

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

1. Ergebnis des Nutzungskonzeptes
2. Weiteres Planungsverfahren

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07899

Anlagen

Anlage 1: Umgriff Planungsgebiet

Anlage 2: Nutzungskonzept

Anlage 3: Stellungnahme des Bezirksausschusses 10 Moosach vom 17.05.2017

Anlage 4: Stellungnahme des Bezirksausschusses 11 Milbertshofen - Am Hart
vom 15.05.2017

Anlage 5: Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 Feldmoching - Hasenberg
vom 12.05.2017

Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (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.

Zusammengenommen 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, 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-Bahnhalt 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.

In einem Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086) wurden dem Stadtrat die Ergebnisse des „Runden Tisches“ vom Juli 2014 vorgestellt. Das Baureferat wurde beauftragt, ein Nutzungskonzept zu erarbeiten und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Runden Tisches“ und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abzustimmen. Außerdem wurde das Baureferat beauftragt, auf der Grundlage des Nutzungskonzeptes das weitere Planungsverfahren dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

In einem Beschluss des Kommunalausschusses vom 28.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05056) wird der Bodensanierung und Kampfmittelerkundung im Planbereich der Nord-Süd-Grünverbindung zugestimmt und das Kommunalreferat ermächtigt, die notwendigen Bodensanierungsmaßnahmen zu beauftragen. Zudem wurde in einem Ergänzungsantrag beschlossen, den Umgang mit der Gleistrasse im Zuge der Realisierung des Projektes im Rahmen eines Wettbewerbes zu klären.

2. Projektziele

Als Basis für die Erarbeitung des Nutzungskonzeptes dienen die übergeordneten Projektziele, die im Zuge der Grundlagenermittlung und des „Runden Tisches“ erarbeitet und abgestimmt wurden. Sie wurden im Stadtratsbeschluss vom 13.10.2015 wie folgt formuliert:

- Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes unter Berücksichtigung artenschutzrechtlich relevanter Tierarten
- Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen Fuß- und Radwegverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB-Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile
- 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
- Schaffung einer flexiblen, generationsübergreifenden und durchgängigen Grünverbindung westlich der Landshuter Allee mit Raum für Aneignung und Entwicklung, Gleisanlagen als gestalterisches Element integrieren
- Erhalt und Sanierung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücken über die Triebstraße und über den Georg-Brauchle-Ring für die Fuß- und Radwegverbindung und zur Biotopvernetzung
- Erhalt, Sanierung und Nutzung des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes mit Umfeld als Ort für offene, nicht kommerzielle Jugendkultur und wandelbare Nutzungen, optische Aufwertung.

Aufgabe des Nutzungskonzeptes ist es, die Spielräume und die erforderlichen Flächenzonierungen für die Entwicklung einer Trockenbiotop-Verbundachse und für ein schlüssiges Rad- und Fußwegesystem sowie Bereiche für Aktivitäten und Spielangebote abzuwägen und festzulegen. Neben einer räumlichen Zuordnung der Nutzungsflächen werden Lösungen für konkurrierende Projektziele entwickelt und aufgezeigt, um damit eine Grundlage für die anschließende Objektplanung bzw. -gestaltung zu schaffen.

3. Nutzungskonzept

Zur Auswahl eines geeigneten Planungsbüros für die Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für die Nord-Süd-Grünverbindung wurde ein beschränktes Auswahlverfahren mit 5 Planungsbüros durchgeführt. Nach Bewertung von vorgegebenen Parametern wie Projekteinschätzung, Projektorganisation, Vorgehensweise und Honorar wurde für diese Aufgabe das Büro Fugmann Janotta Partner aus Berlin ausgewählt und beauftragt.

Die Ergebnisse des Nutzungskonzeptes lassen sich wie folgt darstellen (siehe auch Anlage 2):

Trotz der diversen, teilweise miteinander konkurrierenden Anforderungen und Ziele ist die Entflechtung von Denkmalschutz, Naturschutz und Freiraumnutzungen im Planungsgebiet machbar. Auf dem langen, aber sehr schmalen Planungsgebiet können eine Trockenbiotop-Verbundachse, ein Rad- und Fußwegesystem sowie verschiedene Nutzungsbereiche bzw. Möglichkeitsräume verortet werden. Durch einen behutsamen Umgang mit der Topografie können neue Elemente (z. B. Rampen und Wege) unauffällig in die Hügellandschaft des Olympiaparks eingefügt werden. Es wurden im Nutzungskonzept möglichst einfache aber angemessene Lösungen entwickelt, wodurch unnötige Kosten und ein großer Aufwand vermieden werden können.

Das Planungsgebiet soll unter dem Leitbild „Natur findet Stadt“ weiterentwickelt werden. Der Natur soll ein gewisser Spielraum gelassen werden, um u. a. die Artenvielfalt zu erhöhen. Nach Möglichkeit sollen auch Angebote zur Naturerfahrung im städtischen Raum gefördert werden. Das vorhandene, historische Bahnhofsbauwerk samt der Gleisanlagen wird als gestalterisches Element in die Planung integriert. Die Rauigkeit des Ortes soll erhalten bleiben, da gerade diese dem Areal die besondere, einzigartige Atmosphäre verleiht.

Im Übrigen ist auf folgende Punkte hinzuweisen:

3.1 Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse

Die Verbundachse soll im Westen des Planungsgebietes im Bereich des ehemaligen Industriegleises angelegt werden und hat eine Breite von ca. 15 bis 30 Metern. Der Anschluss an die Flächen des ehemaligen Gaswerksgeländes im Süden als auch an den Rangierbahnhof im Norden ist damit ohne Verschwenk möglich. Um diese Trasse als Lebensraum für artenschutzrechtlich relevante Tierarten zu entwickeln und die notwendige Besonnung zu erreichen, ist eine flächige Entfernung des Bewuchses notwendig. Ein Gehölzstreifen an der westlichen Grenze zu den Nachbargrundstücken bleibt erhalten. Das Betreten der Vernetzungsachse soll durch geeignete Gestaltung verhindert werden (Schotterstreifen, Pflanzenauswahl etc.).

3.2 Schaffung einer durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung

Für die Wegeverbindung wurden mehrere Varianten insbesondere im Bereich der Bahnanlagen geprüft. Grundlegendes Ziel aller Planungsüberlegungen war die Herstellung einer durchgehend barrierefrei zu nutzenden Wegeverbindung mit ebenso barrierefreien Anschlüssen an den Bestand.

Im Ergebnis wird der Fuß- und Radweg im nördlichen und südlichen Planungsbereich auf einer gemeinsamen Trasse mit ca. 4,50 Metern Breite geführt.

Im Bereich der Bahnsteige verläuft der Fußweg als großzügige Promenade auf dem westlichen Bahnsteig getrennt vom Radweg. Dieser wird westlich der Bahnsteige mit ca. 3 Metern Breite auf der ehemaligen Gleisebene geführt. Auf Höhe des Bahnhofsbauwerkes werden die beiden Wege wieder zusammengeführt und verlaufen auf gemeinsamer Trasse bis zum Süden der Grünverbindung. Die Trasse soll beleuchtet und mit ausreichend Sitzgelegenheiten entlang des Weges ausgestattet werden.

Durch geeignete Anbindungen an den Bestand kann bei dieser Wegeführung auf die Anlage von größeren Rampen- und Brückenbauwerken verzichtet werden. Im Norden müssen für den Anschluss an die vorhandene Unterführung unter dem DB-Nordring im Bereich der Kleingartenanlage voraussichtlich 6 Parzellen umgesiedelt werden. Gespräche mit dem Kleingartenverband und dem Vorstand der Kleingartenanlage haben bereits stattgefunden.

3.3 Vernetzung in West-Ost-Richtung

Zusätzlich zum bestehenden Kusocinskidamm sollen zwei weitere Verbindungen zum westlich gelegenen Stadtteil Moosach entstehen.

Eine im Norden des Grundstücks des Berufsschulzentrums an der Riesstraße und eine weitere im Norden der Olympia-Pressenstadt zum Werner-Friedmann-Bogen. Letztere wäre insbesondere für die nördlichen Stadtgebiete als direkte Verbindung zum Olympia-Einkaufszentrum wünschenswert und wird daher im Nutzungskonzept als Fußwegeverbindung vorgesehen.

Aufgrund der Festsetzung als „Fläche mit Geh- und Leitungsrecht dinglich zu sichern zugunsten der Landeshauptstadt München“ im Bebauungsplan Nr. 610 und der erfolgten Eintragung dieses Gehrechtes ins Grundbuch sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Flächen als Wegeverbindung zweifelsfrei gegeben.

Beide Wegeverbindungen queren die Biotopvernetzungssachse und müssen aufgrund der Anforderungen des Naturschutzes in diesem Bereich über Stege- bzw. Brückenbauwerke geführt werden. Um die Barrierefreiheit herzustellen, sind an beiden Übergängen Rampen für den Anschluss an den Bestand vorgesehen.

Die Anbindung der Nord-Süd-Wegeverbindung an den Olympiapark nach Osten erfolgt für die aus Norden kommenden Nutzer nördlich des Kusocinskidammes mit Anbindung an das bestehende Wege- und Brückensystem des Olympiaparks. Im Bereich des Bahnhofs wird aus gestalterischen und denkmalschutzrechtlichen Gründen auf zusätzliche Rampen oder Brückenbauwerke verzichtet und der Weg südlich des Bahnhofsbauwerkes an den Vorplatz und den Werner-Seelenbinder-Weg angebunden.

3.4 Nutzungsbereiche

Nördlich des Kusocinskidamms sieht das Nutzungskonzept eine Zone für mögliche ruhige Nutzungsangebote vor. Größere Spielangebote sind nicht vorgesehen. Das Bahnhofsumfeld zeichnet sich als Ort der Jugendkultur aus. Hier soll ein Ort entstehen, der für keine bestimmten Einzelnutzungen angelegt ist, sondern das selbstbestimmte Tun und die Kreativität fördert sowie eine prozesshafte Entwicklung der Nutzungen zulässt. Der Vorplatz auf der oberen Ebene wird als offener Ort für Kommunikation und Interaktion für alle Alters- und Nutzergruppen entwickelt.

Südlich des Georg-Brauchle-Rings können aufgrund der geringen Breite und der bereits vorhandenen bzw. geplanten Ausgleichsflächen kaum noch weitere Nutzungen angeordnet werden. Dieser Abschnitt fungiert deshalb als „Transitraum“.

Aufgrund denkmalschutzrechtlicher Vorgaben aber auch aus wirtschaftlichen Gründen werden die Bahnsteige und die vorhandenen Gleistrassen der ehemaligen S-Bahn in das Freiraumkonzept integriert und bilden das Rückgrat für die künftige Gestaltung.

Der Verbleib der Olympiagleise im Boden ist gemäß den Vorgaben des Referates für Gesundheit und Umwelt bei einer Überdeckung der Gleisanlagen mit ca. 10 cm unbelastetem Material in Hinblick auf Altlasten und mögliche Beeinträchtigungen unbedenklich. Daher kann auf einen kostspieligen Ausbau der Gleisanlagen verzichtet werden und darüber hinaus die Besonderheit des Ortes gewahrt bleiben. Als gestalterisches Element sollten die Gleisanlagen in Teilen sichtbar bleiben. Durch Auffüllungen der Gleistrasse im Bahnsteigbereich kann auch die Absturzhöhe zwischen Bahnsteigen und Gleiskörper auf ein gesetzlich vorgegebenes Maß reduziert werden. Die ehemalige Gleisebene zwischen den Bahnsteigen bleibt weitgehend frei von Einbauten und soll entsprechend dem Leitbild als naturnaher Park sehr zurückhaltend gestaltet werden. Der westliche Bahnsteig wird als Teil der übergeordneten Wegeverbindung als großzügige Promenade mit Sitzgelegenheiten ausgebaut. Am östlichen Bahnsteig werden Flächen vorwiegend für temporäre und experimentelle Nutzungen angeordnet.

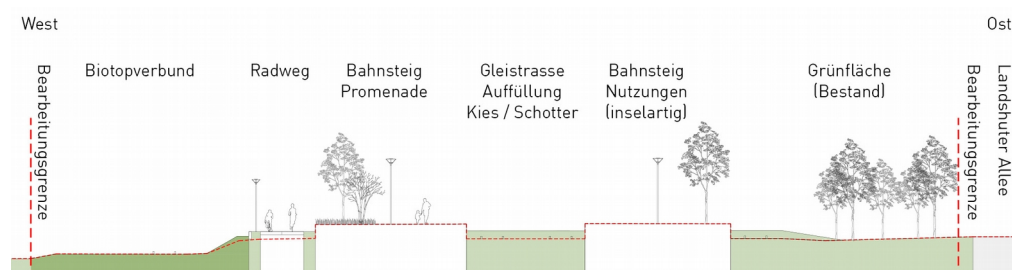


Abb. 1: Fugmann Janotta Partner, aus: Nutzungskonzept (Anlage 2)

3.5 Erhalt und Sanierung der vorhandenen Brückenbauwerke

Im Planungsgebiet der Grünverbindung befinden sich 3 Brückenbauwerke. Bei allen Bauwerken handelt es sich um ehemalige Bahnbrücken, die seit der Stilllegung 1988 nicht mehr in Benutzung und für den öffentlichen Verkehr gesperrt sind. Sämtliche Gleise wurden belassen. Betoninstandsetzungsarbeiten sind bei allen Brücken notwendig.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bauwerke:

BW 40/103 (westliche Brücke über die Triebstraße)
 BW 40/104 (östliche Brücke über die Triebstraße)
 BW 40/52 (Brücke über den Georg-Brauchle-Ring)

Nach dem Nutzungskonzept müssen alle 3 Bauwerke instandgesetzt und entsprechend der neuen Nutzung angepasst werden:

BW 40/103	zukünftige Nutzung als Biotopbrücke („Grünbrücke“)
BW 40/104	zukünftige Nutzung als Radwegbrücke
BW 40/52	zukünftige Nutzung als Biotopbrücke („Grünbrücke“)

Davon betroffen sind bauliche Aspekte (z. B. Abdichtung), Fahrgewegbreiten, Geländehöhen etc.

3.6 Bahnhofsbauwerk und Umfeld

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 Bahnhofplatz befinden sich mehrere kleinere Wirtschaftsräume (Raumgrößen von ca. 6 bis ca. 18 qm, Gesamtfläche ca. 130 qm) sowie eine sich von ca. 15 Metern auf ca. 7 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.

Der Bahnhof wurde 1988 stillgelegt und ist seither ungenutzt. Entsprechend umfangreich sind die notwendigen Instandsetzungsarbeiten für eine künftige Nutzung:

- Ertüchtigung der Bausubstanz (Betonsanierung, Herstellung der Verkehrssicherheit)
- Erneuerung der technischen Gebäudeausstattung (Elektro- und Sanitärinstallation).

Die Ausstattung wird in Abhängigkeit von der künftig dort vorgesehenen Nutzung hergestellt.

Zur Entwicklung des Ortes wurde eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe (Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Sozialreferat, Kulturreferat, Kommunalreferat, Referat für Bildung und Sport) gegründet, die die notwendigen baulichen Maßnahmen und die Konzepterarbeitung für jugendkulturelle Nutzungen betreut.

Im Bahnhofsumfeld soll nun die Möglichkeit für prozesshafte Entwicklung („Wandel als Konzept“) und offene, vielfältige Nutzungen mit dem Schwerpunkt Jugendkultur geboten werden. Der Vorplatz / Lindenhain bleibt als ruhiger und offener Ort erhalten, der Raum für Begegnung und Kommunikation bietet.

Das Bahnhofsbauwerk soll als skulpturales Baudenkmal erhalten bleiben, im Bereich des Flugdaches sollen keine weiteren Einbauten vorgesehen werden. Temporär kann die geräumige Platzfläche für Kunst, Ausstellungen / Installationen oder Veranstaltungen genutzt werden, z. B. für kleinere Stadtteilstädte oder Events aus der Jugendszene.

Die Galerie im Untergeschoss des Bahnhofsbauwerkes soll auch künftig frei von zusätzlichen Einrichtungen bleiben. Dort soll ein multifunktionaler Belag, aber keine festen Ausstattungen vorgesehen werden.

Die Innenräume im Untergeschoss sollen gemäß der Expertise des Kulturreferates vorwiegend als Musikübungsräume ertüchtigt werden. Das Baureferat wird bezüglich der Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für die Räumlichkeiten nochmals gesondert auf das Kulturreferat zugehen. Eine robuste Grundausstattung für die vorgesehenen Nutzungen sowie eine Mindestausstattung an technischer Infrastruktur (Wasser, Strom, Licht, Abwasser) sollen dort vorgesehen werden. Eine Nutzung von vorhandenen Räumen für eine Toilettenanlage wurde aufgrund der abgewandten Lage im Untergeschoss und der damit verbundenen schwierigen Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit verworfen.

Eine Toilettenanlage, die sowohl von den Nutzern der Bahnhofsräume als auch für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sein soll, ist daher im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen.

Zum Erfordernis einer Toilette im Bereich des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes ist gemäß der aktuellen Beschlusslage zu öffentlichen Toiletten in Grünflächen Folgendes zu sagen:

Der Olympiapark Nord zählt mit 33,2 Hektar zur Kategorie III der „Großen Stadtparks“. Für Parkanlagen dieser Kategorie hat der Bauausschuss am 22.09.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03798) eine Einwohnerdichte im 1.000 Meter-Einzugsbereich von 50.000 Einwohnern und einen Reinigungsturnus von 3 Mal pro Woche als Schwellenwerte für den Bedarf an festen Toiletten beschlossen. Während letzterer Schwellenwert für den Olympiapark Nord zutrifft, liegt die Einwohnerdichte mit knapp 46.000 etwa 8 % unter dem Grenzwert.

Im Beschluss des Bauausschusses vom 04.10.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07087) wurde festgestellt, dass man bei der Bedarfsermittlung die Grenzwerte mit einem Spielraum von maximal 10 % betrachten sollte.

Wenn man bedenkt, dass gerade im Einzugsbereich der hier betrachteten Nord-Süd-Grünverbindung nördlich der Triebstraße mit der Eggarten-Siedlung und der Knorrbremse neue Wohngebiete für mehrere tausend Einwohner entstehen, so erscheint die Errichtung einer festen öffentlichen Toilette an diesem künftigen Ort mit Schwerpunkt Jugendkultur gerechtfertigt.

4. Bürgerbeteiligung durch den „Runden Tisch“

Das Nutzungskonzept wurde am 14.07.2016 gemäß Beschluss vom 13.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086) den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Runden Tisches“ und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt. Insbesondere die Offenheit des Nutzungskonzeptes und die prozessualen Aneignungsformen wurden positiv bewertet. Ebenso das Thema „Naturerfahrung“ und der Verzicht auf weitere Spielangebote im Betrachtungsgebiet. Das Wegekonzept mit den priorisierten Wegeführungen und Abzweigungen Richtung Osten bzw. Westen, insbesondere im Hinblick auf Trassenführung, Vermeidung von unnötigen Höhenunterschieden und Barrierefreiheit fand große Zustimmung.

Kontrovers wurde, trotz eingetragenen Geh- und Leitungsrechts, die Ost-West-gerichtete Wegebeziehung entlang der Nordgrenze des Grundstücks der Olympia-Pressestadt diskutiert (siehe Punkt 3.3).

Die Anwohner der Olympia-Pressestadt und aus Moosach lehnen diese Querung ab, weil diese dann missbräuchlich von Radfahrern genutzt würde, die Fußgänger und, an einer Tiefgaragenzufahrt, die Radfahrer selbst gefährden würden und weil im Übrigen die zweite, weiter südlich gelegene Querung im Norden des Berufsschulzentrums, ausreichend sei.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

„Die vom BA 24 befürwortete neue Querung am Nordrand der Pressestadt erscheint aus landschafts- und grünplanerischer Sicht nachvollziehbar und sinnvoll, da auf diese Weise für Fußgänger, die die künftige Grünverbindung von Norden her nutzen, eine kürzere Verbindung Richtung OEZ und für Fußgänger aus westlicher Richtung eine kürzere Verbindung Richtung öffentliche Grünfläche nördlich der Triebstraße ermöglicht würde. Kurze Verbindungen sind gerade für Fußgänger wichtig, da sie bekanntermaßen wesentlich entfernungsempfindlicher als Radfahrer sind. Hinzu kommt, dass an der vorgesehenen Stelle auch eine barrierefreie Verbindung nach Norden und nach Osten Richtung Olympiapark geschaffen werden könnte, was über die vorhandene Treppenanlage in Verlängerung des Kusocinskidammes nicht möglich ist.“

Das Baureferat sieht ebenfalls eine Verbindung im Norden der Pressestadt für zweckmäßig an und empfiehlt, auch diese Ost-West-Beziehung umzusetzen. Im weiteren Verfahren soll darauf geachtet werden, diese Trasse für Fußgänger attraktiv auszubauen und Fahrradfahrer dagegen von der Nutzung dieser Verbindung abzuhalten (z. B. durch Umlaufsperrern).

5. Weiteres Planungsverfahren

Mit dem abgestimmten Nutzungskonzept liegen inzwischen wesentliche und verbindliche Aussagen im Sinne eines Grobkonzeptes vor. Sie betreffen u. a. die Lage und die Grundzüge der Fuß- und Radwegerschließung ebenso wie die Lage und Abfolge unterschiedlicher Nutzungsschwerpunkte und Gestaltungsbereiche.

Die nun folgende Objektplanung soll in einem konkurrierenden Verfahren entwickelt werden, wie es sich z. B. beim Domagkpark bewährt hat.

Hierzu sollen im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens gemäß VgV (Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge) zunächst drei bis fünf geeignete Planungsteams, bestehend aus Landschaftsarchitekten (Federführung), Bauingenieuren und Architekten ausgewählt werden.

Anschließend sollen diese Teams gestalterische Lösungen sowohl für das gesamte Planungsgebiet als auch für einen vorgegebenen, repräsentativen Teilbereich erarbeiten. Eine Jury, bestehend aus

- den Vorsitzenden der drei betroffenen Bezirksausschüsse
- Vertretern des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung
- einer „Vorsitzenden“ oder einem „Vorsitzenden“ aus dem Berufsstand der Landschaftsarchitekten

soll dann diese Entwürfe beurteilen und eine Planung zur weiteren Bearbeitung empfehlen.

Es ist vorgesehen, im 2. Halbjahr 2017 das VgV-Verfahren europaweit zu veröffentlichen. Im Anschluss erfolgt die Auswahl der Teilnehmer, die bis Anfang 2018 ihre Lösungsvorschläge erarbeiten werden. Das Ergebnis des VgV-Verfahrens mit dem ausgewählten Planungsvorschlag wird dann dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

6. Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsmittel 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 Kulturreferat erhalten Abdrucke der Vorlage zur Kenntnis.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 Moosach, 11 Milbertshofen - Am Hart und 24 Feldmoching - Hasenberg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 5.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2017 mit der Sitzungsvorlage zur Anhörung befasst und einstimmig grundsätzlich zugestimmt (siehe Anlage 3).

Im Einzelnen wird die Querung 3 (Berufsschulzentrum Nordseite) begrüßt und als äußerst notwendig erachtet (siehe Punkt 3.3 der Sitzungsvorlage), die Wegeführung Werner-Friedmann-Bogen (Querung 2) wird weiterhin von Anwohnern kritisch gesehen, „da

- trotz eingetragendem Geh- und Leitungsrecht auch Fahrradfahrer den Weg widerrechtlich nutzen werden;
- Unfallgefahren u. a. im Bereich der Tiefgaragenausfahrten am Werner-Friedmann-Bogen entstehen werden;
- die Sicherheit für die am künftigen Weg liegenden Gartenwohnungen ebenfalls nicht mehr gewährleistet wäre.

Um das Verfahren zur Erstellung der Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse nicht aufzuhalten, bittet der BA, die eventuell rechtliche Auseinandersetzung mit den Anliegern Werner-Friedmann-Bogen, vom Verfahren abzutrennen.“

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie in Punkt 4 der Sitzungsvorlage erläutert, ist aus landschafts- und grünplanerischer Sicht die geplante Fußgängerverbindung sinnvoll und nachvollziehbar (siehe Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung). Es wird vorgeschlagen, die Umsetzbarkeit und Ausgestaltung dieser Verbindung unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken als Teil der zu beauftragenden Planungsaufgabe weiterzuverfolgen.

Dabei ist es Ziel, diese Trasse für Fußgänger attraktiv auszubauen und Fahrradfahrer dagegen von der Nutzung dieser Verbindung abzuhalten (z. B. durch Umlaufsperrn).

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 11 Milbertshofen - Am Hart hat in seiner Sitzung am 10.05.2017 der Sitzungsvorlage einstimmig zugestimmt (siehe Anlage 4).

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching - Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 09.05.2017 mit dem Beschlusssentwurf befasst und dazu Folgendes beschlossen (siehe Anlage 5):

„Der BA 24 stimmt dem Beschlusssentwurf zu, weist jedoch nochmals auf die Notwendigkeit einer Wegeverbindung zwischen dem Nord-Süd-Grünzug und Werner-Friedmann-Bogen zur Erreichbarkeit des O EZ hin (vgl. auch BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02716).

Des Weiteren soll die Planung der Wegeverbindungen nicht an der Eisenbahnbrücke aufhören, sondern in den Norden erweitert und die Verbuschung in der Feldbahnstraße entfernt werden bzw. die Fahrbahn dieser Straße so hergerichtet werden, dass sie durchgängig in voller Breite ca. 4 m nutzbar ist.“

Das Baureferat nimmt hierzu Stellung wie folgt:

Wie in Punkt 3.3 der Sitzungsvorlage dargestellt, ist die gewünschte Verbindung zum Werner-Friedmann-Bogen Bestandteil des Nutzungskonzeptes und soll nun in den weiteren Planungsschritten konkretisiert werden.

Der Planungsauftrag des Baureferates endet gemäß Beschlusslage an der Eisenbahnbrücke. Die mögliche Weiterführung der Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Norden und damit auch der Ausbau der Feldbahnstraße werden in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der Eggartensiedlung geprüft.

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 Nutzungskonzeptes werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, das bestehende Gehrecht auf dem Grundstück der Olympia-Pressestadt umzusetzen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, auf Grundlage des Nutzungskonzeptes ein konkurrierendes Vergabeverfahren für die weitere Objektplanung durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
4. Das Baureferat wird beauftragt, auf das Kulturreferat zuzugehen, um gemeinsam ein Nutzungskonzept für die Räume des Bahnhofsbauwerkes zu entwickeln.
5. 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 das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. 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, G1 C/S, G 12, GZ3, G2, G02, GZ, GZ1
An das Baureferat - T, T02, J, J03
zur Kenntnisnahme.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - G 11
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I.A.