



Bahnübergang Fasanerie

Dokumentation der Bürgerworkshops am 27. Juli und 22. September 2016



Veranstalter:
Landeshauptstadt München
Baureferat

Auftragnehmerin:
Büro Baumeister
Architekturkommunikation

Veranstaltungsort:
Mehrzweckhalle Georg-Zech-Allee 15 bis 17
80995 München

I. Anlass und Zielsetzung

Der bestehende, höhengleiche Bahnübergang am S-Bahnhaltepunkt Fasanerie wird beseitigt. Für den Fahrverkehr wird eine Unterführung unter der Eisenbahntrasse etwa 300 Meter südlich geschaffen. Eine separate Unterführung am S-Bahn-Haltepunkt Fasanerie für den Fuß- und Radverkehr sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen zur Querung unter den Gleisen muss noch konzipiert und geplant werden.

Grundlage der gesamten Maßnahme ist der Beschluss des Bauausschusses „Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge“. In seiner Sitzung am 01.03.2011 nahm dieser die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des Bahnübergangs Fasanerie, Feldmochinger Straße zur Kenntnis und entschied sich für die vorgeschlagene Vorzugslösung.

Durch die Maßnahme verbessert sich die Möglichkeit die Bahnlinie zu queren für alle Verkehrsarten, da die Behinderungen durch die langen Schließzeiten der Schranken entfallen. Bezüglich der Beseitigung des Bahnübergangs bestehen jedoch kontroverse Ansichten innerhalb der Anwohnerschaft vor Ort. In einem ersten Runden Tisch am 11.06.2011 auf Einladung des Bezirksausschusses 24 Feldmoching-Hasenbergel wurde zu etwa gleichen Teilen neben der vorgestellten Vorzugslösung auch die Beibehaltung der jetzigen Situation und die Tieferlegung der Bahn befürwortet. Die Variante Tieferlegung der Bahn wurde jedoch aus Kostengründen vom Stadtrat ausgeschlossen.

Ziel der beiden durchgeführten Bürgerworkshops war es, eine mit der Bürgerschaft diskutierte Grundlage für die anstehende Planung der Unterführung zu erhalten. Im Workshop am 27.07.2016 wurde dazu der aktuelle Stand der verkehrlichen Planungen vorgestellt. Anregungen und Bedarfe der Bürgerschaft für die noch zu konzipierende Fuß- und Radwegunterführung sowie den umgebenden bzw. anschließenden öffentlichen Raum wurden gesammelt und dokumentiert. Auf dieser Basis wurden dann Ideenkonzepte erarbeitet, in einem zweiten Workshop am 22. September 2016 vorgestellt und die Zielrichtung für die jetzt anstehende Planung diskutiert.

II. Veröffentlichung und Anmeldeverfahren

In Abstimmung mit dem Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenbergel erfolgte die Einladung zur Veranstaltung an interessierte Bürgerinnen und Bürger sowohl über die Presse als auch über Postwurfsendungen an insgesamt etwa 7.000 Haushalte. Darüber hinaus wurden gezielt etwa 370 Eigentümerinnen und Eigentümer der im Umfeld der Baumaßnahmen liegenden Grundstücke per Post persönlich eingeladen. Diese wurden nach Grundbucheintrag ermittelt. Für diese gab es unmittelbar vor dem ersten Bürgerworkshop am 27. Juli 2016 eine interne Informationsveranstaltung.

Alle interessierten Personen waren aufgefordert, sich bis zum 21.07.2016 per Telefon oder Email beim Baureferat der LH München anzumelden. Bis zum Ende der Anmeldefrist hatten sich für die erste Veranstaltung 203 Personen angemeldet. Die Registrierung am Veranstaltungsort erfolgte anhand der vorbereiteten Namenslisten. Auch nicht angemeldete Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden eingelassen. Insgesamt nahmen rund 300 Personen am 27. Juli 2016 teil.

Auf die Veranstaltung am 22. September 2016 wurde im ersten Workshop mehrfach hingewiesen und die Teilnehmenden dazu eingeladen. Darüber hinaus wurde sie in der Presse und über den Bezirksausschuss 24 angekündigt. Eine erneute Postwurfsendung gab es nicht. Die Resonanz war mit etwa 100 Teilnehmenden deutlich geringer als bei der ersten Veranstaltung.

III. Dokumentation der Veranstaltung am 27. Juli 2016

1. Ablauf

- 18:00 Einlass und Registrierung
- 18:30 Begrüßung und Einführung:
Begrüßung und Ziele der Veranstaltung (Peter Schösser, Baureferat Tiefbau, Abteilung Straßenplanung und –bau/Projektmanagement und Florian Hochstätter, Baureferat Hochbau, Abteilung Gestaltung öffentlicher Raum)
Ablauf des Abends (Nicolette Baumeister, Moderatorin)
- 18:45 Vorträge
Verkehrskonzept für den Münchner Norden (Robert Adam, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Verkehrsplanung)
Ausgangslage und Planungsstand (Peter Schösser)
- 19:30 Verständnisfragen und Kommentare der Teilnehmenden im Plenum
- 20:00 Start der moderierten Diskussion in Arbeitsgruppen
- 21:00 Auswertung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
- 21:10 Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum (Nicolette Baumeister)
- 21:30 Weiteres Vorgehen und Verabschiedung (Peter Schösser)
- 21:45 Ende der Veranstaltung

2. Begrüßung und Einführung

Peter Schösser, Baureferat Tiefbau, Abteilung Straßenplanung und -bau/Projektmanagement, begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie den Vorsitzenden des BA 24, Georg Auerbach. Er stellt die anwesenden Kolleginnen und Kollegen des Baureferates sowie Robert Adam als Vertreter des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und Herrn Wüller von der DB AG vor.

Florian Hochstätter, Baureferat Hochbau, Abteilung Gestaltung öffentlicher Raum, verbindet die Begrüßung ergänzend mit dem Wunsch nach einer konstruktiven Diskussion, in der die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zusammengeführt werden können.

Nicolette Baumeister als Moderatorin vermittelt Ziel und Ablauf des Workshops. Sie verweist auf die nachfolgenden Vorträge und die Workshopphase mit fünf parallel stattfindenden Arbeitsgruppen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden unmittelbar im Anschluss an die Workshopphase ausgewertet und abschließend im Plenum diskutiert, sodass ein einheitlicher Informationsstand für alle Arbeitsgruppen gesichert ist.

3. Vorträge

3.1 Verkehrskonzept für den Münchner Norden

Robert Adam, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Verkehrsplanung, gibt einen Überblick über die Ausgangslage vor Ort. Die Notwendigkeit der Höhenfreimachung der Bahnübergänge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurde vom Stadtrat am 22.10.2014 bestätigt. Sie ist Bestandteil des Verkehrskonzepts Münchner Norden. Neben dem Bahnübergang Fasanerie sind auch die Lerchenauer Straße und die Lerchenstraße Bestandteil des Konzeptes. Fasanerie ist die erste zur Umsetzung vorgesehene Maßnahme. Weitere Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden werden in einem Überblicksplan vorgestellt.

Im Einzelnen geht er auf folgende Maßnahmen vertieft ein:

- Für den DB-Nordring liegt ein Auftrag zur Prüfung der Aktivierung für den Schienenpersonenverkehr und eine Taktverdichtung im Bahnverkehr vor. Davon wäre auch der Standort Fasanerie betroffen.
- Die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit einem Tunnel zwischen Rathenaustraße und A99 und Halbanschluss nach Westen hätte eine Entlastung der Autobahnanschlussstelle Neuherberg, der Ingolstädter Straße sowie des Ortszentrums Feldmoching zur Folge.
- In Bezug auf die Weiterführung der Radwegeverbindungen nach Norden sollen einzelne Maßnahmen geprüft werden. Ziel ist es, tangenziale schnelle Verbindungen zu schaffen und den Radverkehr im Münchner Norden zu fördern.

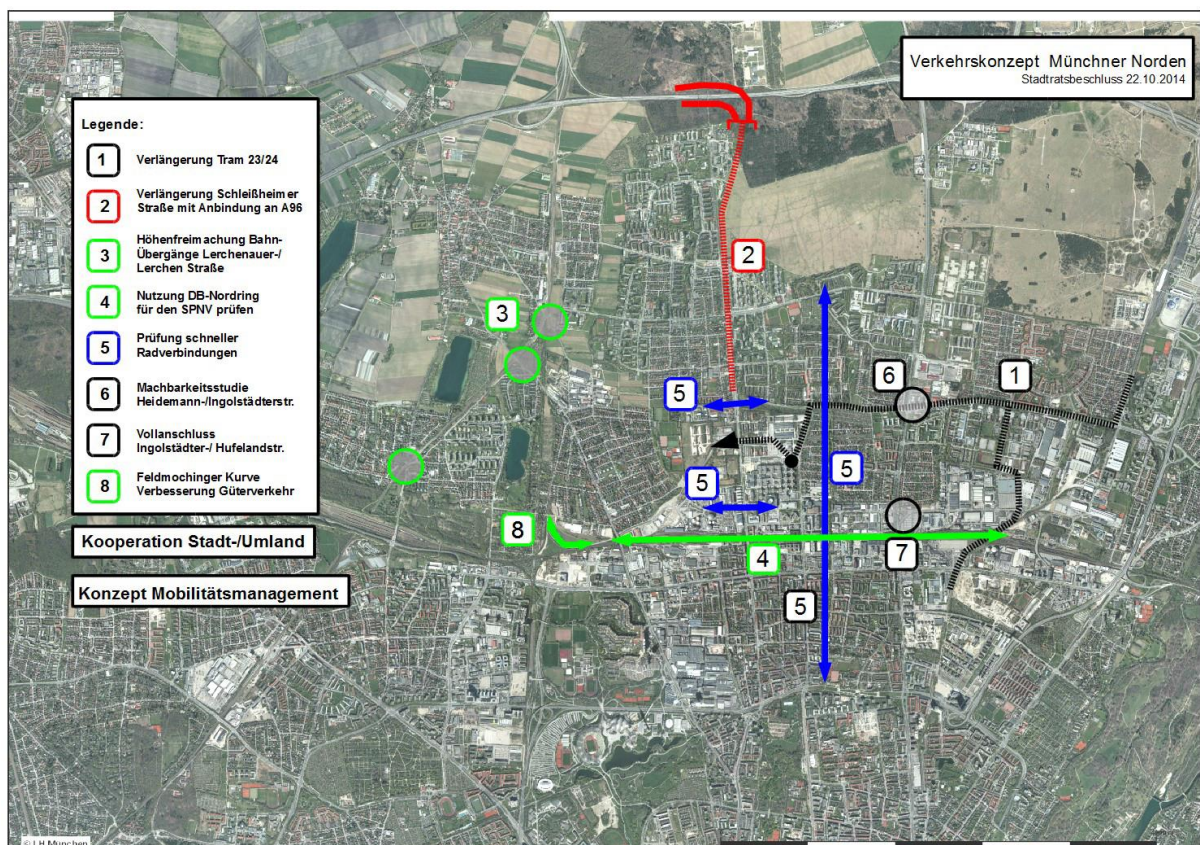


Abb. Verkehrskonzept Münchner Norden

3.2 Ausgangslage, Planungsstand und Projektablauf

Peter Schösser stellt die Ausgangslage und den aktuellen Planungsstand zusammenfassend vor. Der Verlauf der Feldmochinger Straße wird gemäß dargestellter Planung verlegt und der KFZ-Verkehr unter der Bahn geführt. Im Bereich der Borsigstraße sind Anliegergrundstücke durch die Maßnahmen betroffen. Die Größe der Inanspruchnahme des Privatgrundes erhöht sich bei Führung eines Radweges durch die Eisenbahnüberführung.

Durch den Ausbau der Feldmochinger Straße wird gesetzlich Lärmvorsorge ausgelöst. Diese Anforderung macht eine Lärmschutzwand auf westlicher und östlicher Seite, parallel zur neuen Straße, in Höhe von zwei bis vier Metern notwendig.

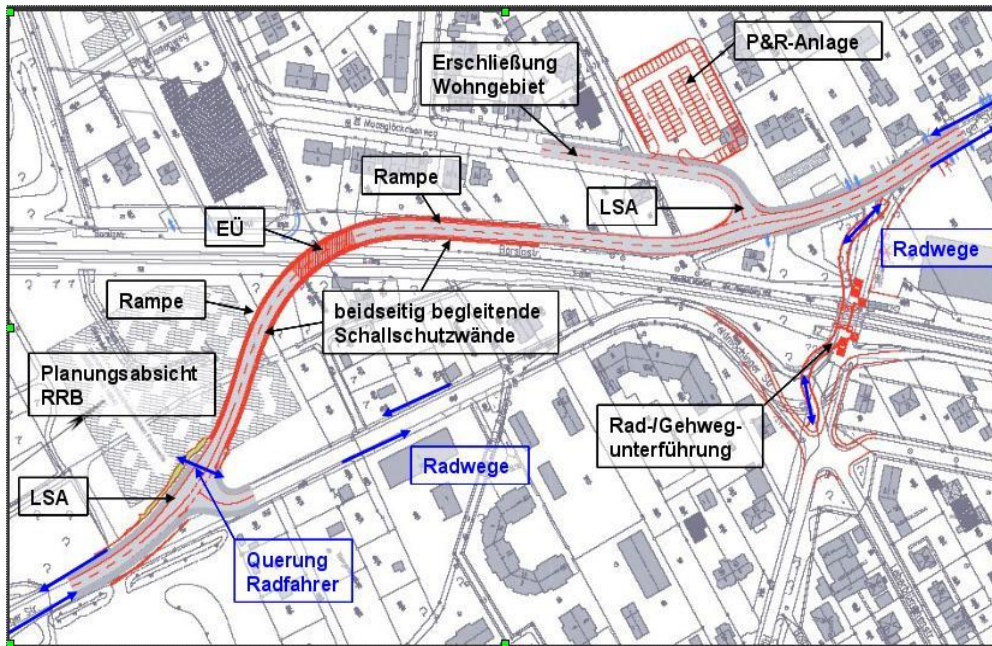


Abb. Ergebnis Machbarkeitsstudie



Abb. Variantenspektrum

Für den Fuß- und Radverkehr ist ein gesondertes Bauwerk vorgesehen. Da die Zielrichtung der anstehenden Planung Gegenstand des Workshops ist und daher noch keine Planung vorhanden ist, kann das Bauwerk noch nicht dargestellt werden. Um eine barrierefreie Ausbildung zu gewährleisten, sind umfassende Rampenanlagen notwendig, die in den gewonnenen Flächen angeordnet werden müssen.

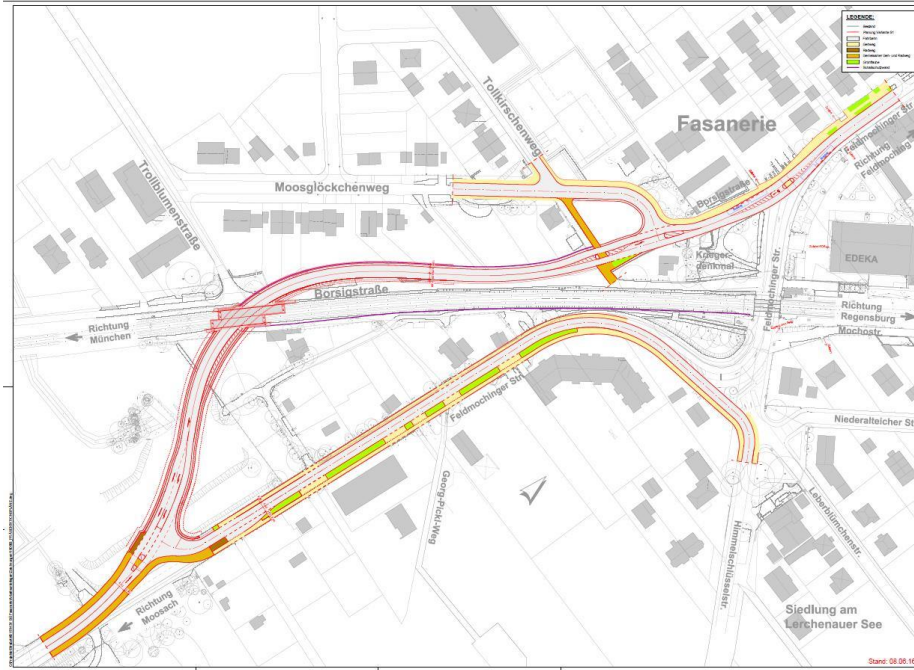


Abb. Vorzugsvariante ohne Radweg

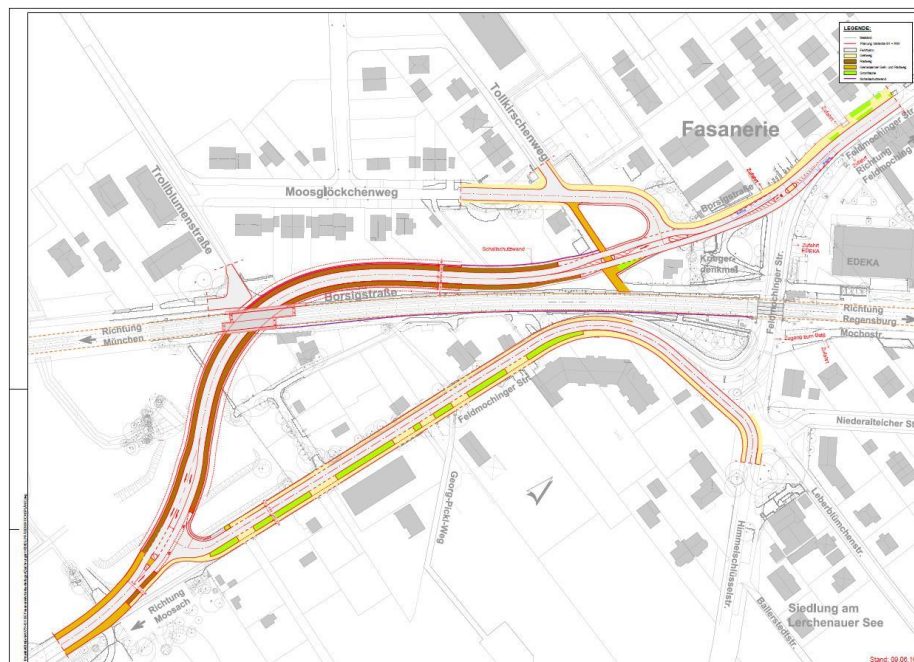


Abb. Vorzugsvariante mit Radweg

3.3 Räumliche Situation

In seinem Vortrag stellt Peter Kühn (Burger Landschaftsarchitekten, Susanne Burger und Peter Kühn Partnerschaft) die Flächen dar, die sich zukünftig ohne Schrankenanlage und bei Wegfall der Fahrbahn über die Gleisanlage ergeben. Auf beiden Seite der Bahntrasse, in Beziehung zum S-Bahnhalt, müssen barrierefreie Rampenanlagen sowie zumindest je eine Treppe errichtet werden, um zukünftig zu Fuß, auch als mobilitätseingeschränkter Mensch, oder mit dem Rad von der einen auf die andere Seite wechseln zu können.

Im Bereich westlich der Bahn befindet sich aktuell eine kaum genutzte Grünfläche mit Baumbestand. In der Grünfläche ist auch ein Kriegerdenkmal positioniert. Eine kleinere Grünfläche östlich der Bahntrasse dient heute vorwiegend der informellen ungeordneten Durchwegung und bietet keine Aufenthaltsqualität. Ebenfalls östlich der Bahn liegt an der Einmündung Leberblümchenstraße eine kleine Verkehrsrestfläche, die ebenfalls in die Überlegungen einbezogen werden kann.

Peter Kühn zeigt exemplarisch die nötigen Rampen- und Treppendimensionen und Längen, die zur barrierefreien Unterquerung der Bahntrasse nötig werden. Insgesamt wird für diese Einrichtungen relativ viel Fläche in Anspruch genommen, da die Rampen aufgrund der geringen Steigung erhebliche Länge bekommen. Vor diesem Hintergrund stellen zum Beispiel gewendelte, schneckenförmige Rampen eine flächensparende Möglichkeit der barrierefreien Erschließung dar.

Durch den S-Bahnhalt hat der Ort bereits zentrale Bedeutung. Die zukünftige Unterführung wird darüber hinaus nicht nur die Verbindung der Bahnsteige, sondern auch des Stadtteils darstellen.

Grundsätzlich stellt Peter Kühn die Frage, ob der Ort aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger als Platz geeignet ist, an dem zum Beispiel Märkte oder andere Veranstaltungen und Nutzungen stattfinden können. Dazu werden Hinweise aus der Veranstaltung erwartet.

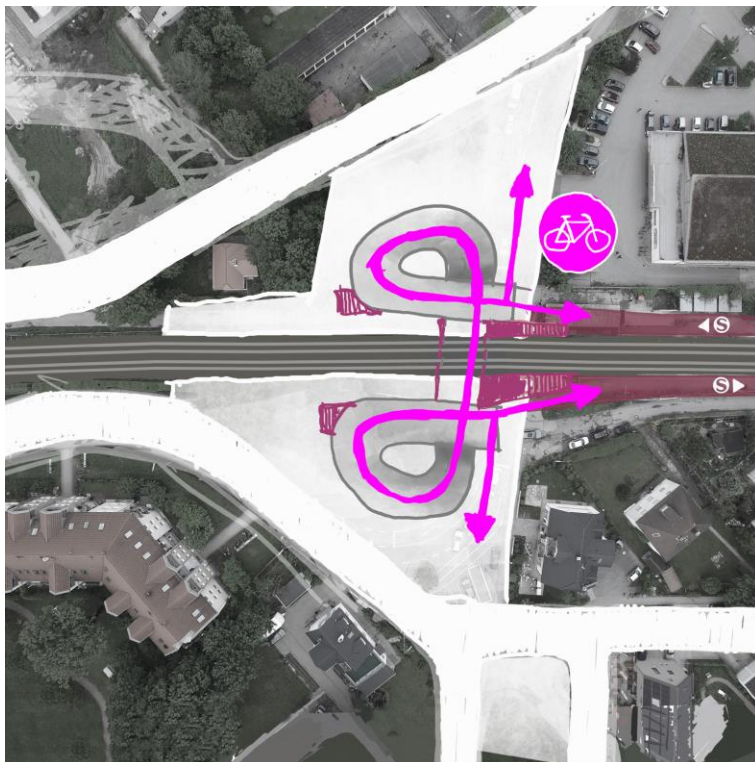


Abb. Skizze gewendelte Rampe zur barrierefreien Erschließung des S-Bahn-Halts sowie zur Anbindung des Fuß- und Radverkehrs.

3.4 Verständnisfragen

Im Anschluss an die Vorträge können Verständnisfragen gestellt werden. Diese beziehen sich in erster Linie auf die Neuordnung der verkehrlichen Situation. Insbesondere Fragen der Verkehrssicherheit für Kinder an Querungsstellen wie an der Einmündung Moosglöckchenweg/Feldmochinger Straße bewegen die Teilnehmenden. Darüber befürchten mehrere Teilnehmende eine Zunahme des Verkehrsaufkommens. Es wird von Seiten des Baureferats darauf verwiesen, dass die Planungen mit den Straßenverkehrsbehörden (Kreisverwaltungsreferat) abgestimmt sind und den verkehrlichen Vorgaben entsprechen.

Fragen zu spezifischen Grundstücken oder einzelne Eigentümerinnen und Eigentümer betreffende Aspekte, wie Ausgleichszahlungen, werden auf individuelle Gespräche verwiesen.

4. Diskussion in Arbeitsgruppen

Nach den Vorträgen und der Beantwortung der Verständnisfragen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an vier Stationen in moderierten Diskussionen ihre Vorschläge einzubringen. Alle Stationen sind mit Plänen und einer Darstellung des städtischen Raums sowie der Rampenvarianten ausgestattet. Ein von einem Bürger mitgebrachter Vorschlag wird, auf dessen Wunsch hin, zusätzlich an einer Station auf einer eigenen, gesonderten Präsentationsfläche gezeigt.

Die anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Referate sowie der Landschaftsarchitekt stehen für Rückfragen zur Verfügung.

Folgende Themen und Aspekte werden an den vier Stationen vertieft diskutiert:

Verkehr

- Bei den vorgestellten Plänen ist eine Variante mit Radweg entlang der neuen Straße die allgemein bevorzugte Variante. Dabei soll in beiden Richtungen ein Radweg angelegt werden. Dieser führt über die gesamte Länge der Rampe und der Unterführung bis zu dem südlichen Punkt, an dem die neue Feldmochinger Straße auf die alte mündet.
- Die Sicherung der Einmündung Moosglöckchenweg auf Feldmochinger Straße muss Priorität bei den Weiterentwicklungen der Planungen haben. Die Sicherheit, insbesondere für Schulkinder, ist nach Einschätzung der Teilnehmenden durch die dargestellte Mittelinsel nicht gegeben. Ebenso ist die Abbiegesituation problematisch. Durch eine Ampelschaltung würden neue Staus entstehen. Von daher wäre auch diese Variante nicht akzeptabel. Es wird die Idee eines Kreisverkehrs geäußert.
- Es wird ohne einheitliches Votum diskutiert, ob die Himmelschlüsselstraße verkehrsberuhigt werden soll.
- Es sollen KFZ-Vorfahrten zum Abholen und Bringen an der S-Bahn vorgesehen werden („Kiss & Ride“). Es fehlen Parkplätze im Bereich der S-Bahn. Eine P&R-Anlage soll nach Meinung einiger Teilnehmer Abhilfe schaffen. Andere sprechen sich gegen die Schaffung von Parkplätzen aus, um nicht zusätzlichen Verkehr anzuziehen.
- Für die Aufstellung von Rädern müssen ausreichende, geordnete Kapazitäten geschaffen werden.
- Angeregt wird eine Erweiterung der Zone Tempo 30 auf der Feldmochinger Straße bis zur Unterführung.

Rampenführung

- Es wird diskutiert, ob die Barrierefreiheit auch durch einen Aufzug sichergestellt werden kann und damit die Rampen steiler und kürzer angelegt werden können. Das Baureferat führt aus, dass durch Defekte oder bei Wartungen die Aufzüge manchmal ausfallen. Die Querung für mobilitätseingeschränkte Menschen muss aber zu jeder Zeit gewährleistet sein. Dies kann daher nicht durch Aufzüge allein, sondern dann nur durch ergänzende entsprechende Rampen gewährleistet werden.
- Die Rampenführung wird in verschiedenen Varianten diskutiert. Grundsätzlich wird gefordert, dass eine maximale helle, lichte Situation geschaffen werden muss, um Angsträume zu vermeiden. Zur Belichtung sollte die Anlage, wo es möglich ist, oben offen sein. Durch eine großzügige Dimensionierung soll maximale Verkehrssicherheit geschaffen werden.

Nutzung

- Die Notwendigkeit der Schaffung eines Platzes im Sinne eines Ortszentrums mit entsprechenden Nutzungen wird kontrovers diskutiert.
- Der kommunikative Aspekt steht im Vordergrund der Nutzungswünsche. Vorgeschlagen werden Gastronomieeinrichtungen, ein Wochenmarkt und Stufen als Sitzgelegenheit.
- In der in einer Arbeitsgruppe von einem Bürger vorgestellten Visualisierung bildet ein Bürgerpavillon den zentralen Ort des Stadtraums, umgeben von Bepflanzung.
- Eine Wasserwand oder ein Brunnen könnten das Mikroklima verbessern.
- Da der Ort ohnehin laut ist, werden Nutzungsmöglichkeiten für Sport wie ein Basketballkorb vorgeschlagen.
- Einige Teilnehmende plädieren für die Anlage von Parkplätzen, andere sind dagegen.

Gestaltung der Flächen

- Es wird vorgeschlagen, das bestehende Kriegerdenkmal zu verlegen, z.B. auf das Grundstück hinter der Kirche.
- Die Lärmschutzwände sollen, wenn möglich, begrünt werden. Die Bepflanzungen dürfen die Sichtbeziehungen im Platzbereich nicht stören, um die Sicherheit für Querende zu gewährleisten. Es wird befürchtet, dass die Lärmschutzwand auf Ostseite der Bahn die Trennung des Stadtraums noch verstärken wird.
- Eine gute Beleuchtung ist sehr wichtig, eventuell als Kunstprojekt.
- Überwiegende Zustimmung findet der Vorschlag, die gesamte Fläche als „offenen Trichter“ abzusenken. Als Vorbild wird die Situation an der Münchner Freiheit genannt.

5. Zusammenfassung im Plenum

Die Moderatorin fasst die oben dargestellten Ergebnisse der Diskussion an den Stationen im Plenum nach einer kurzen Auswertung zusammen:

Die Diskussionen an den Stationen verliefen sehr engagiert, wobei Wünsche und Schwerpunktsetzungen durchaus kontrovers waren. Grundsätzlich wurde deutlich, dass die Gestaltung des zur Verfügung stehenden städtischen Raums in engerem Zusammenhang mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen gesehen wird. Die Diskussion beschränkte sich daher nicht alleine auf mögliche Nutzungen der Flächen, sondern insbesondere auch auf die Verknüpfung der Flächen mit dem umliegenden Stadtraum und die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr.

Von mehreren Teilnehmenden wurde die vorgestellte Verkehrsplanung abgelehnt und die Tieferlegung der Bahn als „einzig vernünftige Lösung“ gesehen. Auch für die Beibehaltung der bisherigen Situation plädierten einige Teilnehmende.

Bei den vorgestellten Planungen der Verkehrsführung wurde eine Variante mit Radweg eindeutig priorisiert. Es wurde deutlich, dass die Sicherung der Einmündung Moosglöckchenweg auf Feldmochinger Straße in der vorgestellten Variante als nicht tragfähig gesehen wird. Ohne weitere Bearbeitung dieser konkreten Verkehrssituation wird keine Akzeptanz der Gesamtmaßnahme zu erzielen sein. Wesentlich ist die Sicherheit der Querung der zahlreichen Schülerinnen und Schüler, die diesen Weg nutzen.

Überwiegend formulierten die Teilnehmenden, dass der städtische Raum aus ihrer Sicht nicht die Potenziale für einen Platz im Sinne eines Ortszentrums hat. Durch die verbleibende Bahntrasse wird kein zusammenhängender Platzcharakter entstehen.

Der Vorschlag einer Absenkung der jeweiligen Flächen vor der zukünftigen Unterführung fand große Zustimmung. Unterhalb der Bahntrasse könnte durch eine großzügige Unterführung eine erlebbare Verbindung der beiden Seiten entstehen. Der entstandene Ort könnte durch eine Lichtinstallation auch bei Dunkelheit attraktiv sein.

Die Moderatorin weist darauf hin, dass die im Rahmen der Veranstaltung gesammelten Ideen und Vorschläge dokumentiert und in der weiteren Bearbeitung soweit als möglich berücksichtigt werden. Die Teilnehmenden stimmen der Zusammenfassung zu und plädierten dafür, auf Basis der Ergebnisse die Ideenvorschläge am 22. September im Rahmen des zweiten Workshops zu diskutieren.

6. Verabschiedung und Ausblick

Peter Schösser bedankt sich für die Mitwirkung und das Interesse der Teilnehmenden und gibt einen kurzen Überblick über das weitere Verfahren:

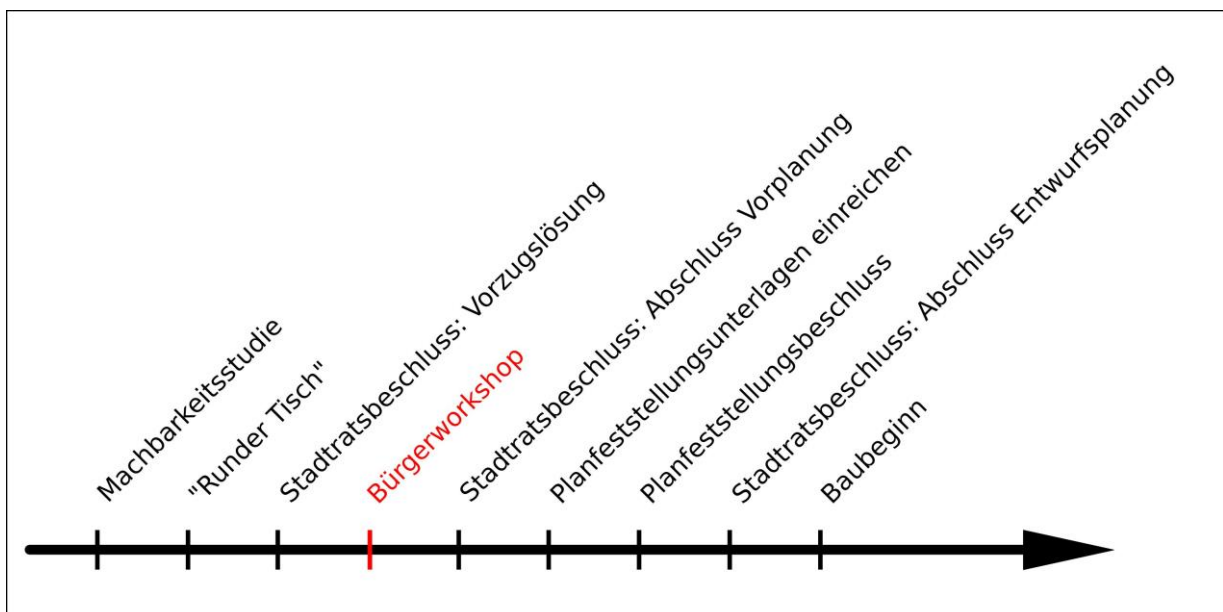


Abb. Verfahrensablauf

Nach dem 2. Bürgerworkshop am 22. September werden die Ergebnisse zusammengefasst und dem Stadtrat vorgestellt. Wegen der aktuell nicht abschätzbaren Dauer des Planfeststellungsverfahrens kann noch keine belastbare, seriöse Terminplanung erfolgen. Mit einem Baubeginn vor 2020 ist jedoch nicht zu rechnen.

Nach Verabschiedung endet der Workshop um 21:45 Uhr.

IV. Dokumentation der Veranstaltung am 22. September 2016

1. Ablauf

- 18:00 Einlass und Registrierung
- 18:30 Begrüßung und Vorstellung der Ziele der Veranstaltung (Peter Schösser, Baureferat Tiefbau, Abteilung Straßenplanung und -bau/Projektmanagement)
Ablauf des Abends (Nicolette Baumeister, Moderatorin)
- 18:45 Präsentation der Überarbeitung der Verkehrsplanung (Peter Schösser)
- 19:00 Verständnisfragen und Kommentare der Teilnehmenden zur Verkehrsplanung
- 19:30 Präsentation der Vorschläge für die Gestaltung der Rad- und Fußgängerunterführung am S-Bahnhalte Fasanerie (Florian Hochstätter, Baureferat Hochbau, Abteilung Gestaltung öffentlicher Raum)
- 19:50 Moderierte, offene Diskussion im Plenum
- 20:40 Zusammenfassung der Ergebnisse im Plenum (Nicolette Baumeister)
- 20:50 Weiteres Vorgehen und Verabschiedung (Peter Schösser)
- 21:00 Ende der Veranstaltung

2. Begrüßung und Einführung

Peter Schösser, Baureferat Tiefbau, Abteilung Straßenplanung und -bau/Projektmanagement, begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer, namentlich den Vorsitzenden des BA 24, Herrn Georg Auerbach sowie die Stadträtin Frau Heide Rieke, SPD. Er vermittelt, dass die Zeit zwischen den beiden Workshops intensiv genutzt wurde, um die Kritik und Wünsche aus der ersten Veranstaltung auszuwerten. Ausgehend von den Diskussionsschwerpunkten des ersten Workshops sollen die Ergebnisse einer möglichen Weiterentwicklung vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert werden.

Die Moderatorin fasst die Ergebnisse des Workshops am 27. Juli 2016 zusammen. Die im ersten Workshop gemachten und dokumentierten Vorschläge wurden ergänzt durch zwei nachgereichte Beiträge von Teilnehmenden; auch diese wurden dem Planungsteam zur Verfügung gestellt.

Zielsetzung des zweiten Workshops war es, die Meinung und Einschätzung der Teilnehmer zu den erarbeiteten Vorschlägen zur Verkehrsführung zu diskutieren, zu dokumentieren und, darauf aufbauend, die Planungen weiter zu konkretisieren. Auf der Basis des vorausgegangenen Workshops wurden Ideenkonzepte für die Fuß- und Radwegunterführung am S-Bahnhalte erarbeitet, die ebenfalls vorgestellt und diskutiert werden sollen. Auf dieser Grundlage soll dann die Planung erfolgen.

3. Vorträge

3.1 Präsentation der Überarbeitung der verkehrlichen Planungen

Der Vortrag von Peter Schösser legt den Fokus auf drei, in dem ersten Workshop besonders intensiv diskutierte Themen:

- Optimierung des Konzeptes für den Radverkehr
Die Anregungen aus dem ersten Workshop wurden aufgegriffen. Der Forderung nach beidseitig baulichen Radwegen entlang der Feldmochinger Straße wird in den neuen Planungen entsprochen.



Abb. Radwegführung Feldmochinger Straße

- Modifizierung des Konzeptes für die Anbindung Moosglöckchenweg.
Die Sicherung der Einmündung Moosglöckchenweg auf Feldmochinger Straße hatte in dem ersten Workshop Priorität, insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit für Schulkinder sowie der Abbiegesituation. In den vorgestellten Überarbeitungen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Querung durch Signalanlagen.
 - Regelung des Ab- bzw. Einbiegens in den Moosglöckchenweg von der Feldmochinger Straße, ebenfalls durch Signalanlagen.
 - Bessere Positionierung der Bushaltestellen.



Abb. Anbindung Moosglöckchenweg

Im Anschluss an die Präsentation haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Überarbeitung zu kommentieren und Fragen zu stellen.

Grundsätzlich wird die vorgestellte Überarbeitung der Planungen positiv beurteilt. Die Fragen und Anregungen beziehen sich in erster Linie auf Alternativen zur Situierung der Radwege und der Einmündung Moosglöckchenweg. Sie werden von Peter Schösser mit dem Hinweis beantwortet, dass es wesentlich bei den Planungen war, soweit als möglich Eingriffe auf Privatgrund zu vermeiden. Die vorgeschlagenen Alternativen wären nur mit größeren Eingriffen in Privatgrund umsetzbar.

Die Frage nach der zukünftigen Situierung des Kriegerdenkmals wird mit dem Hinweis beantwortet, dass ein neuer Standort noch nicht feststeht, eine Aufstellung im näheren Umfeld jedoch geplant und Bestandteil der Konkretisierung der Planungen ist.

3.2 Anforderungen an die Rad- und Fußgängerunterführung am S-Bahn Halt

Im Anschluss an die Präsentation und Diskussion der verkehrlichen Planungen werden die Ideen für die Unterführung der Bahntrasse durch Florian Hochstätter, Baureferat Hochbau, Abteilung Gestaltung öffentlicher Raum, vorgestellt.

Einführend fasst er die allgemeinen Anforderungen zusammen:

- Hohe Verkehrssicherheit
- Lichte und helle Unterführung als wesentliche Forderung aus dem ersten Workshop
- Optimale Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer, unter besonderer Berücksichtigung auch von Menschen mit Handicap

Nach Auswertung der Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aus der ersten Veranstaltung sind in der Überarbeitung zwei unterschiedliche Ideen entwickelt und visualisiert worden.

Idee 1: Ortsmitte/Platz

Dieser Vorschlag beinhaltet das Potenzial, eine Ortsmitte zu schaffen, mit einem großzügigen Platz, ungefähr auf Straßen-/ Bahnsteigniveau als Ankunftsort und Treffpunkt. Es bleiben relativ große, zusammenhängende Flächen an der Oberfläche erhalten. Der Platz bietet damit auch Möglichkeiten, hier Märkte oder andere Veranstaltungen durchzuführen. Die Querung erfolgt über eine etwa 4 m in die Tiefe führende, gewendelte, notwendigerweise flache (max. 6 %) und breite Rampe (6,25 m). Radfahrer und Fußgänger werden nebeneinander geführt. Durch zusätzliche Lichtöffnungen wird das Licht bis in die Tiefe geführt. Bepflanzungen sind im Auge der Rampe denkbar. Zusätzlich gibt es für Fußgängerinnen und Fußgänger Treppen direkt neben dem S-Bahn-Steig für eine schnelle Querung.



Idee 1: Ortsmitte, Platzcharakter, Aufsicht



Idee 1: Ortsmitte, Platzcharakter, Visualisierung



Idee 1: Ortsmitte, Platzcharakter, Visualisierung

Idee 2: Inszenierte Wegeverbindung

Der Vorschlag legt den Schwerpunkt auf die Verbindung der bisher durch die Bahntrasse getrennten Stadträume. Die Wegeverbindung wird großzügig und licht inszeniert. Der Ort wird weniger als Platz, sondern als skulpturaler Weg gestaltet. Eine multifunktionale Nutzung der Flächen ist dadurch eingeschränkt. Durch eine Freitreppenanlage und Terrassierungen entsteht ein spannend inszenierter Weg, der sich als Treffpunkt gut eignet.

Zwei getrennte Rampeanlagen, einmal für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen mit Zugang in direktem Nahbereich der Bahnsteige (max. Steigung 6 %) und einmal separat für Radfahrer, sorgen für hohe Sicherheit in der Benutzung sowie barrierefreie Unterquerung. Für Fußgänger besteht über die Freitreppenanlage eine davon völlig unabhängige Bewegungsmöglichkeit.



Idee 2: Inszenierte Wegeverbindung, Aufsicht



Idee 2: Inszenierte Wegeverbindung, Visualisierung



Idee 2: Inszenierte Wegeverbindung, Visualisierung

Die Teilnehmenden äußern sich positiv zu den Konzeptideen.

In der anschließenden Diskussion zeigt sich, dass die Idee 2 als inszenierte Wegeverbindung priorisiert wird. Die dargestellte, großzügige Querung und die Nutzungsmöglichkeiten der Platzflächen bieten nach Einschätzung der Teilnehmenden vielfältige Potenziale. Auch kleinere Stadteiffeste sind nach Einschätzung der Teilnehmenden auf den abgesenkten Flächen möglich. Ebenso wird das Potenzial, eine Ortsmitte zu schaffen, bei dieser Lösung als gleichwertig eingeschätzt.

Die Frage nach Parkplätzen wird dahingehend beantwortet, dass es wie bisher auch in der neuen Situation keine dauerhaften Parkplätze geben wird. Eventuell können im Platzbereich oder am Moosglöckchenweg Parkplätze entstehen, dazu gibt es aber noch keine ausgereiften Planungen.

Es ist jedoch eine „Kiss & Ride“-Bucht zum Aussteigen und Abholen geplant. Stellplätze für Fahrräder sind vorgesehen, waren zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht Bestandteil der Planung.

Zu der abermals vorgebrachten Frage, ob die Barrierefreiheit nicht durch Aufzüge hergestellt werden kann, verweist Florian Hochstätter wie im ersten Workshop darauf, dass die Querungsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen auch bei zeitweisem Ausfall der Aufzüge gesichert sein muss. Deshalb sind Rampen unverzichtbar. Die Möglichkeit Aufzüge anzubieten wird von Florian Hochstätter, auch mit dem Hinweis auf die hohen Kosten in Herstellung und Wartung für die Landeshauptstadt München, nicht in Aussicht gestellt.

In der Diskussion um gestalterische Details werden folgende Vorschläge und Anregungen von den Teilnehmenden eingebracht:

- Integration einer Aufenthaltssituation, eventuell pergolaartig überbaut, als Bürgertreff
- Überdachung eines Teilbereichs mit luftiger Dachkonstruktion
- Viel Grün, Bepflanzung bis in die unteren Ebenen
- Lichtinstallation unter der Bahntrasse
- Integration von Wasser, zum Beispiel als Brunnen
- Harmonische Materialwahl (Naturstein, Holz)
- Keine scharfen Kanten sondern „runde Ecken“
- Unterführung so breit wie möglich

Peter Kühn (Burger Landschaftsarchitekten, Susanne Burger und Peter Kühn Partnerschaft) erläutert, dass gestalterische Details in der Weiterentwicklung konkretisiert werden, dabei aber berücksichtigt werden muss, dass auch bautechnische Aspekte und Kosten eine wesentliche Rolle spielen.

Von der Interessengemeinschaft Fasanerie aktiv e.V. wird nochmals die Forderung eingebracht, die Lösung einer Tieferlegung der Bahn zu diskutieren. Ein Mitglied verweist an dieser Stelle auf die Aktivitäten der Interessengemeinschaft, die mit Bezug auf eine in ihrem Namen veranstaltete Bürgerbefragung die Einstellung der Planung der Straßenunterführung fordert.

Frau Stadträtin Heide Rieke erläutert, dass die Diskussion um Tieferlegung der Bahn bereits über Jahre geführt wurde, aber aus Kostengründen nicht realisierbar sei und daher vom Münchner Stadtrat bereits abgelehnt wurde. Dieses sei ein eindeutiges politisches Votum. Die heutige Diskussion solle daher der Erörterung der dargestellten Möglichkeiten dienen und entsprechend genutzt werden. Diesem Appell schließen sich die Teilnehmenden mehrheitlich an. Der Interessengemeinschaft wird die Möglichkeit eingeräumt, im Anschluss an die Veranstaltung den Veranstaltungsort für eine interne Diskussion bis zur Schließung des Veranstaltungsortes zu nutzen. Diese Möglichkeit wird akzeptiert und wahrgenommen.

4. Zusammenfassung (Nicolette Baumeister)

Die Weiterentwicklung der in der ersten Bürgerwerkstatt am 27. Juli 2016 eingebrachten Ideen wird ganz überwiegend von den Teilnehmenden begrüßt und positiv beurteilt. Die Potenziale, auf dieser Basis die Vorschläge in eine konkrete Planung überführen zu können, werden anerkannt.

Auch die Weiterentwicklung der verkehrlichen Planungen wird als Schritt in die richtige Richtung gesehen. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wird durch die vorgeschlagenen Maßnahmen als deutlich erhöht eingeschätzt. Aspekte wie Parkplätze sowohl für PKW als auch Räder müssen noch untersucht werden, da dazu bisher keine konkreten Planungen vorliegen.

Im Fokus der Diskussionen um die Anforderungen an die Rad- und Fußgängerunterführung am S-Bahnhalt Fasanerie steht die Idee der „inszenierten Wegeverbindung“ (Idee 2). In dieser Variante wird das größere Entwicklungspotenzial gesehen. Positiv werden die Weite und Offenheit der Querung selbst, die Sicherheit der Wegeführung und die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums mit mehreren Ebenen gesehen. Gewünscht wird eine möglichst grüne Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Ort soll als Treffpunkt, aber auch als Veranstaltungsort für kleinere Stadtteilveranstaltungen nutzbar sein.

5. Ausblick

Peter Schösser bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Interesse und ihre konstruktive Mitwirkung. Auf Basis des Votums der beiden Bürgerworkshops wird nun die Konkretisierung der Planung möglichst zügig beginnen, wobei aktuell noch kein konkreter Terminplan besteht.

Er stellt in Aussicht, den Wunsch der Teilnehmenden, über den Fortgang der Planungen informiert und weiter einbezogen zu werden, mit dem BA abzustimmen. Da das Projekt von großer Bedeutung für den Stadtteil ist, sollen entsprechende Möglichkeiten eruiert werden. Nicolette Baumeister schließt die Veranstaltung um 21:00 Uhr.