 - südlich des ehemaligen S-Bahnhofes bis zum Sapporobogen
3. Nutzungsideen für das ehemalige Bahnhofsbauwerk
4. Mögliche Freiraumnutzungen, Freizeit und Erholung

Die Ergebnisse der einzelnen Thementische wurden anschließend dem Plenum vorgestellt und stießen auf breite Zustimmung.

Die Dokumentation des „Runden Tisches“ einschließlich der erarbeiteten Konsensergebnisse der im weiteren Planungsprozess noch zu klärenden Fragestellungen liegt diesem Beschluss bei (siehe Anlage 2).
Sie wurde mit allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Runden Tisches“ einvernehmlich abgestimmt.

Die wichtigsten Ergebnisse der Thementische und der jeweilige Sachstand sind nachfolgend dargestellt.

5.1 Verbindungen und Vernetzungen

5.1.1. Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile.

Der Rad- und Fußweg soll kreuzungsfrei über eine der Brücken über die Triebstraße geführt werden. Dabei ist ein Wegeanschluss an die neue, in Planung befindliche öffentliche Grünfläche im Bereich des ehemaligen Knorr-Geländes herzustellen. Ein barrierefreier Anschluss des Fuß- und Radweges an die vorhandene Bahnunterführung unter dem DB-Nordring ist herzustellen. Der dazu notwendige Eingriff in die vorhandene Kleingartenanlage ist möglichst gering zu halten. Ein direkter Anschluss der Dieselschule an die Nord-Süd-Verbindung ist zu prüfen. Diese Wegeverbindung darf allerdings keine Barriere für die Biotopvernetzung darstellen.

Die beim „Runden Tisch“ vorgeschlagene Variante, die westliche Brücke über die Triebstraße für eine Fuß- und Radwegeverbindung zu nutzen, kann nach weitergehender Prüfung nicht umgesetzt werden. Die nachfolgende Prüfung hat ergeben, dass diese Brücke für den gewünschten Biotopverbund zum Rangierbahnhof benötigt wird. Diese wichtige Funktion ist über die östliche Brücke nicht gewährleistet, da die Verbindung durch eine Schallschutzwand der Deutschen Bahn entlang des DB-Nordringes unterbunden ist.

5.1.2 Schaffung von Wegeverbindungen Richtung Westen

Gemäß den Wünschen des „Runden Tisches“ soll geprüft werden, ob zusätzliche Wegeverbindungen zwischen der künftigen Nord-Süd-Verbindung und den westlich angrenzenden Stadtteilen geschaffen werden können. Insbesondere für die aus dem Norden kommenden Personen wird eine direkte Anbindung an das OEZ (Olympia-Einkaufszentrum) gewünscht. Angedacht ist dabei eine Durchwegung im Norden der Olympia-Presssestadt. Weiterhin sollte eine direkte Verbindung der westlich angrenzenden Stadtteile an die Nord-Süd-Grünverbindung erfolgen. Die baurechtlich gesicherte Durchwegung südlich des Gewerbeblocks 88 North wird als zu weit im Süden erachtet.

Gemäß Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung beginnt hier jedoch eine örtliche Grünverbindung nach Westen entlang der Gärtnerstraße. Diese Grünverbindung wurde im Umgriff des an die Nord-Süd-Grünverbindung westlich anschließenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1652a bereits planungsrechtlich gesichert und im Umfeld des O₂-Towers bereits umgesetzt, so dass ein Anschluss an die geplante Nord-Süd-Grünverbindung vorzusehen sein wird, auch wenn ein zusätzlicher Anschluss entlang der Nordgrenze des Berufsschulzentrums realisiert werden sollte.

Eine zentrale Anbindung über das Gelände des Berufsschulzentrums an der Riesstraße (nördlich oder südlich des Gebäudes) wird insbesondere vom Bezirksausschuss 10 Moosach favorisiert.

Sachstand: Olympia-Pressestadt

Für das Flurstück 788 Moosach (Olympia-Pressestadt) ist entsprechend dem Bebauungsplan Nr. 610 entlang der nördlichen Grundstücksgrenze ein Geh- und Wasserleitungsrecht im Grundbuch per Dienstbarkeit gesichert. Das Recht besteht bereits für die Stadt und könnte eingefordert werden. Eigentümer des Grundstücks Flst. 788 Moosach ist mittlerweile die Eigentümergemeinschaft aller Wohnungseigentümer des Werner-Friedmann-Bogens 4 bis 22 sowie der Riesstraße 52 bis 86. Das sind 1477 Parteien.

Das Gehrecht umfasst nicht den Radverkehr.

Vertreter der Eigentümergemeinschaft sehen jedoch diese Wegeverbindung als störend bzw. unakzeptabel und haben entsprechend Widerspruch angekündigt.

Sachstand: Grundstück des Berufsschulzentrums an der Riesstraße

Nach Prüfung durch das Referat für Bildung und Sport wird eine Wegeführung nördlich des Berufsschulgebäudes bevorzugt und für möglich erachtet.

Diese Lösung wurde auch am „Runden Tisch“ favorisiert und kann damit nach erfolgter Prüfung im Planungsprozess weiterverfolgt werden.

5.1.3. Schaffung einer barrierefreien Wegeverbindung über den Bahnhofsvorplatz Richtung Osten

Die bisherige Barrierewirkung des Bahngeländes soll aufgehoben werden. Direkte Wegeverbindungen über den Bahnhofsvorplatz nach Westen und Osten sollen geschaffen werden.

Aufgrund der großen Höhenunterschiede von bis zu 7 Metern zwischen der Gleisebene und dem Bahnhofsvorplatz sind hierfür größere Rampenbauwerke notwendig. Rampenanlagen werden von den Teilnehmenden des „Runden Tisches“ unterschiedlich bewertet. Diese Wegeanbindung muss daher im Zuge der weiteren Planung auf Machbarkeit geprüft und konkretisiert werden.

5.1.4. Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes

Um diese Verbundfunktion herzustellen und dauerhaft zu gewährleisten, sind gemäß den Anforderungen der Naturschutzbehörden folgende Minimalanforderungen zu erfüllen:

- Eine Breite von 10 Metern für die Trockenbiotop-Verbundachse darf mit Ausnahme der Brücken nicht unterschritten werden. Die Optimalbreite liegt bei 20 Metern mit gelegentlichen Aufweitungen.
- Der Abstand zur viel befahrenen Landshuter Allee sollte mindestens 10 Meter betragen.
- Der Korridor sollte auf möglichst langen Strecken durchgängig, gut besont und keinesfalls ostexponiert sein.
- Die Anzahl der querenden Radwegeverbindungen sollte auf ein Minimum reduziert werden. Um eine Barrierewirkung zu verhindern, sind geeignete ergänzende Maßnahmen vorzusehen.
- Der Korridor sollte als klares ununterbrochenes Band aus schütterer Vegetation ausgeprägt sein.
- Entlang des Korridors dürfen auf der Süd- und Westseite nur niedrige Gehölze stehen.
- Ein Mix aus Tagesverstecken und wechselfeuchten Flächen für die Wechselkröte sollte angelegt werden.
- Die für die Biotopverbundachse vorzusehenden Brücken über den Georg-Brauchle-Ring und die Triebstraße sollten in gesamter Breite ausgenutzt werden.
- Der Erhalt der artenreichen bunten Ritzenvvegetation des Bahnsteiges wäre wünschenswert und sollte bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Diese Anforderungen stehen teilweise in Konkurrenz zu Wünschen und Bedürfnissen für Rad- und Fußweg, aber auch für das Landschaftsbild (nur niedrige Gehölze, keine großen Bäume). Diese abzuwägen, räumlich zuzuordnen und zu realisieren, ist Teil der weiteren Planungsaufgabe.

5.2 Nutzungsideen für das ehemalige Bahnhofsbauwerk

Beschreibung des Bahnhofsbauwerkes

Das ehemalige Zugangsgeschoss des Bahnhofes befindet sich auf der Oberkante der Böschung zur Landshuter Allee und ist charakterisiert durch ein Flugdach aus Sichtbeton, das einen Bereich von ca. 620 Quadratmetern überspannt.

Im Süden schließt ein asphaltierter, mit Linden überstandener Platz an.

An der Nordseite des Bauwerkes führen zwei zirka sieben Meter breite Zugangstreppe auf die Bahnsteige hinab. Die Bahnsteige sind nicht überdacht.

Unter dem Bahnhofsplatz befinden sich mehrere kleinere Wirtschaftsräume (ca. 130 qm) sowie eine sich von ca. 15 Metern auf ca. sieben Meter verschmälernde offene Galerie. Diese Bereiche werden informell als Flächen für Graffiti und als Partylocation genutzt.

Die Zugänge zu den Flächen unter dem Flugdach sowie zu den Treppenanlagen sind derzeit aus Verkehrssicherungsgründen abgesperrt.

Alle Teilnehmenden des „Runden Tisches“ sprechen sich für den Erhalt des Bauwerkes quasi in Form eines offenen großen Unterstandes aus. Für alle Nutzungsoptionen gilt, dass das Flugdach als architektonisches Merkmal erkennbar bleiben muss.

5.2.1. Erhalt des Lindenhains, des Vorplatzes und der überdachten Fläche als großzügigen, allgemein nutzbaren Raum

Der Lindenhain soll als ruhiger Ort erhalten werden, der temporär für Kunst oder Veranstaltungen aus dem Stadtteil genutzt werden kann. Für den Bereich des Flugdaches werden keine weiteren Einbauten gewünscht. Damit entsprechen die Wünsche des „Runden Tisches“ hier den Anforderungen des Denkmalschutzes.

5.2.2. Erhalt des Bauwerkes als skulpturales Baudenkmal mit Nutzungsmöglichkeiten für Jugendkultur im Erdgeschoss

Voraussetzung für eine jugendkulturelle Nutzung des S-Bahnhof-Geländes ist eine gute verkehrstechnische Anbindung des Geländes an den öffentlichen Nahverkehr und an das Rad- und Fußwegenetz. Die Zuwege sollten barrierearm gestaltet sein, um den Zugang von Jugendlichen mit und ohne Behinderung zu ermöglichen.

Eine robuste Grundausstattung für unterschiedliche Nutzungen sowie eine Mindestausstattung an technischer Infrastruktur (Wasser, Strom, Abwasser und Telekommunikation) ist herzustellen. Die Anlage von öffentlich zugänglichen Toilettenanlagen soll geprüft werden.

Die nach den Wünschen des „Runden Tisches“ in Zusammenarbeit mit dem Stadtjugendamt erarbeiteten Nutzungsvarianten wie z.B. Sprayergalerie, Trendsport-Area für Skateboarder, Boulderwand und Parkour-Gelände oder Mini-Event-Arena und Jugendkulturkiosk greifen die in den vergangenen Jahren der „Brache“ des Bahnhofes entstandenen informellen Nutzungen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf, ohne sie in deren Augen städtisch / behördlich zu adaptieren. Eine Jugendfreizeitstätte mit ständigem Betreuungsaufwand wird vom Stadtjugendamt an dieser Stelle nicht angestrebt.

Grundsätzlich sollen bei der Entwicklung des ehemaligen S-Bahnhofgeländes nachfolgend aufgeführte Qualitätskriterien zur Zielerreichung einer erfolgreichen Aneignung berücksichtigt werden:

- „Eigentätige“ Auseinandersetzung durch die (Kinder) und Jugendlichen mit dem Raum wird ermöglicht.
- Der Raum soll von verschiedenen Gruppen Jugendlicher - Mädchen und Jungen mit verschiedenen kulturellen Hintergründen und Fähigkeiten - (kreativ) gestaltet werden und eigene Symbole der Jugendkulturen sollen erkennbar sein.
- Eine Selbstinszenierung im Raum wird möglich gemacht (Ecken, Bühnen, Nischen ...).
- Der Raum ist / kann in Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden verändert werden: dauerhaft oder temporär (z.B. Fliegende Bauten, Zwischennutzungen ...).

Für die Nutzung der ehemaligen Betriebsräume im unteren Bereich des Bauwerkes werden derzeit in Abstimmung mit dem Kulturreferat deren Eignung für Musikübungsräume geprüft und die notwendigen baulichen Maßnahmen abgestimmt. Zudem wird untersucht, ob hier öffentliche Toiletten angeordnet werden können.

5.2.3. Erhalt als nicht kommerzieller Ort

Es besteht Konsens bei den Teilnehmenden des „Runden Tisches“, dass der Bahnhof ein nicht kommerzieller Ort bleiben soll. Es soll dort keine Gastronomie angesiedelt werden, eine minimale Versorgung sollte über eine Automatenlösung sichergestellt werden.

5.3 Mögliche Freiraumnutzungen, Freizeit und Erholung

Als Ergebnis des „Runden Tisches“ soll eine durchgängige, robuste öffentliche Grünfläche hergestellt werden, die den Charakter und die Identität des Ortes weiterträgt. Folgende Ziele sollen bei der Planung der Grünflächen berücksichtigt werden:

- flexibles Planungskonzept als Rahmen für Aneignung und Entwicklung
- Integration der vorhandenen Gleisanlagen und Bahnsteigflächen in ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept
- Anlage von ruhigen Nutzungsformen nördlich des Kusocinski-Dammes, z.B. Boccia-Anlage, Sitzplätze, Mehrgenerationenparcour
- Schaffung von generationsübergreifenden flexiblen Nutzungsmöglichkeiten

Gemäß Wunsch des Bezirksausschusses 10 Moosach sollten Anträge auf Einrichtung einer Draisine bzw. eines Sportparcours als Vorschläge im Rahmen des „Runden Tisches“ diskutiert werden.

Die Diskussionen am „Runden Tisch“ hatten zum Ergebnis, dass grundsätzlich eher eine multifunktionale flexible Freifläche gewünscht wird und die Möglichkeit einer Nutzung der Gleisanlagen für eine Draisinenstrecke nicht weiterverfolgt werden soll. Hierzu wäre für eine monofunktionale Nutzung ein hoher Aufwand für Sicherheitsvorkehrungen, Personal, Material und Raum notwendig.

Die Anlage einer Sportparcour-Fläche wird auch nach den Diskussionen am „Runden Tisch“ für wünschenswert erachtet und soll in der weiteren Planung geprüft und berücksichtigt werden. Dabei sollten aktivere Bereiche insbesondere für Jugendliche im Umfeld des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes angeordnet werden, ruhigere Bereiche nördlich des Kusocinski-Dammes.

6. Projektziele

Aus den unter Punkt 1.2 aufgeführten Beschlüssen sowie den weiterführenden Grundlagenuntersuchungen und den Diskussionsergebnissen des „Runden Tisches“ (Punkte 2 und 3) ergeben sich die nachfolgend aufgelisteten übergeordneten Projektziele.

- Erhalt und Sanierung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücken über die Triebstraße und über den Georg-Brauchle-Ring für die Fuß- und Radwegeverbindung und zur Biotopvernetzung
- Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile.
Breite der Wege möglichst jeweils 3 Meter. Bei Zusammenlegung der Wege sollten 4,50 Meter möglichst nicht unterschritten werden.
- Vernetzung der angrenzenden Stadtteile mit der Nord-Süd-Verbindung und dem Olympiapark. Schaffung mehrerer Querungsmöglichkeiten in West-Ost-Richtung mit sinnvollen Anschlüssen an den Bestand
- Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes unter Berücksichtigung artenschutzrechtlich relevanter Tierarten.
Breite des Korridors mindestens 10 Meter.
- Erhalt, Sanierung und Nutzung des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes mit Umfeld als Ort für offene, nicht kommerzielle Jugendkultur und wandelbare Nutzungen, optische Aufwertung
- Schaffung einer flexiblen, generationsübergreifenden und durchgängigen Grünverbindung westlich der Landshuter Allee mit Raum für Aneignung und Entwicklung. Gleisanlagen als gestalterisches Element integrieren.

7. Weiteres Planungsverfahren

Aufgrund der vielschichtigen und teilweise sich widersprechenden Anforderungen an die Planungsaufgabe soll als nächster Schritt ein räumliches Nutzungskonzept erarbeitet werden. Auf dem langgestreckten und schmalen Planungsgebiet müssen zunächst die erforderlichen Flächenzonierungen für die Entwicklung einer Trockenbiotop-Verbundachse und für ein schlüssiges Rad- und Fußwegesystem sowie Bereiche für Aktivitäten und Spielangebote abgewogen und festgelegt werden. Dabei sollen auch die Ergebnisse und Konsequenzen der Altlastensanierung des Kommunalreferates mit einfließen.

Neben einer räumlichen Zuordnung der Nutzungsflächen sollen Möglichkeiten für notwendige Rampenbauwerke und Anschlüsse an den Bestand aufgezeigt und die Machbarkeit geprüft werden.

Aufgabe des Nutzungskonzeptes ist es schließlich, die Spielräume der verschiedenen Anforderungen auszuloten, Lösungen für konkurrierende Projektziele zu entwickeln und damit eine Entscheidungsgrundlage für die anschließende Objektplanung bzw. -gestaltung zu schaffen.

Das Nutzungskonzept soll mit den Teilnehmenden des „Runden Tisches“ und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt und dem Stadtrat als Grundlage für die weiteren Planungsschritte (Vorplanungsauftrag) zur Entscheidung vorgelegt werden.

Damit kann auch klarer beurteilt werden, ob für die anschließende Planungsaufgabe eine Direkt-Beauftragung nach einem VOF-Verfahren erfolgen soll oder ein vorgeschaltetes konkurrierendes Verfahren sinnvoll erscheint.

Termine	bis
Erstellung eines Nutzungskonzeptes	Winter 2015
Abstimmung mit den Teilnehmenden des „Runden Tisches“	Frühjahr 2016
Vorstellung der Ergebnisse des Nutzungskonzeptes und Vorplanungsauftrag durch den Stadtrat	Sommer 2016

8. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus der Finanzposition 5800.950.9920.7 „Pauschale vorlaufende Planungskosten“.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat und das Sozialreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Bezirksausschüsse 10 Moosach, 11 Milbertshofen - Am Hart und 24 Feldmoching - Hasenberg haben ein Anhörungsrecht gemäß § 9 Abs. 2 und 3 i.V.m. Ziffer 5.1 des Kataloges „Baureferat“ der Bezirksausschusssatzung.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach hat in seiner Sitzung am 14.09.2015 der Sitzungsvorlage einstimmig zugestimmt (siehe Anlage 4).

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 11 Milbertshofen - Am Hart hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 09.09.2015 mit folgender Ergänzung mehrheitlich zugestimmt (siehe Anlage 5):

„Die Minimalforderungen unter Punkt 5.1.4 für die Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse sollten gegenüber den Planungen für Rad- und Fußwege als zweitrangig betrachtet werden. Der Bezirksausschuss 11 spricht sich für eine bessere Rad- und Fußwegverbindung aus. Danach und auf Grundlage dieser Planungen kann die Biotop-Verbundachse geplant werden.“

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat sich im Rahmen des Arten- und Biotopschutzprogrammes München (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 06.07.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06376 des Referates für Gesundheit und Umwelt) verpflichtet, auf dem Gelände der Nord-Süd-Grünverbindung eine übergeordnete Trockenverbundachse zu entwickeln. Darüber hinaus sind gemäß Bundes- und Landesnaturschutzgesetz sowie Baugesetzbuch für alle erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft geeignete Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Im Gesamtstädtischen Ausgleichsflächenkonzept der Landeshauptstadt München (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.04.2010, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03620 des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) ist die Nord-Süd-Grünverbindung in der Kategorie „Übergeordnete Grünverbindungen und wichtige Vernetzungsachsen“ dargestellt. Damit bilden Ausgleichsmaßnahmen für die Errichtung des Fuß- und Radweges bereits maßgeblich die neue Trockenverbundachse.

Sowohl die unter Punkt 2.2. Fuß- und Radwegenetz aufgeführten Anforderungen an die neue Fuß- und Radwegeverbindung als auch die unter Punkt 5.1.4. genannten Minimalanforderungen an die Trockenverbundachse dienen als Planungsgrundlage für das zu erstellende Nutzungskonzept, in dem die einzelnen Belange abgewogen werden müssen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching - Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 15.09.2015 mit der Sitzungsvorlage befasst und mit folgender Maßgabe einstimmig zugestimmt:

„Die Anbindung des Werner-Friedmann-Bogens soll mit eingeplant werden.

Die Brücken über die Moosacher Straße nach Norden sollen zügig geöffnet werden.“
(Die Stellungnahme mit Begründung ist als Anlage 6 beigefügt.)

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie unter Punkt 6 Projektziele dargestellt, sollen mehrere Querungsmöglichkeiten in West-Ost-Richtung mit Anschlüssen an den Bestand geschaffen werden.

Eine direkte Anbindung der Nord-Süd-verlaufenden Rad- und Fußwegeverbindung an den Werner-Friedmann-Bogen erscheint aufgrund des bereits bestehenden Wegerechts für das Flurstück 788 Moosach sinnvoll und möglich (siehe Punkt 5.1.2).

Die Umsetzung dieser umwegarmen Anbindung an das Olympia-Einkaufszentrum ist Bestandteil der Planungsaufgabe und wird in den weiteren Planungsschritten vertiefend untersucht werden.

Die Brücken über die Moosacher Straße sind wichtiger Bestandteil der neu zu schaffenden Wegebeziehung in Nord-Süd-Richtung. Eine Öffnung für den Rad- und Fußverkehr wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der Wegeanschlüsse im Süden und Norden erfolgen.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, sowie der Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Gartenbau, Frau Stadträtin Krieger, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Die Ergebnisse des „Runden Tisches“ und der Grundlagenermittlung werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, ein Nutzungskonzept zu erarbeiten und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Runden Tisches“ und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abzustimmen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, auf der Grundlage des Nutzungskonzeptes das weitere Planungsverfahren dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei (2 x)
an die Stadtkämmerei - II/21
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat / RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 10 Moosach
An den Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart
An den Bezirksausschuss 24 Feldmoching - Hasenberg
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kulturreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Bildung und Sport
An das Sozialreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, J, T, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - G, G1, G11, G 12, GZ1, G2, G02
An das Baureferat - T, T02, J, J03
zur Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - G 02
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat/RG 4