

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 12.11.2021

Antrag

Oberwiesenfeld: Fuß- und Radbrücke über Moosacher Straße einplanen

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, eine Fuß- und Radbrücke über die Moosacher Straße als Verbindung zwischen dem Olympiapark, dem Neubaugebiet Oberwiesenfeld und der Lerchenau im Zusammenhang mit der Realisierung der anstehenden weiteren Bebauung am Oberwiesenfeld einzuplanen und zu realisieren.

Begründung:

Im Jahr 1972 endete der Olympiapark im Norden an der Moosacher Straße. Nördlich davon lag ein unzugängliches Industriegebiet und von Schafen beweidetes Ödland. Eine Wegebeziehung vom Olympiagelände zur Lerchenau durch diese „Sperrzone“ war nicht möglich und nicht notwendig.

Inzwischen sind auf dem ehemaligen Knorr-Bremse-Areal durchlässige Wohn- und Gewerbegebiete entstanden, welche die nächsten Jahre noch ergänzt werden sollen. In der Lerchenau hat die Bevölkerung durch stete Nachverdichtung deutlich zugenommen.

Unter dem Bahn-Nordring entstand mit dem Christl-Marie-Schultes-Weg eine neue Unterführung für Fuß- und Radverkehr, im Öffentlichen Nahverkehr wurde die U-Bahn-Station Oberwiesenfeld an der Kreuzung Moosacher Straße/Straßbergerstraße/Am Oberwiesenfeld neu eröffnet, demnächst soll wohl eine S-Bahn-Station Oberwiesenfeld am Bahn-Nordring im „S-Bahn-Vorläufer-Verkehr“ folgen.

Mit der Eröffnung des U-Bahnhofs Oberwiesenfeld wurde eine versteckte steile Rampe von der Straßbergerstraße zum El-Thouni-Weg gebaut, eher eine Behelfsanbindung von Olympiadorf und Olympiapark an diese U-Bahn-Station. Zwischen Olympiapark und Lerchenau müssen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an der unwirtlichen Kreuzung Moosacher Straße/Straßbergerstraße/Am Oberwiesenfeld, mit unklarer Radverkehrsführung mehrere Ampeln überwinden, alles andere als komfortabel.

Im Wettbewerbsergebnis des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Straße „Am Oberwiesenfeld“ 2. Preis: ingenhoven architects gmbh, Düsseldorf mit WKM Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2142, Oberwiesenfeld-Süd, Am Oberwiesenfeld (östlich), Moosacher Straße (nördlich), Lerchenauer Straße (westlich), DB-Nordring (südlich), - Knorr-Bremse AG -, das nach Bekanntgabe im Stadtrat (Juni 2021) weiter verfolgt wird, ist erfreulicherweise eine neue Brückenverbindung zwischen dem Neubaugebiet und dem Olympiapark eingezeichnet.¹ Diese sollte im weiteren Planungs- und Bauverfahren unbedingt realisiert werden.

Sie ermöglicht eine kreuzungsfreie Querung der Moosacher Straße vom El-Thouni-Weg, von den neuen Wohnvierteln auf dem ehemaligen Knorr-Bremse-Areal und von dem vor einigen Jahren

¹ Sitzungsvorlage 20-26 / V 03231, unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6567272>

als Unterquerung des Bahn-Nordrings nachgerüsteten Christl-Marie-Schultes-Weg, über den, abseits von Autostraßen, sowohl die Grünflächen im Bereich der Lerchenau und des Rangierbahnhofes mit denen des Olympiaparks vernetzt werden können, als auch die Wohngebiete Lerchenau, Oberwiesenfeld und Olympiadorf.

Leitbild der Stadtplanung der 1960er Jahre waren getrennte, kreuzungsfreie Verkehrswege für Fußgänger, Autofahrer und Bahnfahrer. Radfahrer waren damals eine aussterbende Spezies und deswegen, anders als heute, nicht relevant. Spätere Kritiker sahen im Leitbild getrennter Verkehrswege nur einseitig eine Planung der autogerechten Stadt, zu Unrecht. Das Leitbild getrennter, kreuzungsfreier Verkehrswege erfordert aber jede Menge Brücken und Tunnel.

„Entlastungsstädte“ wie das Hasenberg und Neuperlach wurden nach dem Leitbild konzipiert, und in optimierter Reinform kam es auf dem Oberwiesenfeld für den Olympiapark mit seinen Sportstätten und dem Olympiadorf mit Sportlerwohnungen zur Anwendung. Der besondere Kniff gegenüber der Standardanwendung des Leitbildes war die Anordnung der Verkehrswege in zwei Ebenen: oben die Fußgänger und unten die Autos.

Die wichtigsten Fußwege wurden im Olympiagelände weitgehend auf extra aufgeschütteten Dämmen errichtet, zu deren Anlage kostengünstig der Aushub aus den Baugruben im Areal zur Verfügung stand. Dort, wo Autostraßen querten, mussten diese mit Brücken überspannt werden. Für die Bahntrasse im Westen des Geländes wurde eine Zwischenebene vorgesehen, einerseits über den Autostraßen Moosacher Straße und Georg-Brauchle-Ring und andererseits unterhalb der querenden Fußwege. Die U-Bahn im Osten wurde in einen Tunnel unter die Lerchenauer Straße gelegt. Und im Olympischen Dorf? Dort wurde ein durchgehendes Brückenbauwerk für die Fußgängerebene über der „Tunnelebene“ für den Autoverkehr gebaut und im Westen und Norden mit Brücken an die Fußgängerwege auf den hoch gelegenen Dämmen angebunden. Insgesamt gibt es außer dem durchgehenden Brückenbauwerk rund 40 Einzelbrücken im Olympiagelände.

Schwierig wurde für die Planer die Anbindung der hochgelegten Fußgängerwege an die flache Umgebung im Umfeld des Olympiageländes. Man entschied sich je nach räumlichen Verhältnissen für mehr oder weniger steil ansteigende Zuwege oder aber für Brückenbauwerke.

Das Brückenbauwerk über die Landshuter Allee verbindet das Olympiagelände mit der Olympiapressestadt und dem OEZ. 2003 – 2005 wurde das Neubaugebiet auf dem ehemaligen Kasernengelände am Ackermannbogen durch eine den Ackermannbogen überquerende neue Fußgängerbrücke mit dem Olympiagelände verbunden.² Für das ehemalige Kasernenareal an der Schweren-Reiter-Straße wird derzeit eine Anbindung mit einer diese Straße überquerenden Fuß- und Radwegbrücke zur Heßstraße untersucht.³

Die gewünschte Fuß- und Radbrücke über die Moosacher Straße ist also eine stringente Weiterentwicklung des für das Olympiagelände 1972 entwickelten Verkehrskonzeptes und daher mit dem Denkmal- und Ensembleschutz des Areals sehr gut vereinbar.

Nachstehend einige grobe Planskizzen und Visualisierungen zur beantragten Brücke.

Tobias Ruff
Fraktionsvorsitzender, Stadtrat

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin, Stadträtin

Dirk Höpner
Planungspolitischer Sprecher, Stadtrat

Nicola Holtmann
Umweltpolitische Sprecherin, Stadträtin

² https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:5b762a55-5c84-4c6f-aff3-5c22abe8683b/fuss_radwegbruecke_ackermannbogen.pdf

³ <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/studenten-planen-bruecken-filigranes-fuer-die-radl-zukunft-in-muenchen-art-473959>



Quelle:
Sitzungs-
vorlagen
Nr. 20-26 /
V 0323,

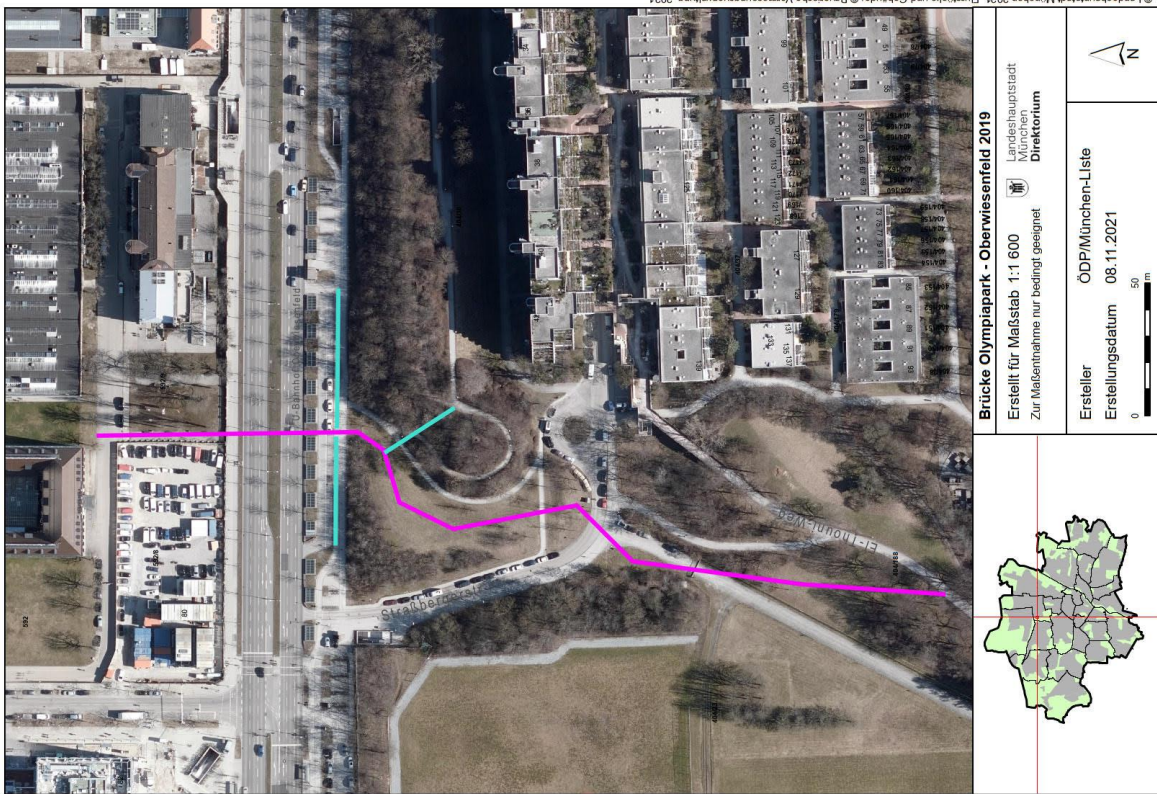
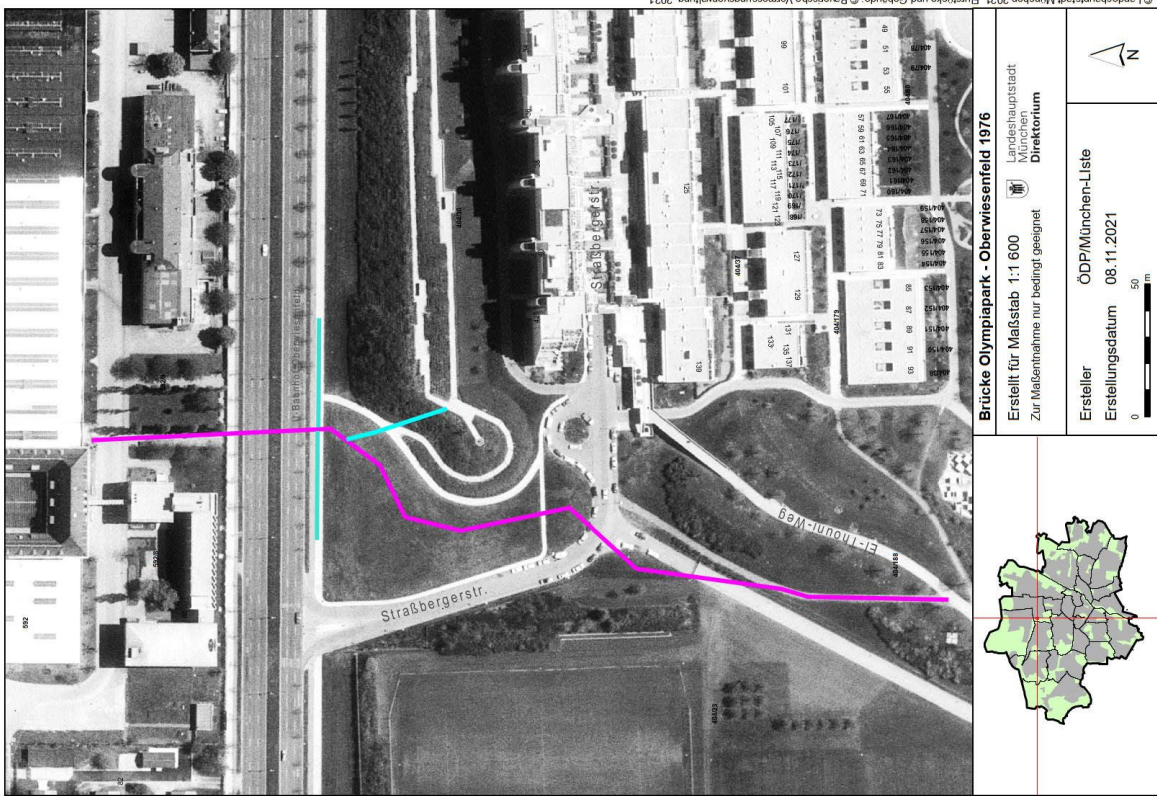
Wettbe-
werbs-
bekannt-
gabe, 2021

2. Preis, Lageplan: ingenhoven architects gmbh, Düsseldorf mit WKM Landschaftsarchitekten, Düsseldorf (maßstabslos)



Skizze:

Rainer
Schoder,
2021



Hauptbrücke(n) und ergänzende Wege = Pinkfarbige Linie
 Nebenbrücke und Neben-Rampen = Türkisfarbige Linien
 Eingezeichnet in Luftbilder von 2019 und 1976