

Nutzungskonzept Kurzfassung

Nord-Süd-Grünverbindung
auf der ehemaligen S-Bahntrasse

Olympiapark München

Nutzungskonzept (Kurzfassung)

Nord-Süd-Grünverbindung
auf der ehemaligen S-Bahntrasse

Olympiapark München

Auftraggeber: **Landeshauptstadt München**
Baureferat Gartenbau

Friedenstraße 40
81660 München

Fon: (089) 233 60368
Fax: (089) 233 989 60368
Email: baureferat@muenchen.de

Ansprechpartnerin:
Brigitte Keßler

Verfasser: **FUGMANN JANOTTA und PARTNER**
Landschaftsarchitekten bdla

Belziger Straße 25
10823 Berlin

Fon: (030) 700 11 96-0
Fax: (030) 700 11 96-22
Email: buero@fugmannjanotta.de

Bearbeitung:
Harald Fugmann
Saara Vilhunen
Sonja Rozman

19. April 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Anforderungen und Entwicklungsziele	3
2.1	Arten- und Naturschutz	3
2.2	Denkmalschutz	5
2.3	Wegeverbindungen	5
2.4	Freiraumangebote	7
2.5	Defizite / Qualitäten - Konflikte / Potenziale	8
3	Nutzungskonzept	10
3.1	Zielstellung / Leitbild	10
3.2	Vernetzung	13
3.3	Freiraumangebote	27
4	Zusammenfassung	30
5	Quellen	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Projektgebiet	2
Abbildung 2:	Zielkarte Wegeverbindungen	6
Abbildung 3:	Defizite, Qualitäten, Konflikte und Potenziale	9
Abbildung 4:	Zonierung Nord-Süd	11
Abbildung 5:	Zonierung West-Ost	12
Abbildung 6:	Biotopverbund und Habitatansprüche der Zielarten	13
Abbildung 7:	Teilbereich Nord	15
Abbildung 8:	Rampe an der Kleingartenanlage	16
Abbildung 9:	Rampe am Kusocinskidamm	17
Abbildung 10:	Wegeführung westlich der Bahnsteige	18
Abbildung 11:	Teilbereich Mitte	19
Abbildung 12:	Wegeführung im Bereich der FCS-Fläche	20
Abbildung 13:	Verbreiterung des Weges südlich der Borstei	20
Abbildung 14:	Teilbereich Süd	21
Abbildung 15:	Untersuchte Querverbindungen	23
Abbildung 16:	Querung Werner-Friedmann-Bogen	24
Abbildung 17:	Querung Berufsschulzentrum Nord	25
Abbildung 18:	Systemskizzen / Testentwürfe zur Ausführung der Stege	26
Abbildung 19:	Ideenskizze / Blick nach Norden auf die Bahnsteige	28
Abbildung 20:	Möglichkeiten zur Absturzsicherung	28
Abbildung 21:	Ideenskizze Galeriebereich	30

1 Einleitung

Anlass

Die Stadt München beabsichtigt, die ehemaligen S-Bahn- und Industriegleisanlagen an dem 1988 stillgelegten Olympiabahnhof „Oberwiesenfeld“ in eine öffentliche Grünfläche mit einer wichtigen Verbindungsfunktion für den Rad- und Fußverkehr sowie den übergeordneten Biotopverbund („Nord-Süd-Grünverbindung“) umzugestalten.

Im Vorfeld der Planung hat das Baureferat im Juli 2014 einen Runden Tisch zusammengerufen, an dem mit diversen Akteuren aus den Bezirken, der Stadtverwaltung sowie Interessenverbänden und Anrainern des Projektgebietes die zukünftige Entwicklung des Areals diskutiert wurde.

Anschließend wurde die Erstellung des vorliegenden Nutzungskonzeptes beauftragt, mit dem Ziel, die verschiedenen, zum Teil kontroversen Anforderungen, Wünsche und Anregungen des Runden Tisches zu prüfen, zu konkretisieren und zu verorten.

Projektgebiet

Das Projektgebiet liegt im Stadtbezirk 10 Moosach und ist Bestandteil des Olympiaparks (Abb. 1). Das Areal grenzt im Osten an die Landshuter Allee, im Süden an den Sapporobogen, und im Norden an den DB-Nordring. Die westliche Grenze besteht aus einer Mischung von Wohn- und Gewerbeflächen sowie Bildungseinrichtungen.

Das Gebiet umfasst die ehemaligen S-Bahn- und Industriegleisanlagen, inkl. dem 1988 stillgelegten Olympiabahnhof „Oberwiesenfeld“ sowie den Bahnbrücken über die Triebstraße und den Georg-Brauchle-Ring, sowie die öffentlichen Grünflächen entlang der Landshuter Allee. Mit einer wechselnden Breite von 10 bis 140 m erstreckt sich das Projektgebiet auf einer Gesamtlänge von ca. 2 Kilometern und über ca. 14 ha Fläche.

Aufgabenstellung

Aufgabe des Nutzungskonzeptes ist die räumliche Zuordnung von Flächen für unterschiedliche Anforderungen und Aktivitäten. Auf dem langen und schmalen Planungsgebiet sollen eine Trockenbiotop-Verbundachse, ein funktionierendes Rad- und Fußwegesystem sowie Bereiche für Freizeitnutzungen untergebracht werden. Das vorhandene Bahnhofsbauwerk und die Gleisanlagen sollen als gestalterisches Element in die Planung integriert werden.

Die übergeordneten Ziele für die neue Nord-Süd-Grünverbindung sind

- Schaffung einer durchgängigen funktionsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Sapporobogen im Süden und DB Nordring im Norden zur Weiterführung in die nördlich angrenzenden Stadtteile und bis zur Dreiseenplatte
- Herstellung einer Trockenbiotop-Verbundachse zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände und den Biotopflächen entlang des DB-Nordringes
- Erhalt und Sanierung der vorhandenen ehemaligen Bahnbrücken (Triebstraße und Georg-Brauchle-Ring) für die Fuß- und Radwegeverbindung und zur Biotopvernetzung
- Vernetzung der angrenzenden Stadtteile mit der Nord-Süd-Verbindung und dem Olympiapark sowie Schaffung von mehreren Querungsmöglichkeiten in West-Ost-Richtung
- Erhalt, Sanierung und Nutzung des ehemaligen Bahnhofsbauwerkes und seines Umfeldes als skulpturales Baudenkmal sowie als Ort für offene, nicht kommerzielle Jugendkultur und wandelbare Nutzungen
- Schaffung einer flexiblen und generationsübergreifenden Grünverbindung mit ruhigen und barrierefreien Erholungsangeboten sowie Raum für Aneignung und Entwicklung

Durch flächenmäßige Zonierungen werden Lösungen für die vielschichtigen, teilweise konkurrierenden Projektziele aufgezeigt und mögliche Bereiche für Freiraumnutzungen definiert. Darüber hinaus werden Anschlussmöglichkeiten an den Bestand überprüft und die Machbarkeit für notwendige Rampenbauwerke untersucht. Aufgabe des Nutzungskonzeptes ist es letztendlich, die Spielräume der verschiedenen Anforderungen abzuwägen, Nutzungszonen bzw. Möglichkeitsräume zu verorten und damit einen Rahmen für die anschließende Objektplanung bzw. -gestaltung zu schaffen.

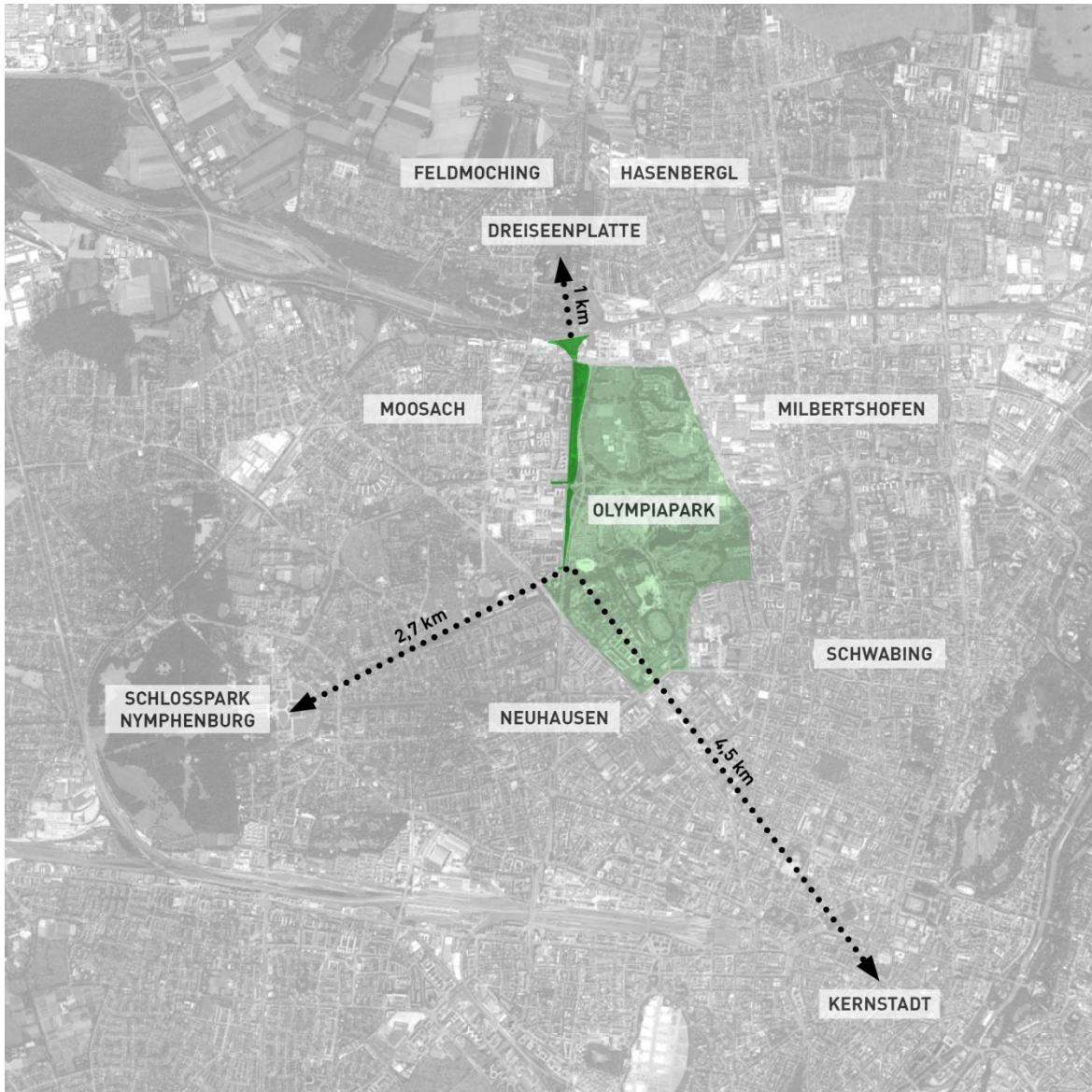


Abbildung 1: Projektgebiet

2 Anforderungen und Entwicklungsziele

Nach der Stilllegung des S-Bahnbetriebs haben sich auf dem Projektgebiet ein vegetativer Wildwuchs sowie inoffizielle Nutzungen etabliert. Der nicht-geplante, robuste Charakter des Areals soll auch weiterhin erhalten bleiben. Außerdem sollen Olympia-Design und –Geist, d.h. nicht-kommerzielle, sportliche und künstlerische Nutzung, als strukturgebende Merkmale zur Identität des Gebietes beitragen. Die Gleisanlagen sollen als gestalterisches Element erhalten und erkennbar bleiben, aber trotzdem anderweitig nutzbar sein.

Aus der Grundlagenermittlung und dem Runden Tisch 2014 resultieren z.T. konkurrierende Ansprüche an das Areal, die im Folgenden erläutert werden.

2.1 Arten- und Naturschutz

Am Westrand des Projektgebietes zwischen dem ehemaligen Gaswerksgelände und dem DB-Nordring soll eine durchgehende Trockenbiotopverbundachse in Nord-Süd-Richtung aufgebaut werden. Der Biotopverbund soll zu einer Trockenverbundachse mit Habitatstrukturen für die Zielarten Zauneidechse und Wechselkröte entwickelt werden. Damit sind die Flächen auch für andere Arten mit gleichen Habitatansprüchen, z.B. für die Ödlandschrecke und den Idas-Bläuling, als Lebensraum nutzbar. Die genannten Zielarten bevorzugen trockenwarme Standorte mit schütterem Bewuchs, Pionierflächen, besonnte Gehölzsäume und Böschungen. Außerdem sind für die Wechselkröte besonnte, vegetationsfreie und temporär wasserführende Laichgewässer auf verdichtetem Boden notwendig. (WAGENSONNER 2012)

Im Moment sind die ehemals mageren und offenen Strukturen entlang der S-Bahntrasse durch Gehölzsukzession zugewachsen und stark beschattet, was die Vernetzungsfunktion der Fläche verhindert. Die Trasse weist jedoch ein großes Entwicklungspotential auf, da der Gehölzaufwuchs noch jung ist und mit wenig Aufwand eine stadtwert bedeutende Lebensraumverbundfunktion wiederhergestellt werden kann. Alle Bahnbrücken werden für die Biotopvernetzung strukturell als durchgängig bewertet. (WAGENSONNER 2012)

Aus Sicht des Naturschutzes gelten folgende Minimalanforderungen für die Planung und Gestaltung (Auflistung / Zitat aus WAGENSONNER 2015):

- **Mindestbreite Verbundkorridor:** Eine Breite von 10 m darf mit Ausnahme der Brücken nicht unterschritten werden. Die Optimalbreite liegt bei 20 m. Breitere Stellen dazwischen können den Tieren längere Aufenthalte ermöglichen. Für Jungtiere, die weite Strecken abwandern sollen, ist das entscheidend. Auch im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt wird eine Mindestkorridorbreite von 10 m genannt.
- **Abstand zu stark befahrenen Verkehrswegen:** Der Abstand des Verbundkorridors zur Landshuter Allee sollte mindestens 10 m betragen. Der Abstandsstreifen sollte mit gepflegtem, dichtem Parkrasen und Bäumen bepflanzt sein. An Engstellen ist besonderer Wert auf Baumreihen entlang der Landshuter Allee zu legen.
- **Lage des Korridors:** Die Korridore sollen auf möglichst lange Strecken durchgängig und gut besonnt sein (nicht ostexponiert oder durch Gebäude bzw. Gehölze beschattet). Ein Wechsel des Korridorverlaufs von Osten nach Westen und umgekehrt sollte nicht erfolgen.
- **Wegkreuzungen:** Die Anzahl der querenden Radwegeverbindungen sollte auf ein Minimum reduziert werden. Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (Pflaster) in den Kreuzungsbereichen sind zu überprüfen. Die Kreuzungen sollen gut ausgeleuchtet werden. Laichplätze für die Wechselkröte sollten nicht im unmittelbaren Umfeld von Wegkreuzungen angelegt werden.

- **Entwicklungsziel der Vegetationsausprägung des Verbundkorridors:** Ausprägung als klares, möglichst ununterbrochenes Band aus schütterer Vegetation (ideal: 40 % mit niedriger Pionier- oder Trockenrasenvegetation, 60 % vegetationsfrei, Pfützenbildung in verdichteten Bereichen möglich). Einheitlich mit Kies aufgeschüttete Flächen (trocken, keine Verstecke) sind für Fernausbreitung nicht geeignet – werden aber auf kurzer Strecke gut gequert. Entlang des Korridors dürfen auf Süd- und Westseite nur niedrige Gehölze stehen. Sonst wärmt sich die Fläche zu wenig auf.
- **Habitatstrukturen:** Eine monotone Modellierung der Leitlinie funktioniert nicht. Einzig monotonen Element sollte die schütterere niedrige Vegetation sein. Zusätzlich ist ein Mix aus Tagesverstecken (Steinhaufen, Steinriegel), wechselfeuchten Flächen (verdichteter Lehmboden o. Ä.), Asthaufen oder auch Wurzelstöcken, Mikrorelief (Mulden, Rinnen, etc.) mit unterschiedlichen Einstrahlungsverhältnissen anzubieten.
- **Brückenbauwerke:** Aufgrund der geringen Breite der einzelnen Bauwerke ist der Verbundkorridor vom Geh- und Radweg zu trennen, da eine Kollisionsgefährdung mit wandernden Tieren gegeben ist. Dies ist nur möglich durch Ausnutzung der gesamten Brückenbauwerksbreite, so dass jeweils eine Brücke für den Geh- und Radweg und eine für den Verbundkorridor genutzt wird. Als Verbundelement über die Triebstraße eignet sich nur der Westschenkel der beiden vorhandenen Brückenbauwerke, da hinsichtlich des großen Wechselkrötenvorkommens im Bebauungsplangebiet Oberwiesenfeld eine artenschutzrechtliche Ausnahme seitens der Regierung von Oberbayern vorliegt, in der diesbezügliche Vorgaben bzw. Annahmen enthalten sind. Der Gleisschotterkörper auf den Brückenbauwerken sowie die teils lückige Pflasterung könnten als Verbundelement für Wechselkröte und Zauneidechse beibehalten und durch eine schmale Kiesschüttung ergänzt werden.
- **Bahnsteig am ehemaligen S-Bahn-Haltepunkt:** Der gepflasterte Bahnsteig kann so umgestaltet werden, dass der Großteil der Pflasterung in die Gestaltung mit einbezogen werden kann. So wird die vorhandene artenreiche und bunte Ritzenvegetation teilweise bestehen bleiben. Wichtig ist hier das Ausbringen einer ausreichenden Anzahl von Versteckplätzen. Ggf. kann hier auch das entfernte Pflaster mit verwendet werden. Die gepflasterten Flächen sind dauerhaft von Gehölzaufwuchs frei zu halten. Entlang der im Trog liegenden Bahngleise sollten immer wieder kleine Rampen aus Steinhaufen oder ritzenreichen Mäuerchen angebracht werden, um Tieren, die in den Trog gelangt sind, eine Rückkehr auf den Korridor zu ermöglichen.

2.2 Denkmalschutz

Das Planungsgebiet inkl. der Bahnanlagen ist ein Teilbereich des Denkmalensembles „Olympiapark“ und unterliegt somit dem Ensembleschutz. Das denkmalpflegerische Ziel für das Areal ist die Erhaltung und Einbindung der Gleisanlagen und des S-Bahnhofes in die neue Grünfläche / Nord-Süd-Grünverbindung. Das Areal mitsamt den geschützten Bauwerken soll denkmalgerecht weiterentwickelt werden. Aus Sicht des Denkmalschutzes sind folgende Auflagen und Hinweise in der Planung und Gestaltung zu berücksichtigen:

- Eine Umnutzung des Bahnhofsbauwerkes im Rahmen der vorhandenen Kubatur ist denkbar. Ebenso können auch die Gleisanlagen und die Bahnsteige einer alternativen Nutzung zugeführt werden, solange Form und Linearität der Anlage erkennbar bleiben.
- Die Linearität der Bahnanlagen (Bahnsteigoberkanten) soll erhalten bleiben. Auch die künftige Wegeführung soll möglichst in Anlehnung an die Linearität erfolgen (Ablesbarkeit der Geschichte).
- Die S-Bahn-Gleise sollen erhalten bleiben, können aber bei Bedarf ablesbar mit geeignetem Material überschüttet werden („Erhalt als Bodendenkmal“). Aus naturschutzfachlicher Sicht ist bei der Materialauswahl auf die Eignung für den Biotopverbund zu achten. Die Entfernung der Industriegleise ist dagegen denkbar, wenn dies z.B. aus altlastenbedingten Gründen oder wegen der Kampfmittelräumung erforderlich sein sollte.
- Im Gesamtgebiet soll der landschaftliche Charakter des Olympiaparks inkl. Geländemodellierungen und Baumbestand erhalten bleiben bzw. damit ist behutsam umzugehen. Die Materialität (z.B. Wegebeläge) der Nord-Süd-Grünverbindung sollen sich an dem Bestand im Olympiapark orientieren.

2.3 Wegeverbindungen

Das Planungsgebiet stellt eine überregionale Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer dar und soll dementsprechend gestaltet werden. Außerdem sollen Vernetzungsmöglichkeiten zum Olympiapark im Osten und nach Moosach im Westen geschaffen werden (Abb. 2). Die Wegeverbindungen sollen multifunktionale Nutzungen (z.B. Radfahren, Skaten, Joggen, Spazieren) ermöglichen. Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (Verkehrsplanung) sind folgende Vorgaben für Wegeverbindungen zu beachten:

- **Nord-Süd-Richtung:** Es soll ein Ausbau von 3+3 m mit getrennter Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr angestrebt werden. Die Nord-Süd-Grünverbindung soll als Nebenroute für den Radverkehr entwickelt werden und eine ausreichende Beleuchtung erhalten. Die Verbindung nach Norden wird im Bereich der Kleingartenanlage durch die vorhandene Unterführung unter dem DB-Nordring weitergeführt, im Süden verläuft die Route über vorhandene Straßen / Radwege weiter Richtung Innenstadt.
- **West-Ost-Richtung:** Auch die West-Ost-Wegeanschlüsse sollten eine Breite von 4,50 m aufweisen und beleuchtet werden. In Ausnahmefällen ist eine Reduzierung auf 3,50 Meter möglich. Querungen über die Biotopverbundfläche sollen den Biotopverbund möglichst wenig beeinträchtigen.
- **Barrierefreiheit:** Die maximale Steigung für Rampen beträgt 4 %, für reine Radwege wären auch 5 % denkbar. Die Breite der Rampen soll ausreichend (mindestens 1,5 m) für den Begegnungsfall für zwei Rollstuhlfahrer sein.
- **Sicherheitsabstände:** Zwischen Radweg und Bahnsteig sollte mind. 25 cm, optimal 50 cm Abstand sein. Zwischen Radweg und einer möglichen Geländestufe sollte mind. 50 cm Abstand bzw. ebene Fläche vorgesehen werden.

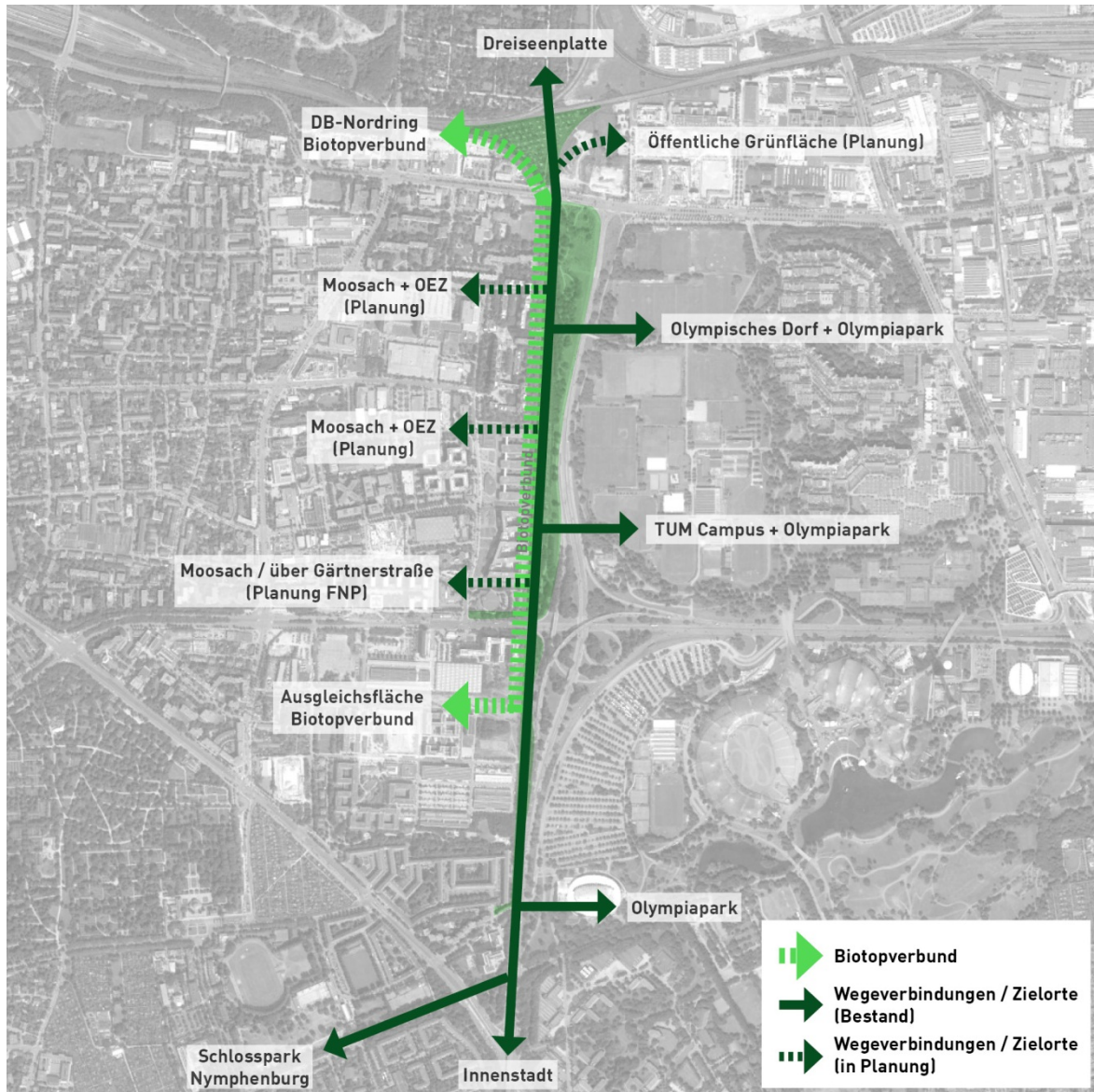


Abbildung 2: Zielkarte Wegeverbindungen

2.4 Freiraumangebote

Als Ergebnis des „Runden Tisches“ soll eine durchgängige, robuste öffentliche Grünfläche hergestellt werden, die den Charakter und die Identität des Ortes weiterträgt. Grundsätzlich wird eine multifunktionale, flexible Grünfläche statt monofunktionale Nutzungen für (eine) bestimmte Zielgruppe(n) gewünscht. Folgende Ziele sollen bei der Planung berücksichtigt werden (BAUREFERAT GARTENBAU 2015):

- Schaffung von generationenübergreifenden, flexiblen, selbst organisierten und robusten Nutzungsmöglichkeiten mit Möglichkeiten für Aneignung und selbstgesteuerte Entwicklung
- Integration der vorhandenen Gleisanlagen und Bahnsteige
- Anlage von ruhigen Nutzungsformen nördlich des Kusocinskidammes (z.B. Boccia, Sitzen, „Seniorenspiel“)
- Auf der unteren Ebene des ehem. Bahnhofs sollen Nutzungen für Jugendliche den Schwerpunkt bilden bzw. die bereits etablierten Nutzungen (Sprayen, Parcours) erhalten bleiben. Eine Jugendfreizeitstätte mit ständiger Betreuung wird an dieser Stelle nicht angestrebt. Die ehemaligen Betriebsräume im Untergeschoss des Bahnhofsbauwerkes sollen nach Möglichkeit mitgenutzt werden.
- Auf der oberen Ebene des ehem. Bahnhofs sollen der Lindenhain, der Vorplatz und die überdachte Fläche als ein großzügiger, ruhiger und allgemein nutzbarer Raum entwickelt werden. Das Flugdach des Bahnhofsbauwerkes ist als architektonisches Merkmal zu erhalten.
- Voraussetzung für eine jugendkulturelle Nutzung des Bahnhofsumfeldes ist eine gute verkehrstechnische Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und an das Rad- und Fußwegenetz. Die Zuwegungen sollten barrierefrei sein, um den Zugang von Jugendlichen mit und ohne Behinderung zu ermöglichen.

2.5 Defizite / Qualitäten - Konflikte / Potenziale

Aus den örtlichen Gegebenheiten und verschiedenen Ansprüchen ergeben sich folgende Defizite, Qualitäten, Konflikte und Potenziale, die auch in der Abb. 3 zusammengefasst werden:

Defizite

- Aufgrund **fehlender Wegeverbindungen** zwischen Kusocinskidamm und Bahnhofsbauwerk ist keine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung im Planungsgebiet vorhanden.
- Wegen den angrenzenden, stark befahrenen Straßen besteht auf dem Großteil des Areals eine hohe **Lärmbelastung**, was die Aufenthaltsqualität verringert.
- Die **Baulichkeiten** (vor allem das Bahnhofsbauwerk und die Bahnsteige) sind wegen der mangelnden Unterhaltung nach Stilllegung des Bahnbetriebs zum Teil in schlechtem Zustand und deshalb sanierungsbedürftig.
- An der **Engstelle** südöstlich der Borstei ist die Wegeführung (Kurve) aufgrund schlechter Sichtbarkeit gefährlich.

Qualitäten

- Durch die Bahngeschichte herrscht auf dem Planungsgebiet eine **besondere Atmosphäre**, die den Ort für München einzigartig macht.
- Die im Laufe der Zeit angesiedelten **informellen Nutzungen** (Jugendkultur) sind erhaltenswert und tragen wesentlich zum spannenden Flair des Ortes bei.
- Die **Naturnähe** des Areals, die sich durch das Brachfallen des Geländes entwickelt hat, stärkt die besondere Atmosphäre und fördert die Artenvielfalt.
- Der **parkartige Baumbestand** und die **Topografie** erhöhen die Aufenthaltsqualität und schirmen teilweise die großen Straßen ab.

Konflikte

- Eine **barrierefreie Erschließung** des Geländes erfordert Rampenbauwerke, die einerseits viel Fläche in Anspruch nehmen und andererseits einen Eingriff in die denkmalgeschützte Parkanlage oder im Norden in die Kleingartenanlage darstellen.
- Die Führung eines **Radweges** direkt bzw. ebenerdig neben der **Trockenbiotopverbundachse** wird kritisch gesehen, da die Amphibien sich gerne auf warmen Wegebelaagsflächen sonnen und die schnell fahrenden Radfahrer diesen nicht immer rechtzeitig ausweichen können.
- Aus dem gleichen Grund (s.o.) stellen auch ebenerdige **Querungen bzw. Wegekrenzungen** über den Biotopverbund nach Westen einen Konflikt dar.
- Der vorhandene Gehölzaufwuchs beschattet im Moment stark die Biotopverbundachse.

Potenziale

- Das **Bahnhofsumfeld** (das Bauwerk, der Vorplatz / Lindenhain und der Galeriebereich) können nach einer Instandsetzung einen Rahmen für vielfältige Nutzungen bieten.
- In den stilleren, **vom Lärm geschützten Bereichen** können ruhige Nutzungen und Aufenthaltsorte untergebracht werden.
- Die **Bahnsteige und die Gleistrassen** bieten gute Voraussetzungen für neue Wegeverbindungen und neuartige Nutzungsmöglichkeiten.
- Der **genius loci** kann durch Erhalt der Bahnrelikte, robuste und flexible Gestaltung sowie geeignete, zum Ort passende Materialität gestärkt werden.

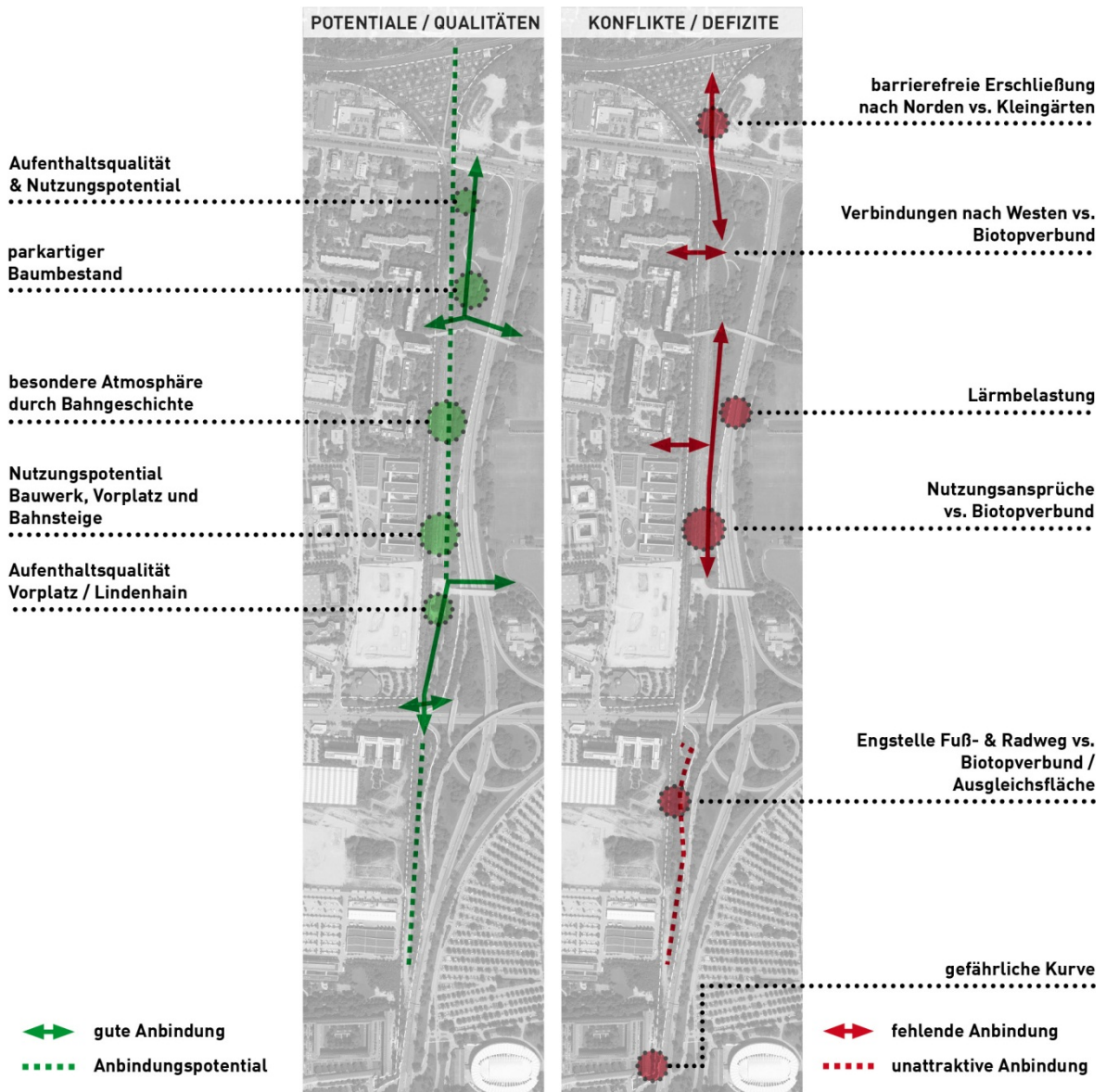


Abbildung 3: Defizite, Qualitäten, Konflikte und Potenziale

3 Nutzungskonzept

3.1 Zielstellung / Leitbild

Zielstellung

Ziel des Nutzungskonzeptes ist es, die Spielräume der teilweise konkurrierenden Ansprüche abzuwägen, mögliche Bereiche für Freiraumnutzungen (Möglichkeitsräume) durch flächenmäßige Zonierungen zu definieren und somit einen Rahmen für die anschließende Objektplanung bzw. -gestaltung zu schaffen.

Das Nutzungskonzept stellt das abgestimmte Endergebnis dar. Die untersuchten Alternativen, die im Rahmen des Nutzungskonzeptes erstellt und im Abstimmungsprozess diskutiert bzw. verworfen wurden, werden in einer gesonderten Anlage (Variantenprüfung) dokumentiert.

Leitbild

Das Areal soll als naturnaher Park unter dem Leitbild „Natur findet Stadt“ weiterentwickelt werden. Dabei soll der rauhe Charakter des Ortes erhalten bleiben. Im Gegensatz zu „herkömmlichen“ Parkanlagen sollen artenreiche Wiesen und robuste, naturnahe Gestaltung das Bild prägen. Auf dem ganzen Gelände sollen Möglichkeiten zu Naturerfahrung und Naturerlebnis gefördert werden, ggf. durch ein geeignetes Informationssystem.

Zonierung Nord-Süd (Abb. 4)

Im nördlichen Teilbereich, der räumlich am großzügigsten ist, soll der Schwerpunkt auf Naturerfahrung und Nutzung im Einklang mit der Natur liegen. Die Kleingartenanlage bleibt als Ort der „produktiven Landschaft“ erhalten.

Die Bahnsteige ermöglichen vielerlei Nutzungen – hier soll zusammen mit einer Promenade ein Freiraumlabor initiiert werden, wo wandelnde und temporäre Nutzungen wie Kunstinstallationen, Freiluft-Workshops, Urban Gardening usw. Raum finden können.

Das Bahnhofsumfeld zeichnet sich als Ort der Jugendkultur aus. Hier soll ein Möglichkeitsraum entstehen, der für keine bestimmte 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.

Im südlichen Teilbereich können aufgrund der geringen Breite und der bereits vorhandenen bzw. geplanten Ausgleichsflächen kaum noch weitere Nutzungen angeordnet werden. Dieser Abschnitt fungiert deshalb als Transitraum.

Zonierung West-Ost (Abb. 5)

Im Westen des Areals verläuft die Trockenbiotopverbundachse, die die Ausgleichsfläche am ehemaligen Gaswerksgelände mit dem DB-Nordring verknüpft. Mittig des Geländes auf bzw. entlang der ehemaligen S-Bahntrasse wird die neue Nord-Süd-Wegeverbindung untergebracht. Im Osten verbleiben in wechselnder Breite die öffentlichen Grünflächen und der Altbaumbestand als Puffer zur Landshuter Allee.

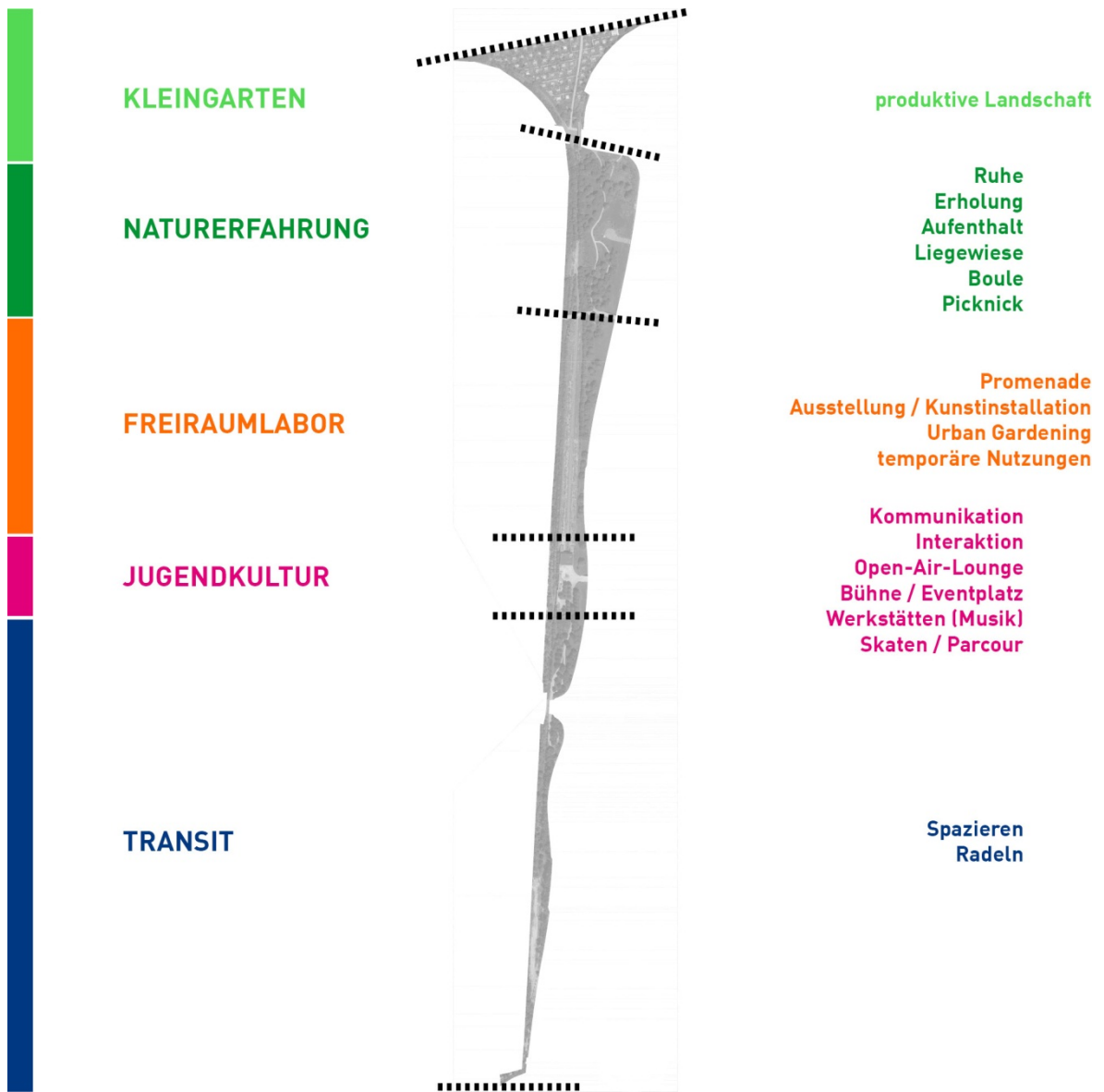


Abbildung 4: Zonierung Nord-Süd

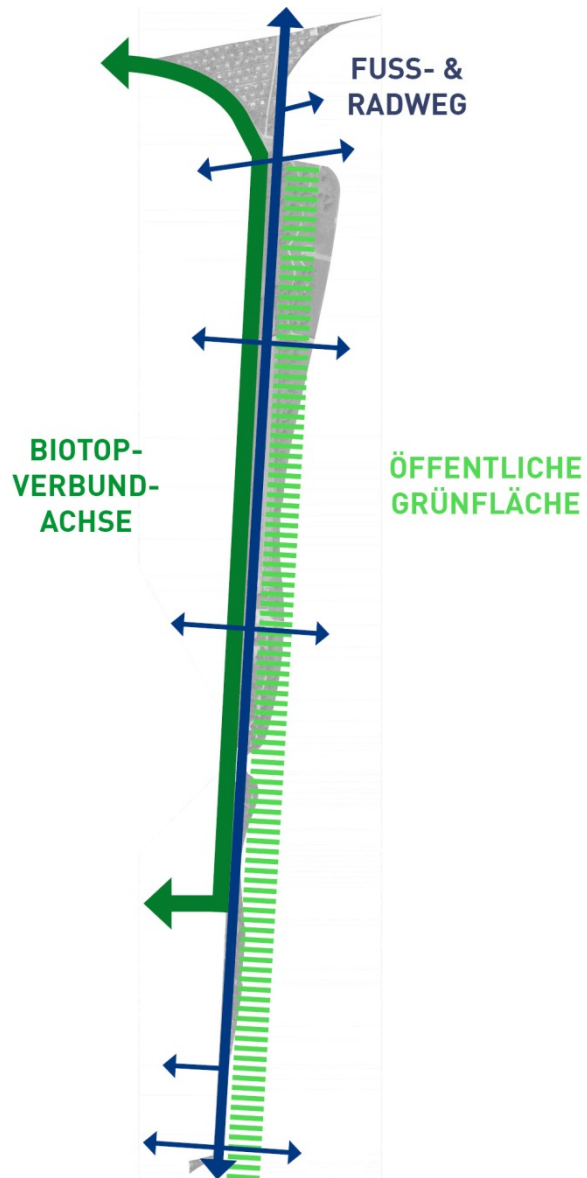


Abbildung 5: Zonierung West-Ost

3.2 Vernetzung

Trockenbiotopverbundachse

Die Trockenbiotopverbundachse verläuft am Westrand des Gebietes und hat durchgehend eine Breite von ca. 15–30 m. Im Bereich der Brücken ist die Breite auf 6-7 m beschränkt.

Die Beschaffenheit der Biotopverbundfläche soll für die Wechselkröte und Zauneidechse sowie für andere Arten trockenwarmer Standorte optimiert werden. Die Fläche soll aus schütterer Vegetation und vegetationsfreien Zonen bestehen, die mit Kleinstrukturen wie Steinhäufen und -riegel, wechselfeuchten Flächen, Asthaufen/Wurzelstöcken sowie einer leichten Modellierung (Mikrorelief) bereichert wird (Abb. 6, vgl. Kap. 2.1). Die Ausgleichsfläche (FCS-Fläche) südlich des Georg-Brauchle-Rings wird in die Verbundachse integriert. Dazu sollen noch weitere Laichgewässer mit temporärer Wasserführung für die Wechselkröte im Bereich des Biotopverbundes angelegt werden, um die Vernetzungsfunktion der Verbundachse sicherzustellen.

Um Beschattung zu minimieren, muss der bestehende Gehölzaufwuchs auf/an der Verbundachse entfernt werden (ca. 3.500m²). Grundsätzlich sollen vor allem Birken, Weiden und Eschen entfernt werden. Kirschen und Ahorne sowie Gebüsche und Hecken können inselartig / punktuell stehen bleiben. Auf der Süd- und Westseite der Verbundachse dürfen nur niedrige Gehölze stehen, der Gehölzstreifen an der Olympia-Presssestadt bleibt jedoch erhalten.

Das Betreten der Biotopverbundfläche soll minimiert werden, um Vermüllung und Falschnutzung zu verhindern sowie Hunde und ggf. andere Tiere fernzuhalten. Um eine Einfriedung zu vermeiden, soll das Betreten der Biotopverbundfläche z.B. mit geeignetem Substrat vermindert werden (z.B. grober Schotter hält die meisten Hunde fern).



Abbildung 6: Biotopverbund und Habitatansprüche der Zielarten

Fuß- und Radwegeverbindung Nord-Süd-Richtung

Ein Ausbau von 3+3 m mit getrennter Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer, wie ursprünglich angestrebt, wäre aufgrund der geringen Breite des Planungsgebietes nur in einem kurzen Abschnitt möglich. Deshalb wurde die Breite des Fuß- und Radweges durchgehend auf 4,5 m als Kombiweg / Mischfläche festgelegt. Die Verbindung soll beleuchtet und mit ausreichenden Sitzgelegenheiten entlang des Weges ausgestattet werden.

Nördlicher Teilbereich

Der Fuß- und Radweg wird kreuzungsfrei über die Triebstraße über die östliche Brücke geführt. Ein Anschluss an die neue öffentliche Grünfläche (in Planung) auf dem ehemaligen Knorr-Gelände ist vorgesehen. Nach Abwägung mehrerer Varianten soll der Weg vom Bahndamm über eine Rampe geradlinig und barrierefrei an die vorhandene Bahnunterführung unter dem DB-Nordring geführt werden. Dabei ist mit einer Umsiedlung von 5-6 Kleingartenparzellen zu rechnen (Abb. 8). Da an den Bahndämmen Zauneidechsen kartiert wurden (WAGENSONNER 2012) und innerhalb der Kleingartenanlage für die Wechselkröte ein Landhabitat anzunehmen ist, sind weitere Artenschutzgutachten (Kartierungen, saP) für den Bereich erforderlich.

Da die meist frequentierte Radverbindung von Norden Richtung Olympiapark auf Höhe des Kusocinskidamms verlaufen wird und hier ein Höhenunterschied von knapp 3 m zu überwinden ist, ist auf der Nordseite des Kusocinskidamms ein Rampenbauwerk vorgesehen (Abb. 9). Die Rampe soll in die vorhandene Erdmodellierung möglichst landschaftlich eingebettet werden (vgl. Bestandswege im Olympiapark; sanfte Böschungen, Ausführung ohne Stützmauern). In Kreuzungsbereichen sollen die Wegeanschlüsse/-kanten analog zu den Bestandswegen im Olympiapark abgerundet werden. Der Wegeabschnitt zwischen der geplanten Rampe und dem Kusocinskidamm soll auf 4,5 m verbreitert werden. Die Verbreiterung soll sich behutsam in den Bestand einfügen (Belag Olympiamastix / wie bestehende Wege im Olympiapark), dabei sind vorhandene Bäume zu berücksichtigen.

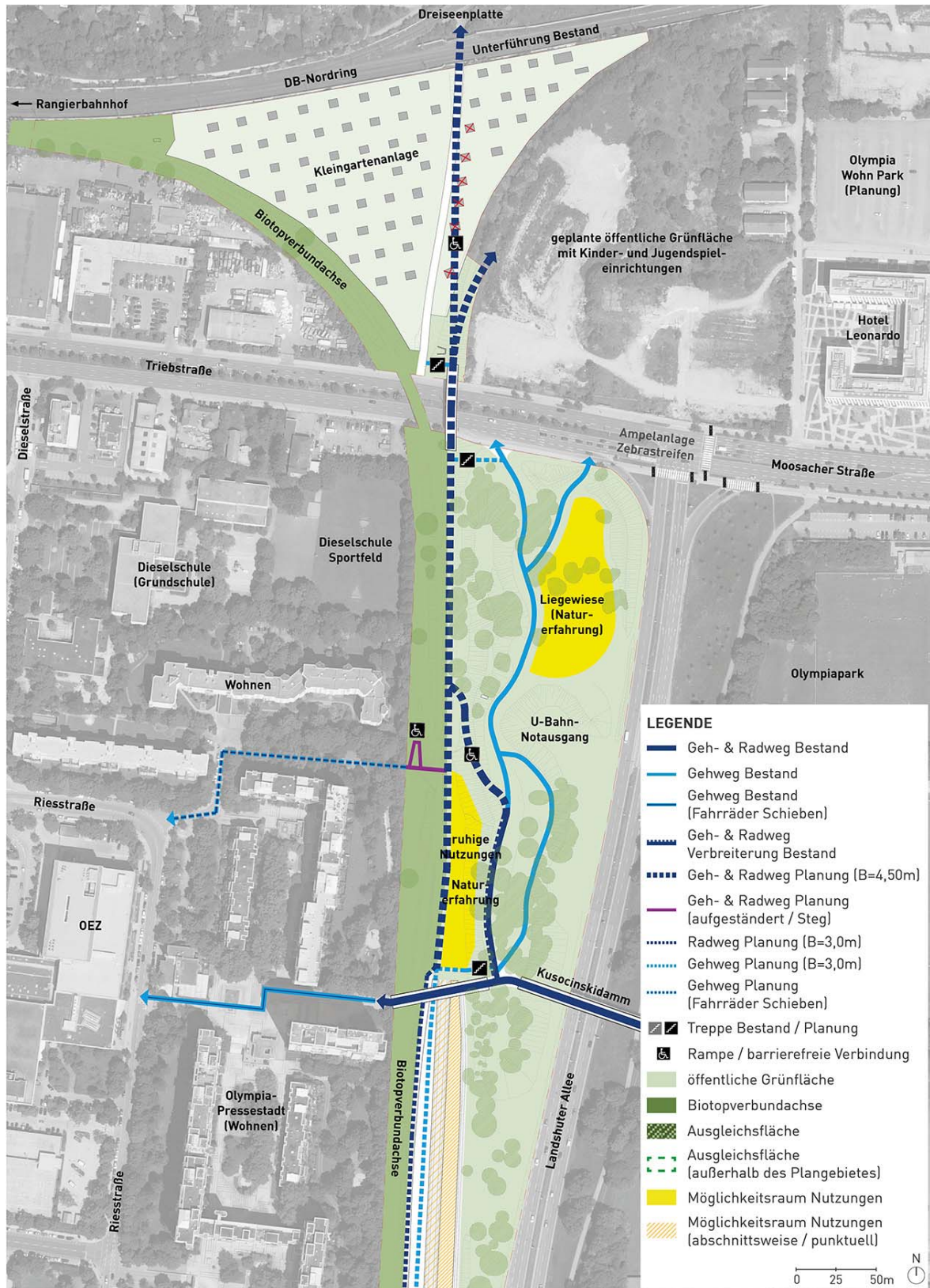


Abbildung 7: Teilbereich Nord (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Kleingartenanlage

Abbildung 8: Rampe an der Kleingartenanlage (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Rampenlänge: ca. 130 m

Höhenunterschied ca. 5,2 m

Steigung ca. 4 %

Im Böschungsbereich an der Brücke wird außerdem eine Treppe vorgesehen.

Teilbereich Mitte

Im Bereich der Bahnsteige verläuft der Fuß- und Radweg westlich der Bahnsteige. Diese Wegeführung ermöglicht eine geradlinige Verbindung ohne große Höhenunterschiede für den Radverkehr sowie gute Anschlussmöglichkeiten nach Westen. Aus Sicht des Denkmalschutzes stellt die Wegeführung den geringsten Eingriff dar, da das Umfeld des Bahnhofsbauwerks weitestgehend unberührt bleibt. Außerdem ist eine flexible Nutzung von beiden Bahnsteigen gegeben.

Der Fußweg soll auf dem westlichen Bahnsteig, der Radweg auf der ehemaligen westlichen S-Bahn-Gleistrasse geführt werden (Abb. 10). Um einen Konflikt zwischen der Biotopverbundachse und dem Radweg zu vermeiden, sollte die vorhandene Böschung zwischen dem Industrie- und dem S-Bahngleistrasse durch eine Kante ergänzt werden (i.d.R. gelten 30 cm als amphibienabweisend).

Aus dem Olympiapark kommende Fußgänger können über die bestehenden Treppenanlagen auf die Bahnsteige gelangen. Eine barrierefreie Anbindung kann über den vorhandenen Weg entlang des Bahnhofsvorplatzes erfolgen. Für Nutzer, die von der Werner-Seelenbinder-Brücke auf die Bahnsteige oder weiter nach Norden wollen und auf barrierefreie Wege angewiesen sind, bedeutet dies allerdings einen „Umweg“ von knapp 300 m.

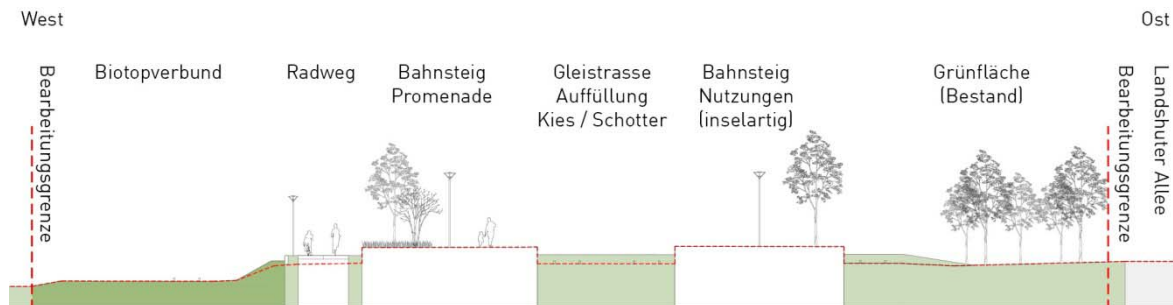


Abbildung 10: Wegeführung westlich der Bahnsteige (Verkleinerung, Originalmaßstab Schnitt A-A' 1:200)

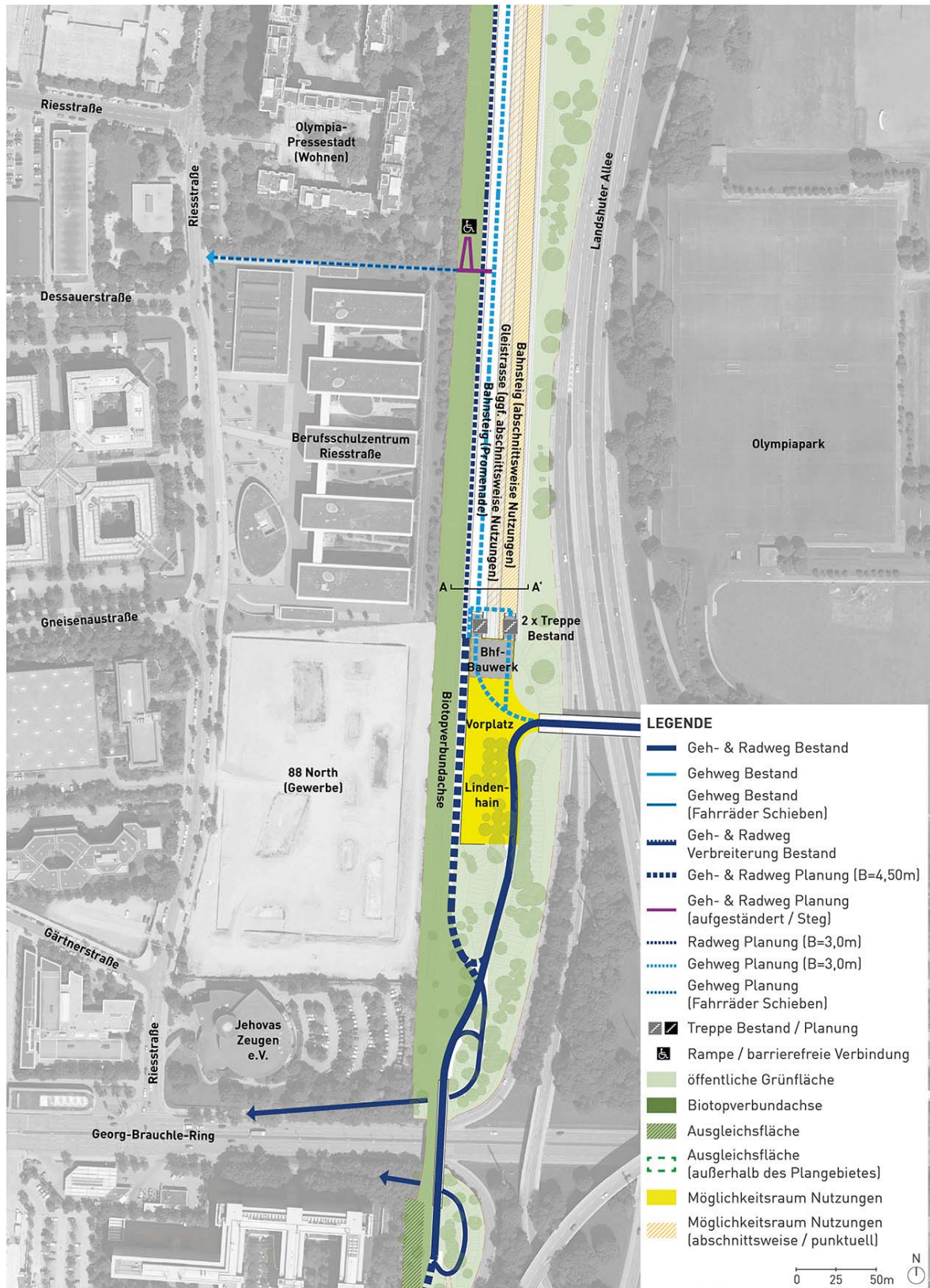


Abbildung 11: Teilbereich Mitte (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Südlicher Teilbereich

Vom Süden bis zur Höhe des Agnes-Pockels-Bogens bzw. des Betriebsgeländes der Stadtwerkezentrale wird die bestehende Wegetrasse erhalten und auf 4,5 m verbreitert – hierbei ist der Baumbestand zu berücksichtigen. Die für die Verbreiterung notwendigen Flächen müssen an anderer Stelle wieder ausgeglichen werden. Danach verläuft der Weg auf halber Höhe der Bestandsböschung auf einer Zwischenebene (Abb. 12). Am nördlichen Ende dieser Zwischenebene wird der neue Weg über eine barrierefreie Rampe möglichst weit im Norden auf die Industriegleistrasse geführt. Hierbei sollen möglichst viele der vorhandenen Bäume erhalten werden. Damit kann insbesondere im sensiblen Bereich der Laichgewässer und des ehemaligen Gaswerksgeländes ein Abstand zwischen FCS-Fläche und Weg, aber auch zwischen Weg und Fahrbahn der Landshuter Allee hergestellt werden. Eingriffe in den Untergrund (z.B. im Böschungsbereich) sollen nach Möglichkeit minimiert werden.

Die Baumkulisse bleibt weitestgehend erhalten, ggf. ist eine partielle Entnahme der Gehölzschicht sinnvoll und notwendig. Z.B. ist nördlich der Borstei im Zugangsbereich zur öffentlichen Grünfläche eine Auslichtung von Gehölzen zu empfehlen, um die Sichtbarkeit zu verbessern und die Gefahrenstelle zu beheben.

Die Gefahrenstelle im Kurvenbereich südöstlich der Borstei kann durch die Verbreiterung des bestehenden Weges behoben werden. Da das Gelände an dieser Stelle extrem schmal ist und ein Höhenunterschied von ca. 2,5 bis 3 m zum Gehweg am Sapporobogen vorhanden ist, ist eine Lösung mit einer Stützmauer erforderlich (Abb. 13). Eingriffe in den Kronen- / Wurzelbereich der Bäume sollen nach Möglichkeit vermieden / minimiert werden.

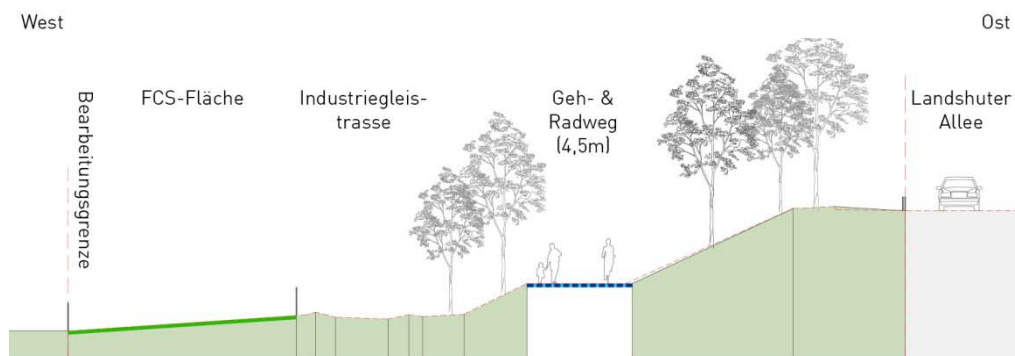


Abbildung 12: Wegeführung im Bereich der FCS-Fläche (Verkleinerung, Originalmaßstab Schnitt B-B' 1:200)

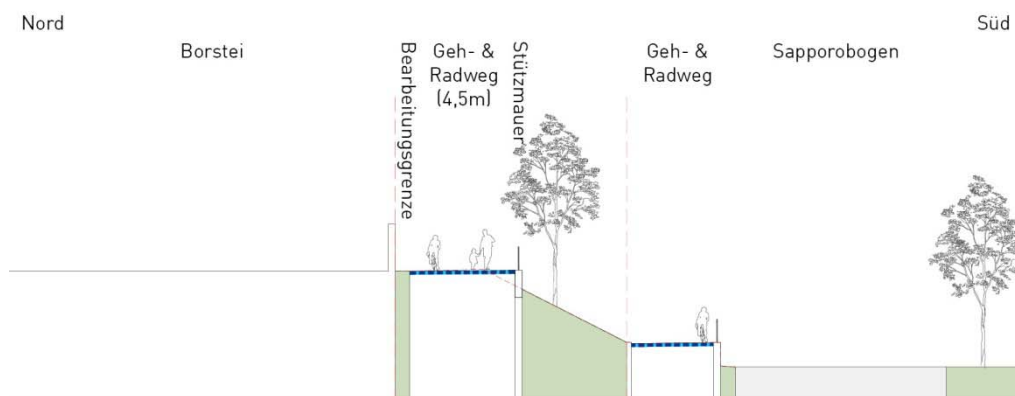


Abbildung 13: Verbreiterung des Weges südlich der Borstei (Verkleinerung, Originalmaßstab Schnitt C-C' 1:200)

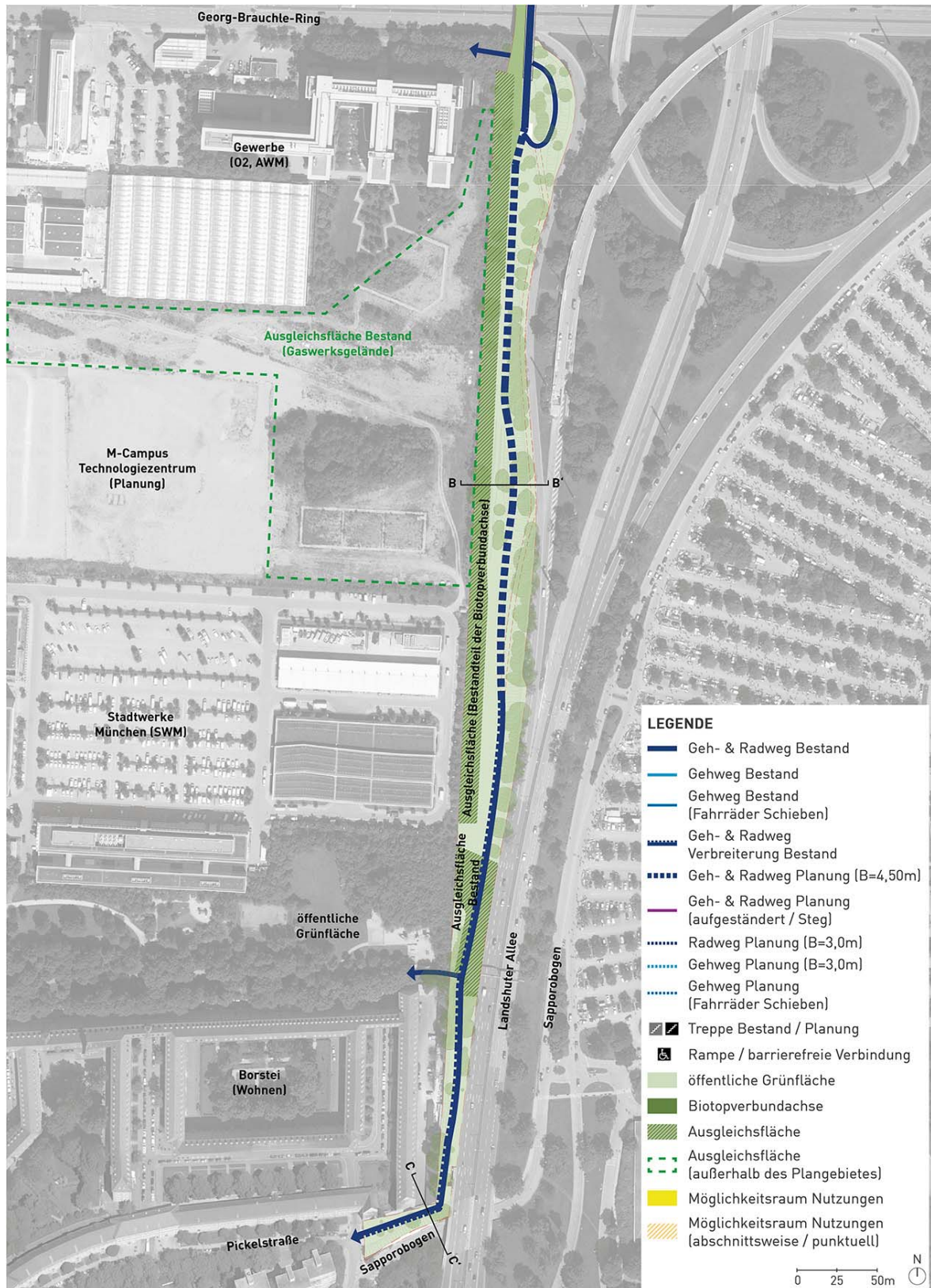


Abbildung 14: Teilbereich Süd (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Fuß- und Radwegeverbindung Ost-West-Richtung

Es bestehen bereits Querverbindungen über den Kusocinskidamm und auf der Nordseite der Borstei zur öffentlichen Grünfläche hin. Folgende zusätzliche Querungsstellen wurden betrachtet (Abb. 15):

1. Dieselschule (Direktanbindung)
2. Werner-Friedmann-Bogen
3. Berufsschulzentrum Nordseite
4. Berufsschulzentrum
5. North 88 Südseite
6. Agnes-Pockels-Bogen / Stadtwerkezentrale

Querung 1: Aus dem Runden Tisch besteht der Prüfauftrag, ob die Dieselschule einen Direktanschluss an die neue Nord-Süd-Grünverbindung erhalten kann und ob somit ein sicherer Schulweg von der geplanten Wohnbaufläche auf dem ehemaligen Knorr-Gelände zur Dieselschule geschaffen werden könnte. Nach dem jetzigen Wissensstand gehört die neue Wohnanlage nicht zum Einzugsgebiet der Dieselschule, somit ist dieser Anschluss nicht erforderlich.

Querung 2: Für das Flurstück 788 Moosach (Olympia-Pressestadt) ist entsprechend dem Bebauungsplan Nr. 610 entlang der nördlichen Grundstücksgrenze ein Geh- und Leitungsrecht im Grundbuch per Dienstbarkeit gesichert. Das Gehrecht umfasst nicht den Radverkehr. Die Querung wird kontrovers gesehen:

- Die Vertreter der Olympia-Pressestadt und des Bezirksausschusses Moosach (BA 10) sehen die Wegeführung auf ihrem Grundstück trotz eingetragenem Geh- und Leitungsrechts kritisch, da Fahrradfahrer sich nicht an das Fahrverbot halten würden und zudem Gefahren im Bereich der Tiefgaragen-Ausfahrten am Werner-Friedmann-Bogen hervorgerufen würden.
- Die Vertreter des Bezirksausschusses Feldmoching - Hasenberg (BA 24) halten die Verbindung für sinnvoll, da diese als direkte Anbindung an das Olympia-Einkaufszentrum OEZ (Nahversorgung) vor allem für Besucher, die aus dem Norden kommen, wo gerade mehrere Neubaugebiete entstehen, sehr bedeutsam wäre.

Querung 3: Die Wegeverbindung könnte über das städtische Grundstück des Berufsschulzentrums hergestellt werden. Es besteht ein Höhenversprung von ca. 1,1 m bis zur Grundstücksgrenze. Die Verbindung quert die Biotopverbundfläche und soll daher über einen Steg geführt werden, um die Beeinträchtigung der Verbundachse zu minimieren. Die Feuerwehrumfahrung der Berufsschule muss unverändert bzw. freigehalten bleiben.

Querung 4: Wie Querung 3, allerdings besteht ein Höhenversprung von ca. 1,3 m bis zur Grundstücksgrenze und der Abstand zwischen der südlichen Grundstücksgrenze und dem Schulgebäude ist ca. 5 m geringer als auf der Nordseite. Die Zuwegung müsste über den vorhandenen Parkplatz geführt werden, was sicherheitstechnisch bedenklich ist. Aufgrund dieser Gegebenheiten wurde die Querung 4 verworfen.

Querung 5: Die im FNP baurechtlich gesicherte Durchwegung in der verlängerten Gärtnerstraße, südlich des Gewerbeblocks 88 North, wurde geprüft, aber wegen der großen Höhenunterschiede (ca. 3,5 m) und der Lage zu weit im Süden verworfen.

Querung 6: Eine Verbindung über den Agnes-Pockels-Bogen Richtung Stadtwerkezentrale kann nicht umgesetzt werden, da eine Inanspruchnahme der FCS-Fläche nicht möglich ist.

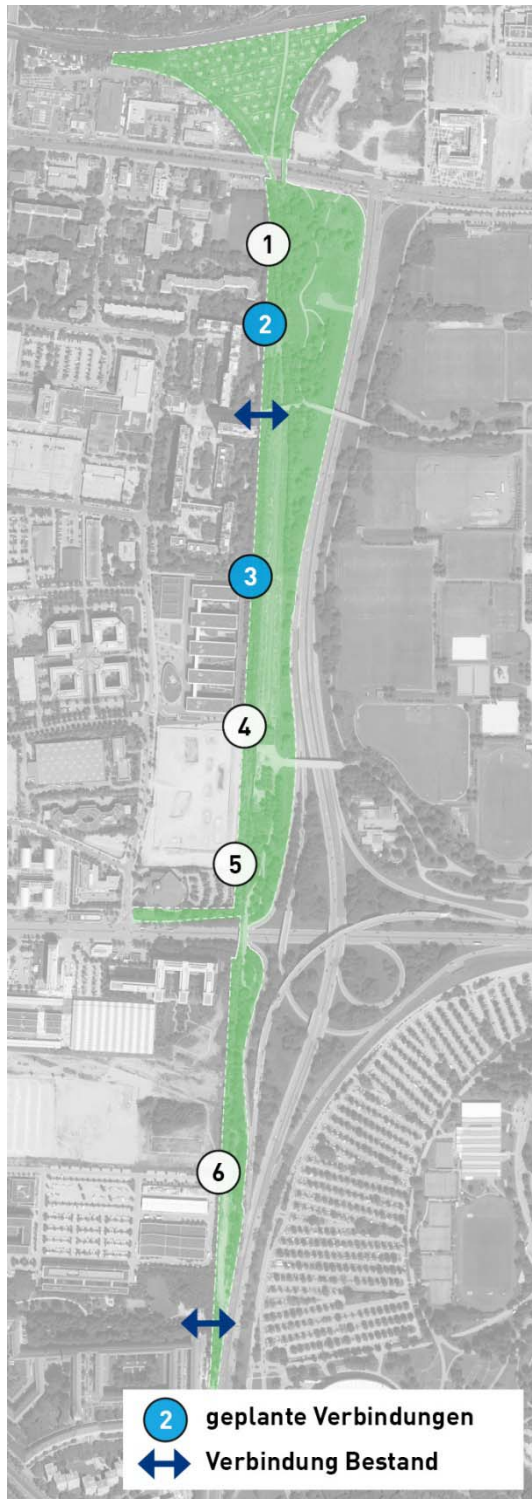


Abbildung 15: Untersuchte Querverbindungen

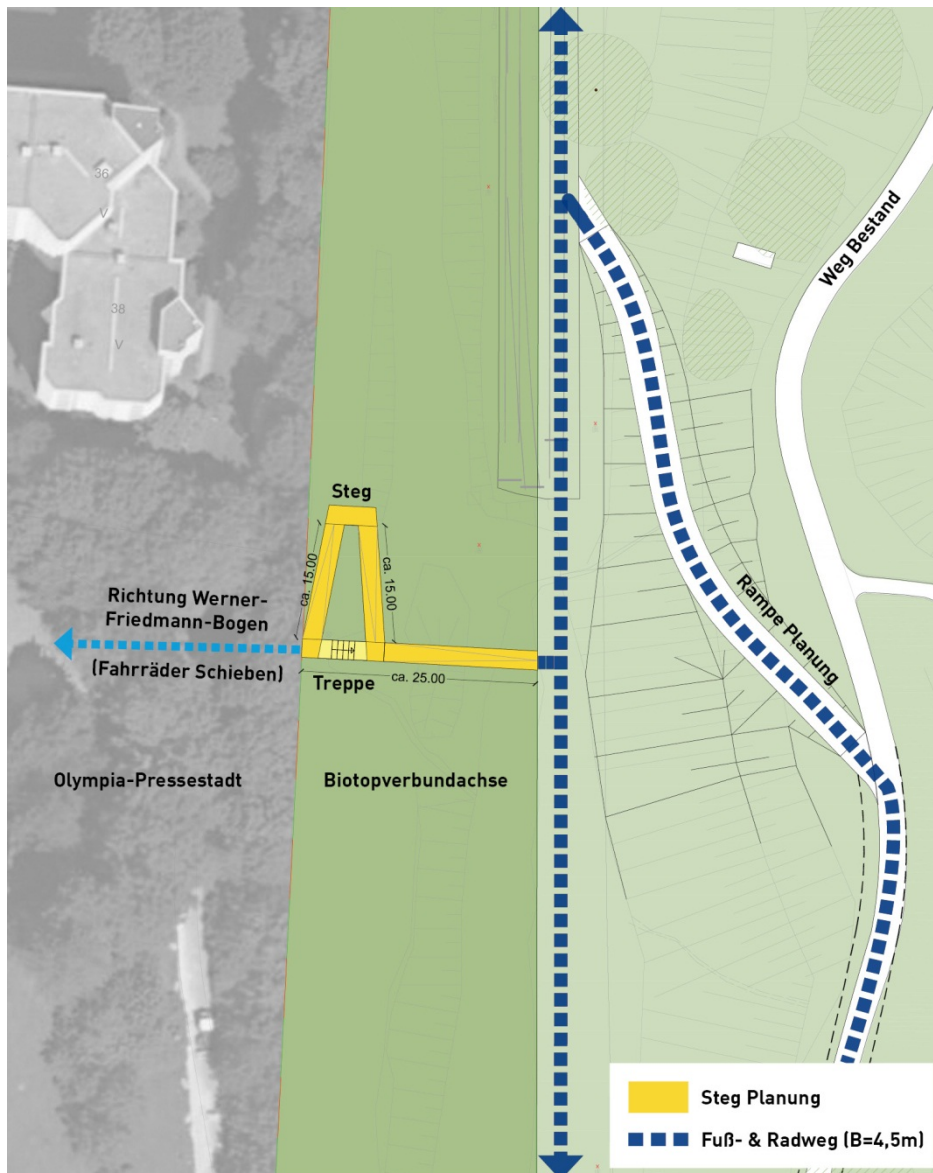
Querung 2: Olympia-Pressesstadt / Werner-Friedmann-Bogen

Abbildung 16: Querung Werner-Friedmann-Bogen (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Da ein Wege- und Leitungsrecht über das Grundstück der Olympia-Pressesstadt bereits besteht, wird die Querung 2 zum Werner-Friedmann-Bogen (Abb. 16, vgl. Abb. 15 / Querung 2) in der Planung weiter verfolgt.

Aus naturschutzfachlichen Gründen können Wegeverbindungen nicht ebenerdig über die Trockenbiotopverbundachse verlaufen. Die Querungen sind aufgeständert (lichte Höhe mind. 25 cm) und so schmal wie möglich zu gestalten, um die Beschattung der Fläche zu minimieren und die Durchlässigkeit des Biotopverbundes zu gewährleisten (vgl. Kap. 2.3). Es sollen licht- und wasserdurchlässige Konstruktionen (z.B. Steg aus Gitterrosten oder Holzsteg mit Fugen, vgl. Abb. 18) bevorzugt werden. Eine großräumige Absenkung des Geländes innerhalb der Vernetzungsachse zur Erreichung der notwendigen lichten Höhe wäre denkbar. Der Biotopverbund soll nicht als Amphibiendurchlass ausgebildet werden.

Es besteht eine Höhendifferenz von ca. 1,6 m von der geplanten Nord-Süd-Wegetrasse bis zur Grundstücksgrenze. Da die Breite begrenzt ist, ist von einem Steg mit Knick auszugehen (Abb. 16). Der Steg soll barrierefrei sein (Steigung max. 4 %) und für Rollstuhlfahrer im Begegnungsfall ausreichend dimensioniert werden.

Querung 3: Berufsschulzentrum (Nordseite)

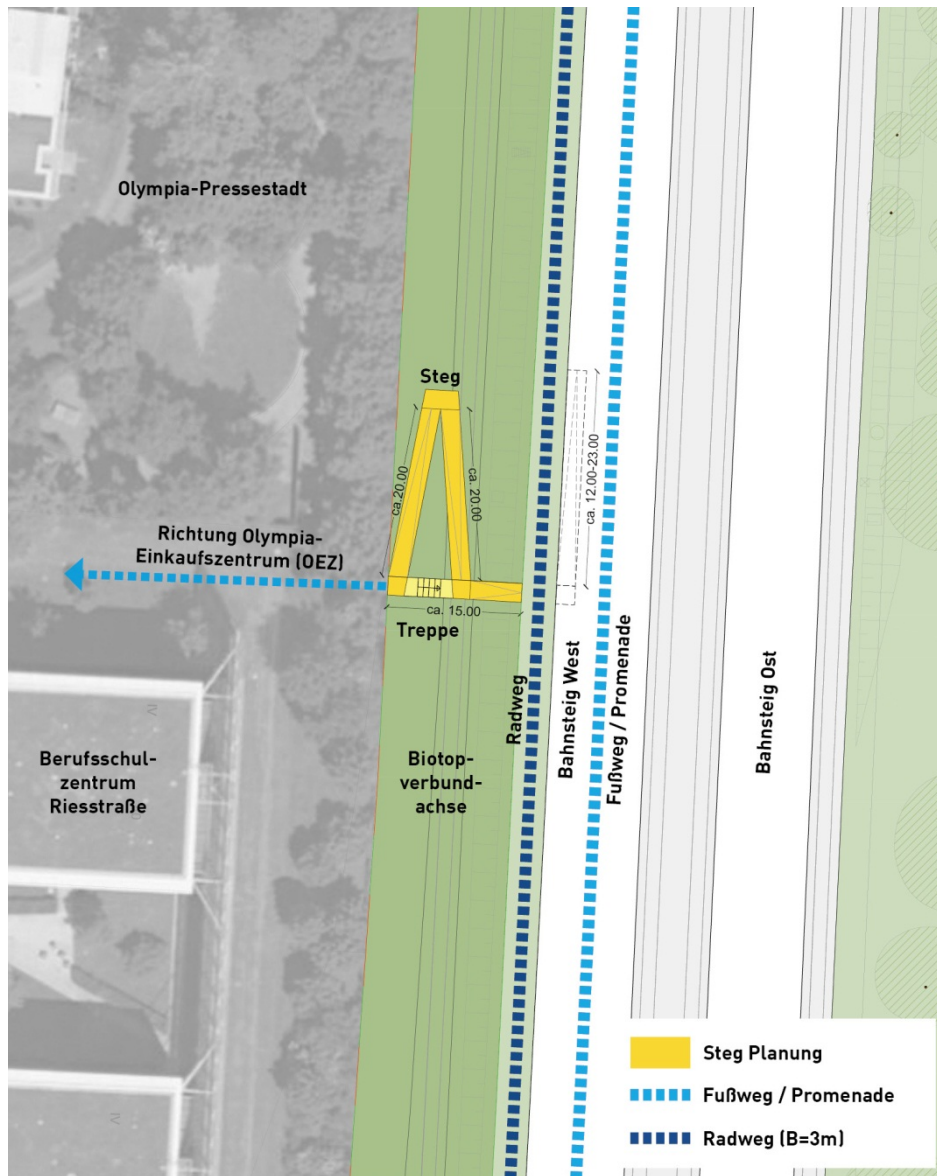


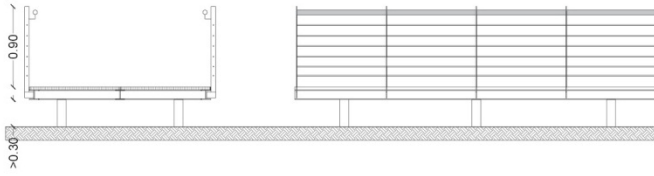
Abbildung 17: Querung Berufsschulzentrum Nord (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:1000)

Die Querung 3 auf der Nordseite der Berufsschulzentrum (Abb. 17, vgl. Abb. 15 / Querung 3) wird gegenüber einer Zuwegung auf der Südseite favorisiert, da hier die Verbindung besser und sicherer herzustellen ist. Die Verbindung wird in der Planung weiter verfolgt.

Die Höhendifferenz bis zur Grundstücksgrenze beträgt an dieser Stelle ca. 1,1 m. Die Anforderungen zur Beschaffenheit des Steges, zur Durchlässigkeit des Biotopverbundes und zur Barrierefreiheit gelten wie bei der Querung Werner-Friedmann-Bogen.

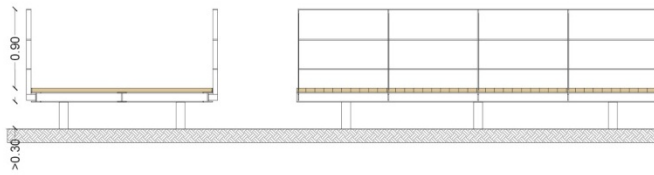
STEG AUS GITTERROSTEN

Gitterroste 10/30 mm (rutschfest) + Stahlunterkonstruktion



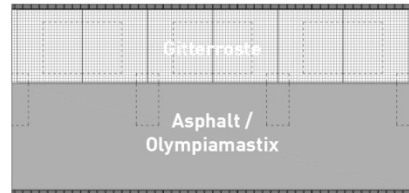
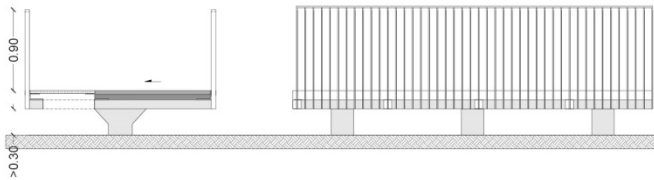
STEG AUS HOLZ

Holzbohlen + Stahlunterkonstruktion



STEG AUS ASPHALT/OLYMPIAMASTIX UND GITTERROSTEN

Asphalt + Gitterroste auf Unterkonstruktion aus Beton



STEG AUS ASPHALT/ OLYMPIAMASTIX UND GITTERROSTEN

Asphalt + 2 x Gitterroste auf Unterkonstruktion aus Beton

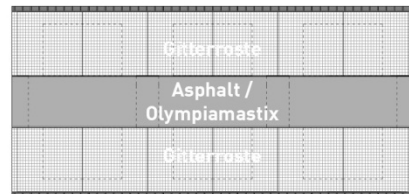
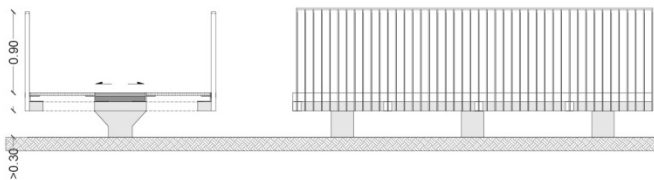


Abbildung 18: Systemskizzen / Testentwürfe zur Ausführung der Stege

3.3 Freiraumangebote

Nördlicher Teilbereich

Aufgrund der Flächengröße wären viele Nutzungen auf der Fläche im Bereich Triebstraße / Landshuter Allee denkbar, wegen der Lärmbelastung ist aber kaum eine Freizeitnutzung möglich. Durch Erhöhung der Wälle zum Lärmschutz könnte ggf. die Aufenthalts- und Erholungsqualität der Fläche gesteigert werden. Mit dem ursprünglichen Landschaftskonzept (Hügeltopografie, Sichtbezüge, Offenheit) soll dennoch sorgfältig umgegangen werden. Da das Planungsgebiet im Moment stark von Hundehaltern genutzt wird, könnte in diesem Bereich ggf. auch über einen Hundenauslaufbereich nachgedacht werden.

Nördlich des Kusocinskidamms, westlich des vorhandenen Erdwalls, sind wegen der Nähe zur Olympia-Pressestadt nur ruhige Nutzungsangebote (Sitzen, Picknick, Boule/Boccia; keine lärmintensive Nutzungen) vorzusehen. Evtl. könnte hier oder alternativ in der Nähe der Dieselschule (ggf. als Teil der Biotopverbundfläche) ein Naturerfahrungsraum untergebracht werden. Für Naturerfahrungsräume sollte generell eine Mindestflächengröße von ca. 1-2 ha angestrebt werden, die Flächengröße allein soll jedoch - besonders in Großstädten - kein Ausschlusskriterium werden (STOPKA & RANK 2013). Es werden keine weiteren Spielangebote im Projektgebiet vorgesehen, da im Umfeld genügend Spielangebote vorhanden sind bzw. sein werden, z.B. im Bereich der geplanten Grünfläche auf dem ehemaligen Knorr-Gelände.

Bahnsteige

Der westliche Bahnsteig soll zukünftig für den Fußweg als großzügige Promenade hergerichtet werden. Der Radweg verläuft parallel auf dem ehemaligen westlichen S-Bahn-Gleis. Entlang der Promenade sollen Sitzgelegenheiten und Beleuchtung vorgesehen werden, ggf. können die vorhandenen, historischen Lichtmasten wieder aktiviert werden. In den Seitenbereichen auf dem Bahnsteig soll die vorhandene Ritzvegetation erhalten bleiben. Auf dem östlichen Bahnsteig soll ein „Freiraumlabor“ entstehen, wo temporäre und experimentelle Nutzungen möglich sind. Denkbare Nutzungen wären z.B. Urban Gardening, Open-Air-Ausstellungen und Kunstwerkstätten, Bereiche zum Aufenthalt oder Nutzung der Flächen für Theater- und Tanzaufführungen. Die nutzbaren Bereiche können z.B. über wenige Übergänge an die Promenade angedockt und inselartig angeordnet werden, so dass die vorhandene Vegetation teilweise erhalten bleibt (Abb. 19). Gehölze sind auf beiden Bahnsteigen in geringer Anzahl möglich, diese sollten unregelmäßig angeordnet sein. Von massiven Baulichkeiten soll abgesehen werden. Die Lärmbelastung durch die Landshuter Allee ist bei den Nutzungsangeboten zu berücksichtigen. Die mittige Gleistrasse könnte ähnlich wie der Biotopverbund gestaltet werden und als weiterer Lebensraum dienen. Um eine spätere Nutzung zu ermöglichen, müssen die Bahnsteige instandgesetzt und die Verkehrssicherheit hergestellt werden. Es soll in der weiteren Planung abgewogen werden, welche Sanierungsintensität angemessen und darstellbar ist.

Im Bestand beträgt der Höhenunterschied zwischen Bahnsteigoberkante und Gleisebene ca. 1 m. Da die geländerfreie Absturzhöhe < 50 cm beträgt, sind Maßnahmen zur Absturzsicherung notwendig. Wichtig ist, dass die Linearität der Bahnsteigoberkanten wahrnehmbar bleibt. Eine Absturzsicherung durch Geländer wird ausgeschlossen, da diese die Bahnsteige optisch beeinträchtigen würden und Fremdkörper innerhalb des Denkmalensembles wären. Folgende Lösungen zur Absturzsicherung wären denkbar und in der weiteren Planung zu konkretisieren (Abb. 20):

- Auffüllung der Gleisebene mit geeignetem Material zur „Halbierung“ der Absturzhöhe
- Stufen entlang den Bahnsteigkanten
- ggf. ein nicht-begehbarer Schutzstreifen (z.B. Vegetation) an den Bahnsteigoberkanten (Klärung / Abstimmung in der weiteren Planung)

Die Gleise sollen aus denkmalschutzrechtlicher Sicht und aus Kostengründen erhalten bleiben. Aufgrund der Altlastenbelastung müssen die Gleise mit mind. 10 cm geeignetem Material (z.B. mit Schotter) überdeckt werden. Ggf. könnten die Gleise z.B. durch Glasüberdeckung teilweise sichtbar gemacht werden.

Es besteht ggf. die Möglichkeit, Waggons des Olympiatriebzugs (bewegliches Denkmal, Originalzug aus den 1960er-Jahren) oder andere, evtl. zeit- und baugleiche Waggons auf dem östlichen Gleis aufzustellen, die z.B. als Kulisse für Tanz- und Theateraufführungen fungieren könnten. Die Machbarkeit muss noch hinsichtlich des Vandalismus-Risikos und der Instandhaltung geklärt werden. Die Aufstellung der Waggons könnte ggf. zunächst für eine begrenzte Zeit als Interimslösung / Testphase erfolgen.

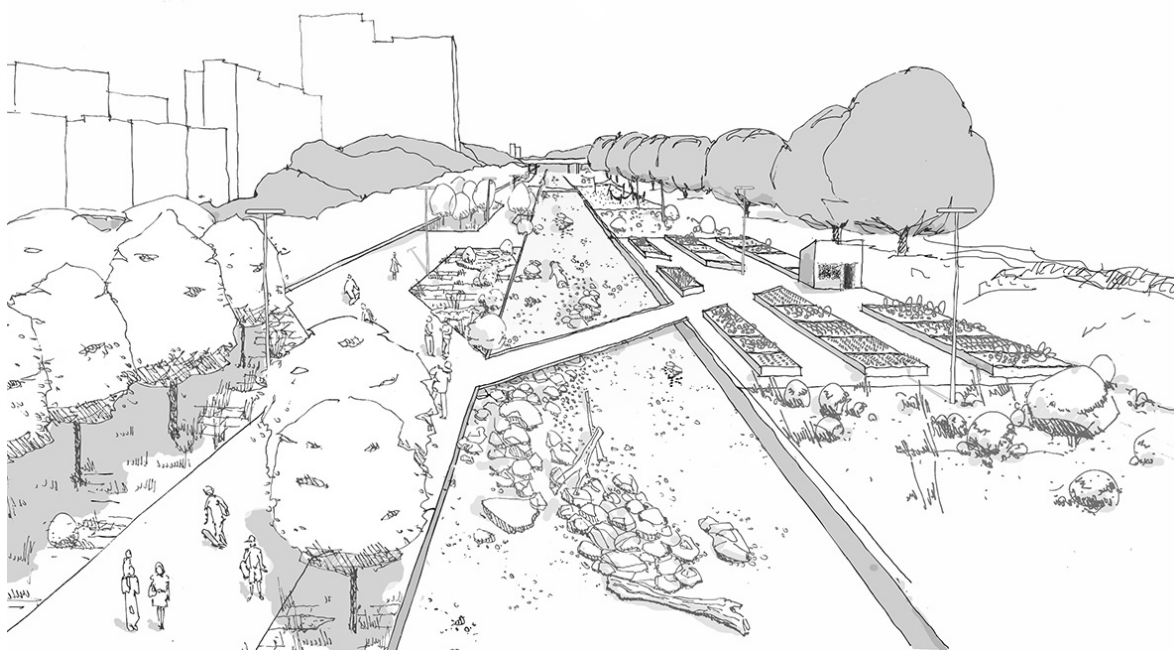


Abbildung 19: Ideenskizze / Blick nach Norden auf die Bahnsteige

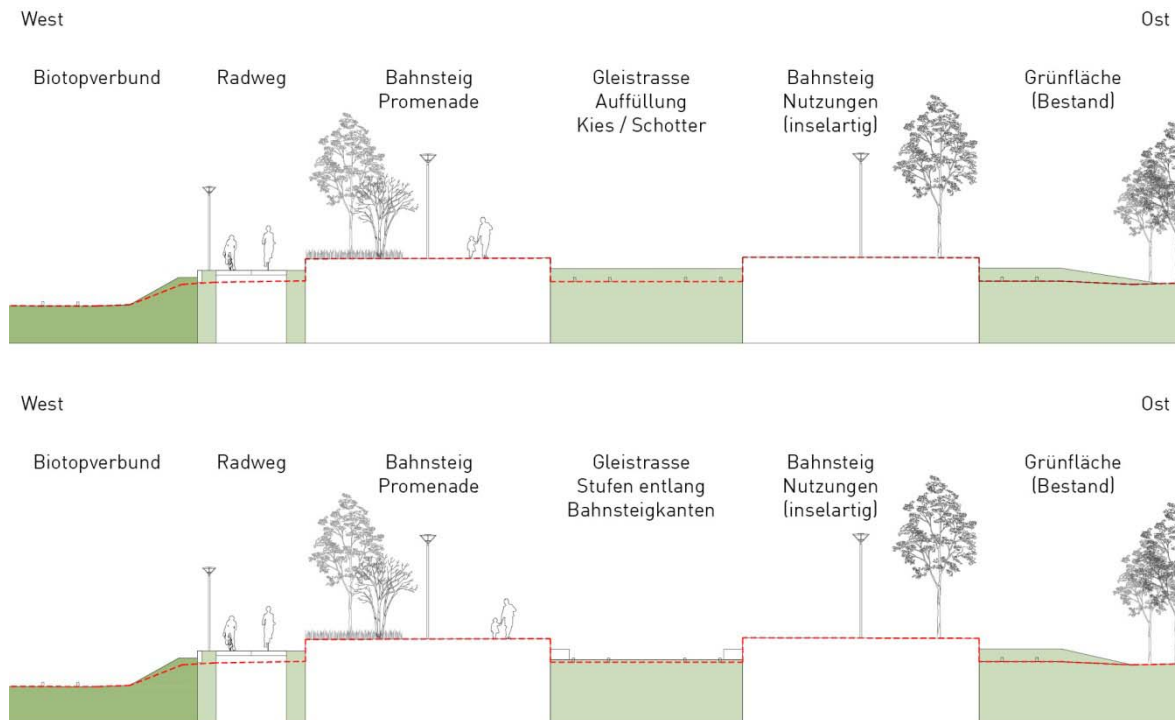


Abbildung 20: Möglichkeiten zur Absturzsicherung (Verkleinerung, Originalmaßstab Lageplan 1:200)

Bahnhofsbauwerk und -umfeld

Aus dem Runden Tisch 2014 resultierend, sollen die Substanz und die Nutzungen, die vorhanden sind, erhalten bleiben und als nicht-kommerzieller Ort weiter entwickelt werden. Das Bahnhofsumfeld soll Möglichkeiten für prozesshafte Entwicklung („Wandel als Konzept“) und offene, vielfältige Nutzungen mit dem Schwerpunkt Jugendkultur bieten.

Zur Entwicklung des Ortes wurde seitens der Stadt München eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe (BAU-G, PLAN, SOZ, RBS, KULT) gegründet, die die notwendigen baulichen Maßnahmen und die Konzepterarbeitung für jugendkulturelle Nutzungen betreut. Es wird angestrebt, eine robuste Grundausstattung für unterschiedliche Nutzungen sowie eine Mindestausstattung an technischer Infrastruktur (Wasser, Strom, Licht, Abwasser) im/am Bahnhofsbauwerk herzurichten.

Obere Ebene

Der Vorplatz / Lindenhain bleibt als ruhiger und offener Ort erhalten, der Raum für Begegnung und Kommunikation bietet. Das Bahnhofsbauwerk wird als skulpturales Baudenkmal erhalten, im Bereich des Flugdaches sollen keine weiteren Einbauten vorgesehen werden.

Im Bahnhofsbereich soll keine Gastronomie angesiedelt werden, stattdessen könnte eine Versorgung über eine Automatenlösung sichergestellt werden. Öffentliche Toiletten und ein Wasseranschluss sollten vorzugsweise auf der Vorplatzebene realisiert werden.

Temporär kann die geräumige Platzfläche für Kunst, Ausstellungen / Installationen oder Veranstaltungen genutzt werden, z.B. für kleinere Stadtteilstefte oder Events aus der Jugendszene. Am Lindenhain könnte eine Bühne als temporäre/mobile Konstruktion gebaut werden, die gleichzeitig als „Freiluft-Lounge“ zum Aufenthalt und Verweilen einlädt. Das Olympia-Design von 1972 - z.B. Farben und/oder Formsprache - sollte in die (temporäre/mobile) Gestaltung des Vorplatzes einfließen bzw. widergespiegelt werden.

Untere Ebene

Das Umfeld des Bahnhofsgebäudes, vor allem der Galeriebereich, wird heute bereits von Jugendlichen genutzt. Der Ort wird angenommen, da dieser einen robusten und abgeschirmten Raum für Selbstgestaltung und spontane Nutzungen bietet. Wegen seiner besonderen Atmosphäre lockt der Ort Jugendliche aus der ganzen Stadt an.

Die bereits etablierten Nutzungen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen (Sprayer, Traceure / Parcour, Skater usw.) sollen auch weiterhin möglich sein. Der Ort soll zukünftig von verschiedenen Gruppen Jugendlicher (Mädchen und Jungen mit verschiedenen kulturellen Hintergründen und Fähigkeiten) kreativ gestaltet werden. Möglichkeiten zur Selbstinszenierung z.B. durch Ecken, Bühnen und Nischen sollen angeboten werden. Vergleichbare, überwiegend selbst verwaltete Projekte sind z.B. das Raumlabor und der Mellowpark in Berlin.

Der Ort soll nicht spezifisch für eine oder wenige ausgewählte Nutzergruppe(n) gestaltet werden, sondern einen Rahmen für verschiedene, auch wandelbare und spontane Nutzungen darstellen. Zugänge und Räume sollen geöffnet aber nicht „übergestaltet“ werden, so dass der verwilderte Charakter des Areals erhalten bleibt. Im Galeriebereich soll ein multifunktionaler Belag, aber keine festen Ausstattungen vorgesehen werden. Der Radweg verläuft an der Galerie vorbei, so dass die Jugendnutzungen ungestört stattfinden können. (Abb. 21)

Die Räumlichkeiten im Untergeschoss des Bauwerks könnten als Musikübungsräume saniert und ausgebaut werden – hierzu besteht im Moment auch konkreter Bedarf. Die Machbarkeit wird derzeit durch das Baureferat geprüft.

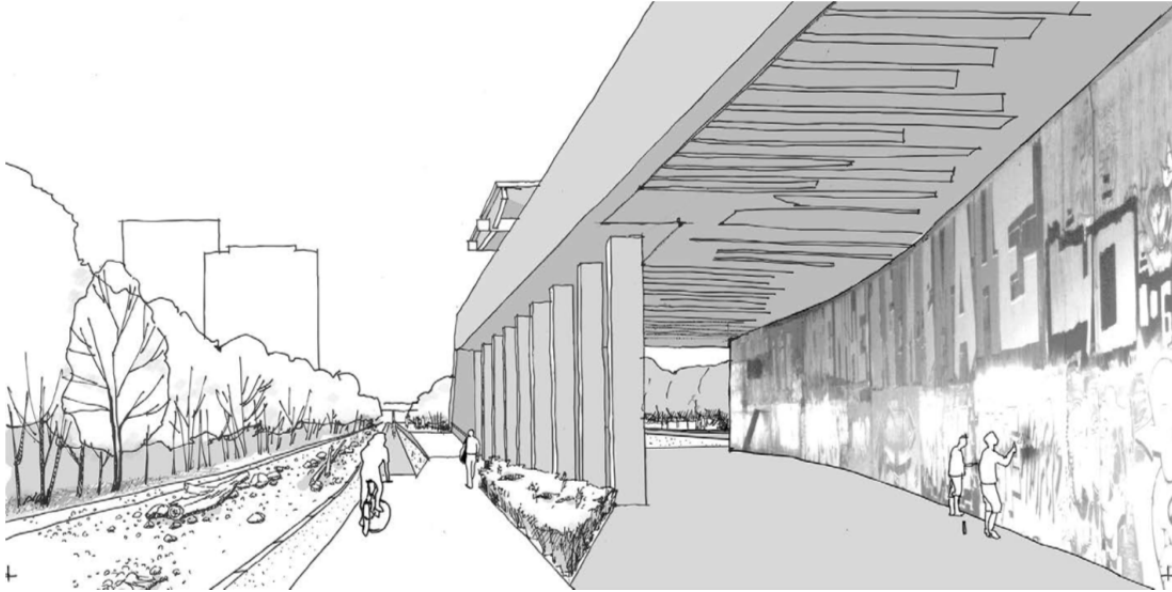


Abbildung 21: Ideenskizze Galeriebereich

4 Zusammenfassung

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“ weiter entwickelt 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.

Das Nutzungskonzept wurde in enger Abstimmung mit den beteiligten städtischen Referaten entwickelt. Die Ergebnisse wurden dem Runden Tisch im Juli 2016 erneut vorgestellt. Das Nutzungskonzept wird dem Bauausschuss zur Entscheidung vorgelegt und soll als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dienen.

5 Quellen

Literatur und Gutachten

BAUREFERAT GARTENBAU (2015): Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03086: Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse im 10. Stadtbezirk Moosach. Beschluss des Bauausschusses vom 13.10.2015

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE (BLFD) (2016): Liste der Baudenkmäler in München. Stand 23.08.2016. Online auf: http://www.geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_162000.pdf

LANDESHAUPTSTADT (LH) MÜNCHEN (Hrsg.) (2011): Perspektiven für den Olympiapark München. Landschafts- und stadtplanerische Rahmenplanung. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Wenng Druck GmbH. Online auf: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:17b2eedb-c82a-43c4-84f3-114b520298ac/rahmenplanung_olympiapark.pdf

LANDESHAUPTSTADT (LH) MÜNCHEN (2014): Tischvorlage „Runder Tisch“, Nord-Süd-Verbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse, 23. und 24. Juli 2014

LANDESHAUPTSTADT (LH) MÜNCHEN (2015): Dokumentation „Runder Tisch“, Nord-Süd-Verbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse, 23. und 24. Juli 2014

SAKOSTA CAU (2015): Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse zum Olympiastadion in München, Erläuterung der Maßnahmen zum Antrag auf Erlaubnis nach dem Denkmalschutzgesetz. Auftraggeber: Landeshauptstadt München, Kommunalreferat. Stand: 11. Dezember 2015

SCHIESSL - GEHLEN - SODEIKAT, ING.-BÜRO (2014): Untersuchung und Bewertung ehemaliger Olympiabahnhof sowie Erarbeitung von Instandsetzungsempfehlungen. Gutachterliche Stellungnahme. 14/086/4.1.1

STOPKA, I. & RANK, S. (2013): Naturerfahrungsräume in Großstädten. Wege zur Etablierung im öffentlichen Raum. BfN-Skripten 345. 2. Aufl. Bonn-Bad Godesberg

WAGENSONNER, PLANUNGSBÜRO (2012): Habitatanalyse und Groberfassung der Zauneidechsenvorkommen sowie Kontrolle der Wechselkrötenlaichplätze im Bereich der aufgelassenen S-Bahntrasse westlich des Olympiaparks. Entwurf, Stand: 27. Februar 2012

WAGENSONNER, PLANUNGSBÜRO (2015): Nord-Südverbindung entlang der ehemaligen Olympia-S-Bahntrasse: Minimalanforderungen aus der naturschutzfachlicher Sicht. Stand 23. Februar 2015.

WAGENSONNER, PLANUNGSBÜRO (2016A): Herstellungs-, Pflege- und Entwicklungskonzept für die FCS-Ausgleichsfläche zum Teilbebauungsplan: 2087 a Busbetriebshof, München Moosach. Auftraggeber: SWM Stadtwerke München. Stand: 15. Januar 2016

WAGENSONNER, PLANUNGSBÜRO (2016b): Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Vorhaben: Gehölzfreistellung zur Kampfmittelerkundung und Sanierung der Roten Sande auf der künftigen Nord-Süd-Grünverbindung ehem. Olympia S-Bahntrasse, München Moosach. Auftraggeber: Landeshauptstadt München, Baureferat Gartenbau. Stand: 27. Januar 2016

WAGENSONNER, PLANUNGSBÜRO (2016c): Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nach BayKompV zum Vorhaben: Gehölzfreistellung zur Kampfmittelerkundung und Sanierung der Roten Sande auf der künftigen Nord-Süd-Grünverbindung ehem. Olympia S-Bahntrasse, München Moosach. Auftraggeber: Landeshauptstadt München, Baureferat Gartenbau. Stand: 27. Januar 2016

Planunterlagen / Karten

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP) der Landeshauptstadt München: Stand Juli 2016. Online auf: <http://maps.muenchen.de/plan/flaechennutzungsplan> (03.08.2016)

BFM UMWELT (2010): Funnel-and-Gate-System München, Verlängerung Ostschenkel: Freianlagen, Flächenplan / Ausgleich, Index 1. Plan-Nr. VF502—FA0300. Originalmaßstab 1:750. Stand 11.02.2016

GEOPORTAL BAYERNATLAS / DENKMALDATEN: Baudenkmäler und Ensembles. Bayerische Vermessungsverwaltung / Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege. Online auf: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas> (08.09.2016)

WIPFLERPLAN KÖPF PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH (2014): Bestandsvermessung Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse. DWG- und PDF-Dateien. Stand 01.07.2014.

WIPFLERPLAN KÖPF PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH (2015): Nachvermessung Nord-Süd-Grünverbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse. DWG- und PDF-Dateien. Stand 25.05.2015.

Protokolle / Abstimmungstermine

Protokoll 1: Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde. 09.03.2016, gez. Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER

Protokoll 2: Abstimmung mit dem Stadtjugendamt. 17.03.2016, gez. Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER

Protokoll 3: Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und RGU. 17.03.2016, gez. Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER

Protokoll 4: Ausgestaltung u. Führung der Radwegeverbindung. 03.05.2016, gez.: Keßler, Bau-G1

Protokoll 5: Zwischenpräsentation Nutzungskonzept. 03.05.2016, gez. Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER

Protokoll 6: Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege, Heimatpfleger und der unteren Denkmalschutzbehörde. 01.06.2016, gez. Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER

Protokoll 7: Klärung des Untersuchungsumgriffs im Bereich der Kleingartenanlage, Wegequerungen Richtung Westen. 02.06.2016, gez.: Keßler, Bau-G1

Protokoll 8: Runder Tisch, Vorstellung des aktuellen Nutzungskonzeptes. 14.07.2016, gez. Fugmann & Vilhunen, FUGMANN JANOTTA und PARTNER & Keßler, Bau-G1

Protokoll 9: Klärung Wegeverlauf im Süden. 20.10.2016, gez.: Keßler, Bau-G1