



Landeshauptstadt  
München

**Baureferat**

Gartenbau

Anlage 2

Dokumentation

## „Runder Tisch“ Nord-Süd-Verbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse

23. und 24. Juli 2014



**Veranstalter**

Landeshauptstadt München  
Baureferat  
Hauptabteilung Gartenbau  
Friedenstraße 40  
81671 München

**Moderation und Dokumentation**

citycom München  
Büro für Stadtentwicklung und  
Kommunikation  
Pfarrer-Grimm-Straße 2  
80999 München  
Telefon 089-141 7511  
[info@citycom-muenchen.de](mailto:info@citycom-muenchen.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>Ausgangslage</b>	4
<b>B</b>	<b>Beteiligte</b>	4
<b>C</b>	<b>Ablauf des „Runden Tisches“</b>	5
<b>D</b>	<b>Diskussionen und Empfehlungen der „Thementische“</b>	7
	<b>1. Thema 1: Verbindungen und Vernetzungen (Radwege, Fußwege, Biotopverbund, Brücken)</b>	7
	1.1. Verbindungen und Vernetzungen nördlich Triebstraße bis ehemaliger S-Bahnhof	7
	1.1.1. Vorschläge und Anregungen	9
	1.1.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung	13
	1.2. Verbindungen und Vernetzungen südlich des ehemaligen S-Bahnhofes bis zum Sapporobogen	13
	1.2.1. Vorschläge und Anregungen	14
	1.2.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung	18
	<b>2. Thema 2: Nutzungsideen für das ehemalige Bahnhofsbauwerk</b>	19
	2.1. Vorschläge und Anregungen	20
	2.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung	23
	<b>3. Thema 3: Mögliche Freiraum-Nutzungen, Freizeit und Erholung.</b>	23
	3.1. Vorschläge und Anregungen	24
	3.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung	27
<b>E</b>	<b>Abschlussdiskussion und Konsensergebnis</b>	28
<b>F</b>	<b>Weiteres Vorgehen</b>	29
	<b>Anhang A: Konsensergebnisse des Runden Tisches mit Prüfaufträgen</b>	30

## **A Ausgangslage**

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2014 wurde das Baureferat beauftragt, ein Beteiligungsverfahren in Form eines „Runden Tisches“ zur Nord-Süd-Verbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse vorzubereiten und durchzuführen. Übergeordnete Ziele aus dem Beschluss sind:

- Schaffung einer durchgängigen Grünverbindung mit Fuß- und Radweg auf den ehemaligen Bahnflächen zur Verknüpfung des Olympiageländes mit den westlich und nördlich gelegenen Stadtgebieten (incl. der drei Badeseen),
- Stärkung beziehungsweise Wiederherstellung eines intakten Lebensraumverbundes zwischen den ökologischen Ausgleichsflächen auf dem ehemaligen Gaswerksgelände südlich des Georg-Brauchle-Rings und den Biotopstrukturen entlang des DB-Nordringes,
- Einbeziehung der ehemaligen Bahnanlagen (S-Bahnhof, Gleise, Bahnsteige) in das Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Grünanlage unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes.

Diese übergeordneten Ziele sollten mit den künftigen Nutzerinnen und Nutzern diskutiert werden. Die Ergebnisse des „Runden Tisches“ und das daraus zu entwickelnde Bedarfsprogramm sind anschließend dem Stadtrat zusammen mit einem Vorschlag für das weitere Planungsverfahren zur Entscheidung vorzulegen.

## **B Beteiligte**

Am 23. und 24. Juli 2014 fand in den Räumen der Berufsschule in der Riesstraße 40 der zweitägige „Runde Tisch“ statt. Um möglichst breit gefächerte Aussagen als Grundlagen für die künftige Gestaltung der Nord-Süd-Verbindung auf der ehemaligen S-Bahntrasse zu erhalten, nahmen am „Runden Tisch“ teil:

- Stadträtinnen und Stadträte,
- Mitglieder der Bezirksausschüsse 10 Moosach, 11 Milbertshofen - Am Hart und 24 Feldmoching - Hasenberg,
- Anrainer des Projektgebietes,
- Vertreterinnen und Vertreter örtlicher Institutionen und Interessenverbände sowie
- externe Expertinnen und Experten und
- Vertreterinnen und Vertreter von Fachbehörden und städtischen Referaten.

Der „Runde Tisch“ wurde vom Büro citycom München vorbereitet und moderiert.

## **C Ablauf des „Runden Tisches“**

**Mittwoch, 23. Juli 2014**

### **17.00 Begrüßung, Anlass, Ziele**

*Baureferat, HA Gartenbau*

Ablauf des „Runden Tisches“ und Arbeitsweise  
*citycom*

### **17.20 Kurzvorträge zu den Rahmenbedingungen**

Einführung ins Projekt

*Baureferat, HA Gartenbau*

Landschafts- und stadtplanerische Rahmenbedingungen

*Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtplanung und Grünplanung*

Fuß- und Radwegenetz

*Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Verkehrsplanung*

Natur- und Artenschutz

*Büro für Umweltplanung, Furth*

### **18.45 Imbiss**

### **19.15 Kurzvorträge zu den Rahmenbedingungen**

Denkmalschutz

*Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Untere Denkmalschutzbehörde*

Ergebnis der Bauwerksuntersuchungen

*Baureferat, HA Ingenieurbau*

Schalltechnische Variantenuntersuchungen

*hils consult gmbh, Ing.-Büro für Bauphysik, Kaufering*

Vorliegende Anregungen zum Projekt

*Baureferat, HA Gartenbau*

Lenkung des Fußgängerverkehrs bei Großveranstaltungen

*Erster Polizeihauptkommissar Polizeipräsidium München*

### **20.45 Ausblick auf den nächsten Tag: Einführung in die Thementische**

*citycom*

### **21.00 Ende**

**Donnerstag, 24. Juli 2014**

**17.00 Begrüßung**

Beantwortung der Fragen vom Vortag  
*Baureferat, HA Gartenbau*

**17.05 Moderiertes Arbeiten an Thementischen**

Thema 1: Verbindungen und Vernetzungen

(Radwege, Fußwege, Biotopverbund, Brücken)

Thema 2: Nutzungsideen für das ehemalige Bahnhofsbauwerk

Thema 3: Mögliche Freiraum-Nutzungen, Freizeit und Erholung

**19.00 Imbiss**

**19.45 Vorstellung der Ergebnisse**

**20.15 Abschlussdiskussion**

**21.00 Ende**

## **D Diskussionen und Empfehlungen der „Thementische“**

Durch die einführenden Vorträge der Stadtverwaltung und der externen Gutachterinnen und Gutachter werden die Teilnehmenden am „Runden Tisch“ mit den Zielen und Rahmenbedingungen der Nord-Süd-Grünverbindung vertraut gemacht. Diese Informationen bilden mit dem lokalen Wissen und den Kenntnissen der Teilnehmenden die Basis für einen intensiven Austausch an den Thementischen, deren Diskussionsverlauf und -ergebnisse im Folgenden dokumentiert sind.

### **1. Thema 1: Verbindungen und Vernetzungen (Radwege, Fußwege, Biotopverbund, Brücken)**

#### **1.1. Verbindungen und Vernetzungen nördlich Triebstraße bis ehemaliger S-Bahnhof**

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung für die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden wichtig. Sie bringen auf Karten zum Planungsgebiet 18 Vorschläge zu gewünschten und unerwünschten Wegeverbindungen innerhalb des Planungsumgriffs sowie zur Anbindung der angrenzenden Stadtbereiche ein.

Der Schwerpunkt der Diskussion liegt auf der kreuzungsfreien Anbindung des Projektgebietes an den Münchner Norden und auf den Querungen in die benachbarten Stadtteile Moosach und Olympisches Dorf.

Die einzelnen Vorschläge werden diskutiert und gegeneinander abgewogen.

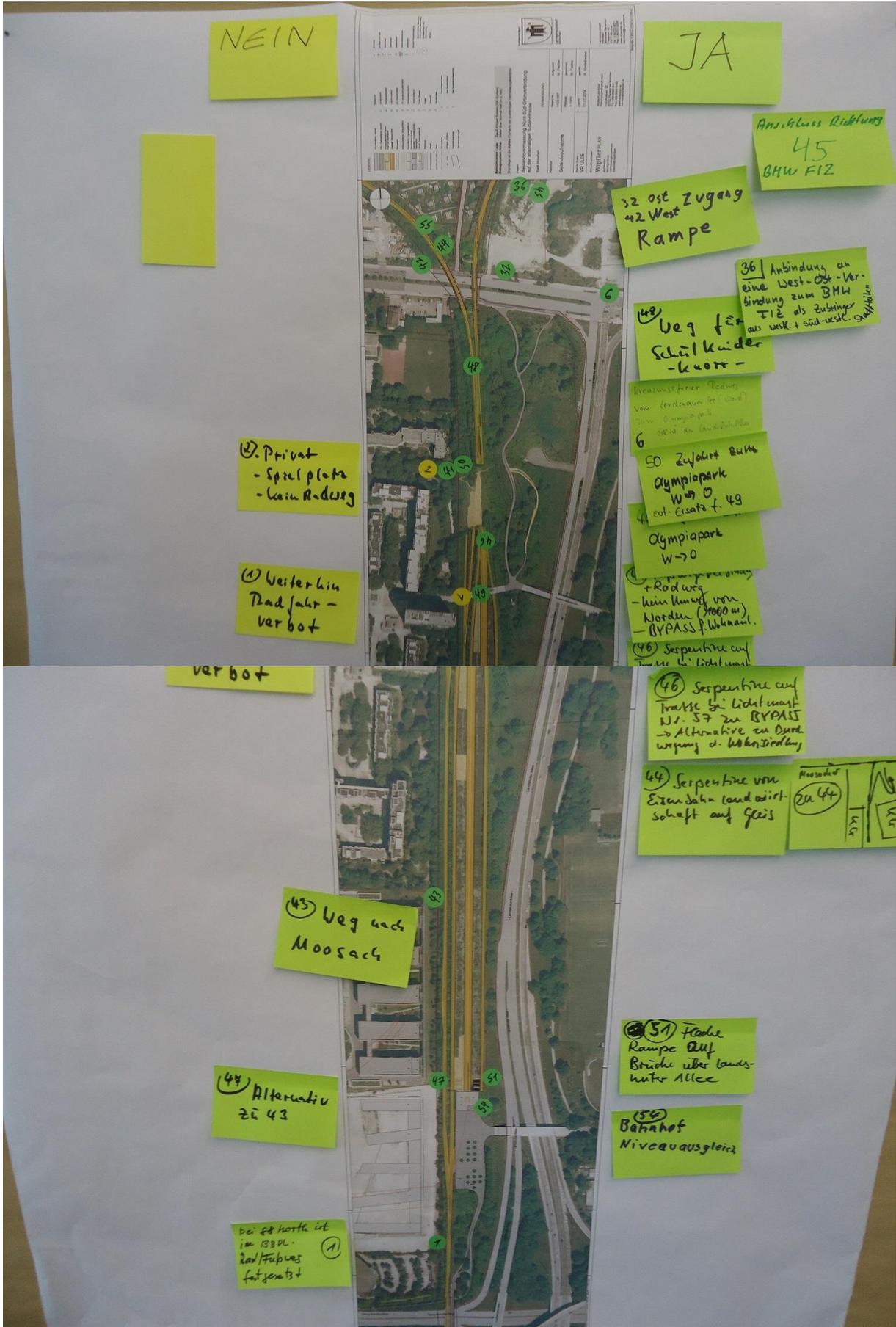
#### **Nutzergruppen**

Generell wird der neuen Nord-Süd-Radverbindung durch das Gelände des ehemaligen Olympiabahnhofs sehr große Bedeutung zugemessen. Die Nutzerinnen und Nutzer dieser Verbindung werden vornehmlich Menschen aus den angrenzenden Stadtvierteln sein. Insofern kommt auch den West-Ost-Verknüpfungen große Bedeutung zu. Es wird angeregt, dass die neuen Wege nicht nur reine Verbindungsfunktion erhalten, sondern dass an sie auch diverse Spiel-, Sport- und Freizeitangebote angebunden werden.

Die Wegeoberflächen sollen für alle Nutzergruppen geeignet sein (Stichwort „Barrierefreiheit“). Sofern die Wege auch für Inline-Skater nutzbar sind, sind Wegebreiten von mindestens drei Metern vorzusehen.

Die Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen sollen geradlinig und offen gestaltet werden. Durch Übersichtlichkeit von Wegeverlauf und Gelände kann die soziale Kontrolle erhöht und dadurch das Sicherheitsgefühl der Passanten gestärkt sowie der Schutz von älteren Menschen und Kindern sichergestellt werden.

Abb. 1 Diskussionspunkte Verbindungen und Vernetzungen Teilbereich nördlich Triebstraße bis ehemaliger S-Bahnhof



### 1.1.1. Vorschläge und Anregungen

#### Fahrradweg nach Norden

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer halten eine „echte“ Radverbindung nach Norden für dringend erforderlich. Neben der Verbindung in die Lerchenau, unter anderem zur Seenplatte, spielt auch die Anbindung des FIZ (BMW Forschungs- und Innovationszentrum) über das Gelände der ehemaligen Knorrbremse an den neuen Radweg eine wichtige Rolle. Daher wird eine kreuzungsfreie Verbindung über die Triebstraße sowie über die Bahn nach Norden gewünscht.

Die Nutzung der beiden vorhandenen Brückenbauwerke über die Triebstraße wird in Hinblick auf ihre Eignung für einen Radweg diskutiert. Folgende Vor- und Nachteile werden benannt:

#### a) Fuß- und Radwegeverbindung über Ostbrücke:

##### *Vorteile:*

Da vorgesehen ist, die Grünanlagen auf dem ehemaligen „Knorrgelände“ über entsprechende Geländegestaltung und Wegeführung an den ehemaligen Bahndamm der Ostbrücke anzubinden, kann eine direkte Verbindung zum neuen Wohngebiet gesichert werden. Die Westbrücke stände als Biotopbrücke für die Vernetzungsachse zum Allacher Rangierbahnhof zur Verfügung.

##### *Nachteile:*

Eine barrierefreie Anbindung von Brücke und Bahndamm an den Verbindungsweg zur Feldbahnstraße durch die Kleingartenanlage wäre voraussichtlich nicht ohne Inanspruchnahme von Kleingartenflächen möglich. Im Einmündungsbereich werden Unfallgefahren befürchtet.

#### b) Fuß- und Radwegeverbindung über Westbrücke:

##### *Vorteile:*

Vom westlichen Bahndamm könnte voraussichtlich ein barrierefreier Rampenweg (z.B. in Spindel- oder Schneckenform) ohne Verlust von Kleingärten hinunter geführt werden.

##### *Nachteile:*

Eine direkte Anbindung an das „Knorr-Gelände“ wäre aufgrund des durchgängigen Lärmschutzwalls entlang der Moosacher Straße nicht möglich. Die Westbrücke stände nicht als „Biotopbrücke“ zur Verfügung.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer entwickeln alternativ eine mögliche Lösungsvariante zur Querung der Triebstraße, bei der die Westbrücke als Fuß- und Radweg genutzt werden könnte: Die Anbindung an die Westbrücke könnte über ein Rampenbauwerk erfolgen. Über einen Tunnel (Wellblechröhre) wäre das Entwicklungsgebiet der Knorr-Bremse anzubinden. Die Ostbrücke könnte als Naturbrücke gestaltet werden (vgl. Abb. 2).

Diese Lösung hat aus Sicht der Teilnehmenden und des Bezirksausschusses Feldmoching unter anderem den Vorteil, dass keine Kleingartenflächen in Anspruch genommen werden müssen und sich das neue Wohngebiet auf dem „Knorrhgelände“ sicher und ohne Umwege anbinden lässt. Da die Westbrücke über die Triebstraße als Teil der Trockenbiotopvernetzung zwischen Rangierbahnhof Allach und Olympiatrasse in diesem Fall nicht zur Verfügung stände, wäre zu prüfen, wie die Biotopvernetzung über die Ostbrücke gesichert werden könnte.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich einen Ausbau des Radwegs an der Feldbahnstraße nördlich der Kleingartenanlage. Diese Straße befindet sich nicht im Eigentum der Stadt. CA Immo, als Eigentümer, wird einen möglichen Ausbau prüfen. Für die Kleingartenanlage selbst soll die Zufahrt mit dem PKW für An- und Abtransporte weiterhin sichergestellt werden.

**Abb. 2 Skizze der Radwegverbindung über die Triebstraße (Westbrücke) nach Norden und Süden**





Eine solche neue Querung im Norden sehen die Teilnehmenden aus der Olympia-Presssestadt dagegen kritisch. Es wird aber auch der Vorteil benannt, dass sich hierdurch evtl. eine Entlastung der bestehenden Verbindungen durch die Olympia-Presssestadt ergeben könnte. Es wird vermutet, dass bei einer Inanspruchnahme des im Bebauungsplan eingetragenen Wegerechtes auf Höhe Werner-Friedmann-Bogen mit Nachbarschaftsklagen zu rechnen wäre.

Über die rechtliche Gültigkeit (Verjährung) des Wegerechtes gibt es unterschiedliche Auffassungen zwischen Eignern und Stadt. Generell stören sich die Bewohnerinnen und Bewohner der Olympia-Presssestadt an den Radfahrerinnen und Radfahrern, welche heute die Olympia-Presssestadt entgegen des Fahrverbots durchfahren und sich häufig nicht an die Verkehrsregeln halten. Die Vor- und Nachteile von Umlaufsperrungen werden angesprochen. Die Teilnehmenden aus der Olympia-Presssestadt lehnen den Abbau der Umlaufsperrungen ab.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner in Moosach ist die Anbindung an den Olympiapark besonders wichtig. Eine neue Wege- und Radtrasse über das Berufsschulgelände (nördlich oder alternativ südlich) wird favorisiert, da diese direkt an die Pelkovenstraße angeschlossen werden kann und so eine zügige Verbindung zum Stadtteilzentrum Moosach entsteht. Die nördliche Trasse würde zwar auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Olympia-Presssestadt, die zur Schule hin wohnen, tangieren. Trotzdem favorisieren die Teilnehmenden aus der Olympia-Presssestadt diese Lösung. Die Stadtplanung weist daraufhin, dass im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 925 - Bärlocher Areal (88 North) - am Südrand des Gewerbeblocks ein Fuß- und Radweg festgesetzt ist.

### **Anschluss Nord-Süd-Trasse nach Osten**

Die Anbindung des neuen Nord-Süd-Radwegs nach Osten an das Olympiadorf und Olympiagelände wird ebenfalls als sehr wichtig bewertet. Die Querung wird auf Höhe des ehemaligen Olympiabahnhofs vorgeschlagen, da dort die bestehenden Brücken über die Landshuter Allee und den Georg-Brauchle-Ring genutzt werden können.

Für die Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Vorplatz des ehemaligen Bahnhofs und dem Nord-Süd-Radweg auf Bahnsteigebene werden verschiedene Varianten diskutiert: Ein Rampenbauwerk oder eine Rampe als „Schleife“ auf der Westseite des Bahnhofs oder eine flache Rampe mit Anbindung an den Werner-Seelenbinder-Weg entlang der Gleise auf der Ostseite.

### **Schulweg Dieselschule**

Für die Schulkinder aus dem neuen Wohngebiet an der Moosacher Straße soll ein Schulweg zur Dieselschule geschaffen werden. Ergänzend zur Erschließung der Schulen über die Moosacher Straße und Triebstraße könnte eine neue Wegeverbindung über die vorhandenen Brücken und die Nord-Süd-Verbindung entstehen. Dies hätte den Vorteil, dass die Schülerinnen und Schüler nicht die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen queren und

entlang gehen müssten. Allerdings wäre ein zusätzlicher Rampenweg zum Schulgelände erforderlich.

Von einigen Teilnehmenden wird darauf hingewiesen, dass generell Rampenbauwerke die Räume durchschneiden und dadurch für andere Freizeitnutzungen entwerten. Dies ist bei der weiteren Planung jeweils abzuwägen.

### **1.1.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung**

Am Thementisch sind sich die Teilnehmenden einig bei diesen Vorschlägen:

- „Echte“ Radverbindung nach Norden (FIZ, Lerchenau, Badeseen ...) ist dringend erforderlich;
- Es besteht ein hoher Bedarf für Anschlüsse der Nord-Süd-Trasse Richtung Westen nach Moosach und zum Olympia-Einkaufszentrum (OEZ);
- Der am Thementisch eingebrachte neue Vorschlag zur Überquerung der Triebstraße unter Nutzung der Westbrücke für Fuß- und Radweg soll geprüft werden. Dabei sind zu berücksichtigen:
  - die Möglichkeit der Biotopvernetzung in Richtung Rangierbahnhof
  - eine Anbindung an das Wohngebiet „Knorr-Bremse“;
- Eine Direktanbindung der Dieselschule über eine Rampe von der Nord-Süd-Achse aus ist zu prüfen;
- Bei allen Überlegungen ist abzuwägen zwischen dem Flächenbedarf der notwendigen Rampen-Bauwerke und dem Ziel, möglichst viele nutzbare Flächen für die Bevölkerung zu erhalten;
- Eine gute Anbindung des Fahrradweges über den Vorplatz des ehemaligen S-Bahnhofes Richtung Olympisches Dorf und Innenstadt ist erforderlich.

Unterschiedlich bewertet wird von den Teilnehmenden die Anbindung der Nord-Süd-Trasse nach Westen. Hier werden - je nach Interessengruppe - verschiedene Prioritäten gesetzt:

- Für den Bezirksausschuss 10 hat die Anbindung an das Stadtteilzentrum Moosach eine hohe Bedeutung, wobei eine direkte Anbindung über das Berufsschulgelände zur Pelkovenstraße angestrebt wird;
- Für den Bezirksausschuss 24 liegt die Priorität auf einer Anbindung der Nord-Süd-Achse nördlich der Olympia-Pressestadt an den Werner-Friedmann-Bogen als direkter Weg für die Bevölkerung aus den nördlichen Stadtteilen zum OEZ;
- Die Eigentümerinnen und Eigentümer der Olympia-Pressestadt stehen einer weiteren Durchwegung ihres Geländes im Norden kritisch gegenüber. Es wird positiv bewertet, dass evtl. ein neuer Weg zu einer Entlastung der bestehenden Querungen führen könnte.

## 1.2. Verbindungen und Vernetzungen südlich des ehemaligen S-Bahnhofes bis zum Sapporobogen

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass die geplante Fuß- und Radwegeverbindung vom Sapporobogen bis zum Eisenbahn-Nordring eine wichtige und sinnvolle Ergänzung des Rad- und Fußwegenetzes in München ist. Grundsätzlich wird zudem die Ost-West-Verbindung im Bereich des ehemaligen S-Bahnhofes von allen Teilnehmenden als wichtig erachtet.

### 1.2.1. Vorschläge und Anregungen

Die Teilnehmenden werden gebeten, Anbindungen auf dem Luftbild mit Punkten zu verorten, die aus ihrer Sicht einerseits in Zukunft notwendig sind (grüne Punkte) und andererseits auf keinen Fall eingerichtet werden sollten (gelbe Punkte). Die folgende Nummerierung korrespondiert mit den Zahlen auf der Abb.4.

#### Anbindung an das Wohngebiet am Agnes-Pockels-Bogen (1)

Eine Anbindung des Wohngebietes am Agnes-Pockels-Bogen wird nördlich der Stadtwerkszentrale gewünscht. Dagegen sprechen die Störung der Nord-Süd-Vernetzung des Trockenbiotops und zu erwartende Konflikte mit dem Artenschutz. Es wird dennoch die gewünschte Anbindung gefordert, jedoch mit der Auflage, eine mit dem Artenschutz kompatible Lösung zu finden.



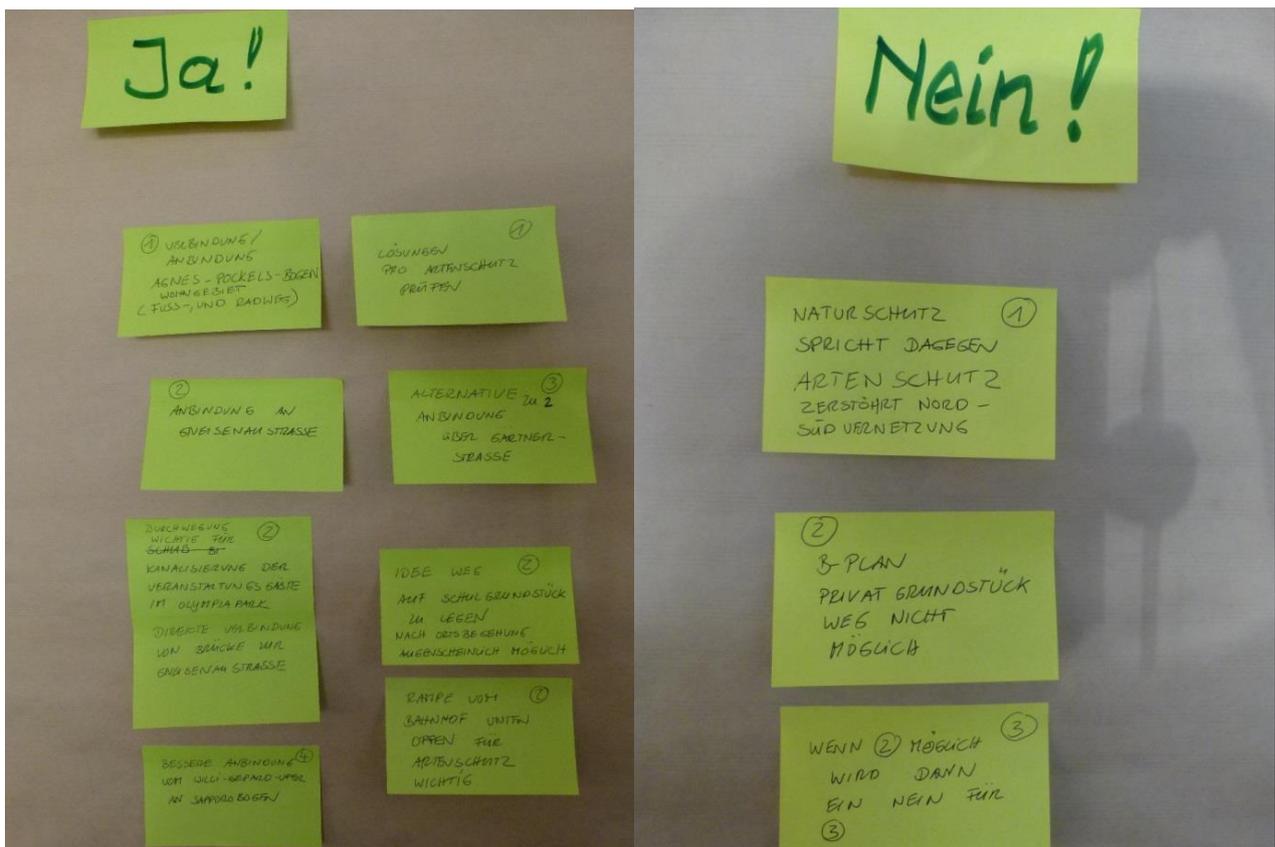
Abb. 4 Anbindungen an die Umgebung

## Anbindung an die Gneisenaustraße (2)

Vorgeschlagen wird eine Anbindung an die Gneisenaustraße im Bereich zwischen den Grundstücken „North 88“ (B-Plan Nr. 925) und Berufsbildungszentrum. Diese Verbindung wird auch sicherheitstechnisch als sehr wichtig erachtet, weil es bei Großveranstaltungen im Olympiapark für Besucher, die ihre PKWs im Gewerbegebiet rund um die Gneisenaustraße parken, somit eine kurze und gefahrlose Wegeverbindung zum Olympiapark geben würde, da diese Anbindung nahe der Brücke über die Landshuter Allee in Verlängerung des Werner-Seelenbinder-Weges liegen würde. Dagegen spricht, dass an gewünschter Stelle kein öffentliches Grundstück bzw. kein Wegerecht besteht.

Zwei Teilnehmende nehmen während der Diskussion die Situation kurz in Augenschein und berichten anschließend, dass eine Wegeverbindung flächenmäßig auf dem Grundstück des Berufsbildungszentrums möglich erscheint. Um hier die Störung der Nord-Süd-Biotop-Verbundes so gering wie möglich zu halten, wird über die Möglichkeit der Führung des Weges auf einer aufgeständerten Rampe besprochen.

Abb. 5 Bewertungen der Anbindungen



## Alternative Anbindung Gneisenaustraße (3)

Als Alternative zu (2) wird eine Anbindung im Bereich des Wegerechts auf dem Grundstück „North 88“ (B-Plan Nr. 925) in Verlängerung der Gärtnerstraße vorgeschlagen. Die Anbindung (2) ist jedoch der Anbindung (3) eindeutig vorzuziehen.

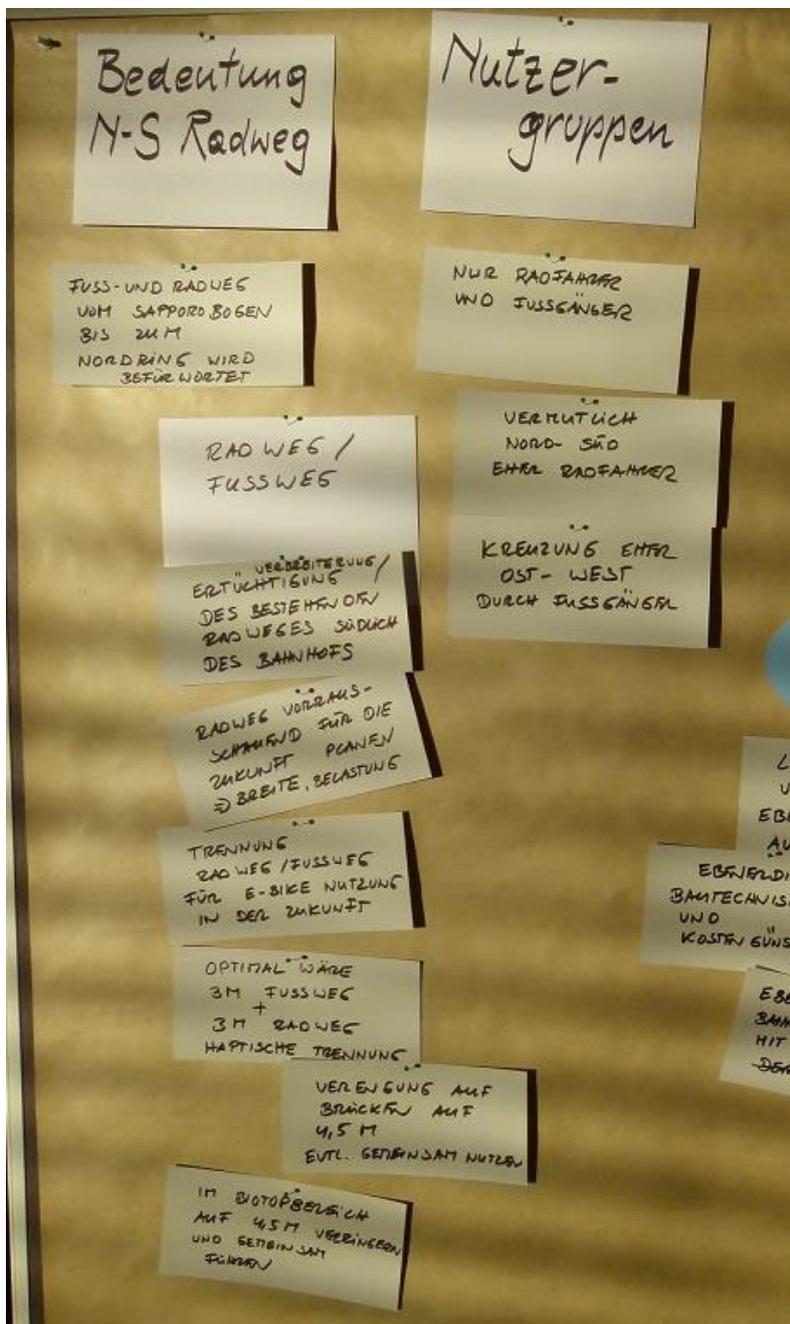
#### Anbindung an den Sapporobogen (4)

Einstimmig halten es die Anwesenden für eine gute Idee, den bestehenden Radweg am Süden des Planungsgebietes auf kurzem Wege, am besten über die Unterführung im Bereich Sapporobogen, an den Olympiapark und dort an den Radweg entlang des Willi-Gebhardt-Ufers anzubinden. Dadurch kommt es zu einem gewünschten Kurzschluss zweier Hauptradwegverbindungen. Empfohlen wird, das Planungsgebiet um diesen Bereich zu erweitern.

#### Nord-Süd-Fuß- und Radwegverbindung und Nutzergruppen

Eine Nutzung der Nord-Süd-Verbindung sollte vornehmlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleiben.

Abb. 6 Vorschläge und Anregungen zu Radweg und Nutzergruppen

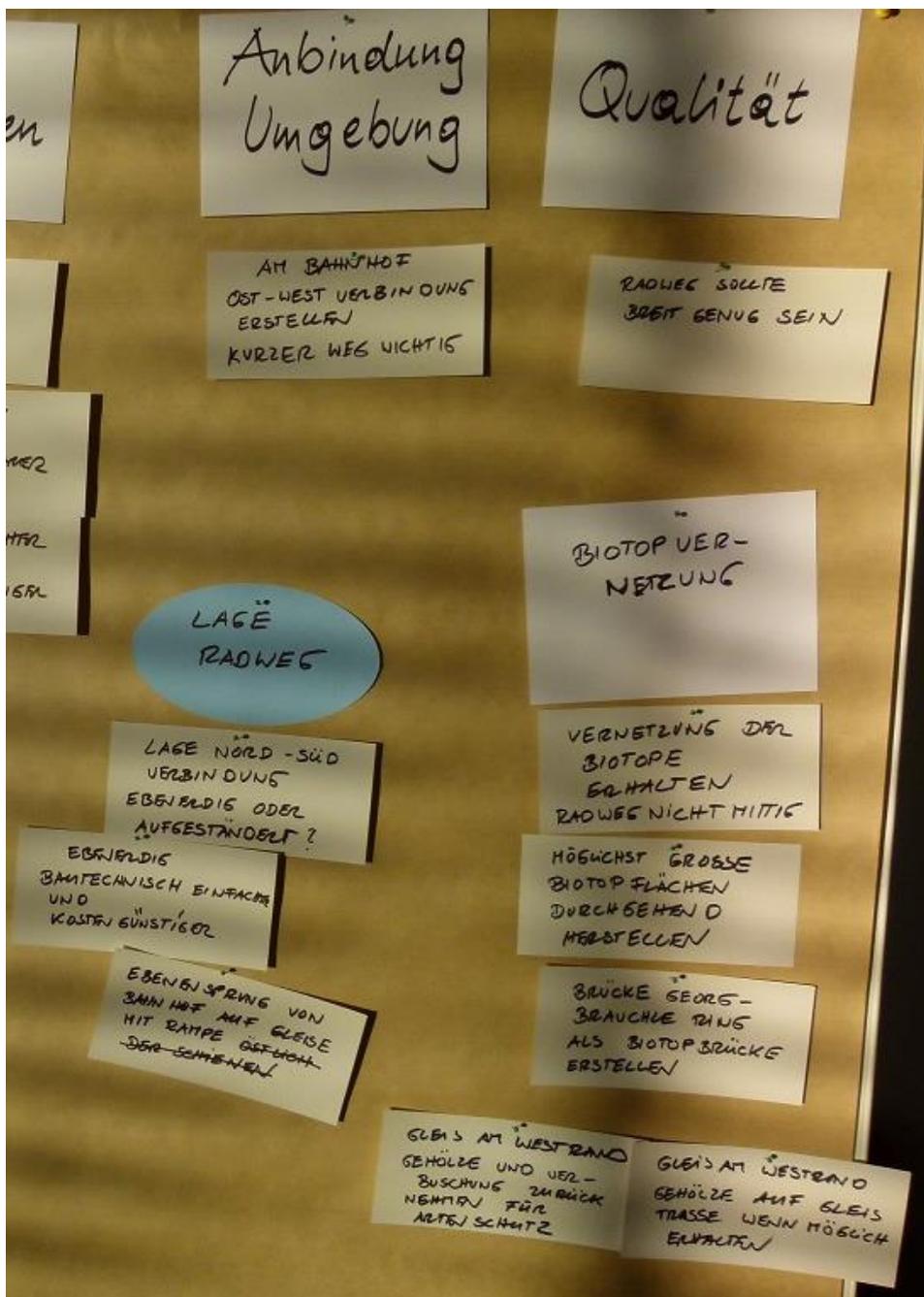


In Nord-Süd-Richtung wird die neue Achse vermutlich vornehmlich von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt. Sie verbindet die nördlich gelegenen mit den zentraler gelegenen Stadtteilen und dem Stadtzentrum. Die Ost-West-Querungen verknüpfen die angrenzenden Quartiere und können in stärkerem Umfang auch fußläufig genutzt sein.

### Qualität, Breite, Führung/Lage der Nord-Süd-Verbindung

Die Radwege sollen vorausschauend - auch für eine stärkere Nutzung in der Zukunft - ausreichend breit geplant werden. Die Nutzung durch E-Bikes ist zu berücksichtigen, indem eine Aufladestation geprüft und ggf. eingebaut wird. Die Ertüchtigung und Verbreiterung des bestehenden Rad- und Fußweges südlich des ehemaligen S-Bahnhofes muss Gegenstand weiterer Planungsüberlegungen sein.

Abb. 7 Vorschläge und Anregungen zu Anbindung Umgebung und Qualität



Idealerweise sind Rad- und Fußweg jeweils 3,0 Meter breit. Bei engen Platzverhältnissen könnte die Gesamtbreite auch viereinhalb Meter betragen. Verengungen auf Brücken aufgrund der vorgegebenen Brückenbreite sind kein Problem. Vorstellbar ist auch eine Verengung auf 4,5 Meter im Bereich der Biotope, um diese so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Bei einer Breite von 4,5 Metern ist generell eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr vorzusehen.

Die beiden in einem Band, also nebeneinander, verlaufenden Wege sollten jedoch haptisch getrennt sein, so dass auch Sehbehinderte die Grenze zwischen den Funktionsbereichen ertasten können. Denkbar ist auch ein unterschiedlicher Belag. Eine Führung des Fuß- und Radweges auf der unteren Ebene des Bahnhofsgebäudes ist aus Kostengründen vorzuziehen. Die Überwindung von Höhenunterschieden sollte mittels aufgeständerter Rampen und nicht über Dämme erfolgen. Damit könnten Konflikte mit dem Trockenbiotopverbund vermieden bzw. reduziert werden.

### **Trockenbiotopverbund**

Ein Trockenbiotopverbund über die größtmögliche Länge (Nord-Süd-Erstreckung) wird befürwortet. Um die gesamte Ausdehnung des Trockenbiotops auch in der Breite (Ost-West-Erstreckung) zu gewährleisten, sollte der Fuß- und Radweg möglichst am Rand des Planungsgebietes verlaufen. Im Bereich der Brücken über den Georg-Brauchle-Ring sollte die Zweiteilung in „Grünbrücke“ und „Fuß- und Radwegbrücke“ beibehalten werden.

Aus unterschiedlichen Blickwinkeln wird der bestehende Bewuchs des Industriegleises südlich des ehemaligen S-Bahnhofes diskutiert. Für das Trockenbiotop und den Artenschutz wäre die Entfernung des Gehölzbewuchses wünschenswert. Seitens der Grünplanung wird dagegen darauf hingewiesen, dass der entstandene Gehölzbestand das jetzige Orts- und Landschaftsbild, insbesondere auch in Zusammenhang mit der westlich anschließenden Bebauung, prägt und dieser Aspekt vor einer Entscheidung über eine Beseitigung deshalb entsprechend zu würdigen ist.

### **1.2.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung**

Am Thementisch sind sich die Teilnehmenden einig bei diesen Vorschlägen:

- Die Nord-Süd-Verbindung wird vermutlich hauptsächlich von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt;
- Die neue Radwegeverbindung ist für die stadtplanerische Entwicklung von Bedeutung und wird positiv gesehen;
- Die Nord-Süd-Trockenbiotopverbundachse soll bestehen bleiben beziehungsweise geschaffen werden;
- Der Fuß- und Radweg sollte als ein einheitliches Band, jedoch in der Mitte tastbar geteilt, ausgebildet und am Rand der Grünfläche geführt werden, um möglichst große Biotopflächen durchgehend herstellen bzw. erhalten zu können;

- Die Verengung von Rad- und Fußweg auf den Brücken stellt kein Problem dar;
- Eine möglichst kurze Fußwegeverbindung in Ost-West-Richtung wird auf Höhe des ehemaligen Bahnhofgebäudes gewünscht;
- Die Anbindung nach Westen in Verlängerung der Brücke (Werner-Seelenbinder-Weg) über das Grundstück der Berufsschule wird als wichtig erachtet.

Unterschiedlich bewertet werden von den Teilnehmenden folgende Planungsaspekte:

- Radweg versus Biotopflächen,
- Erhaltung des Gehölzaufwuchses versus Herstellung eines Trockenbiotops auf der Gleisstrasse südlich des Georg-Brauchle-Rings,
- Wegeführung aufgeständert oder ebenbündig.

## 2. Thema 2: Nutzungsideen für das ehemalige Bahnhofsbauwerk

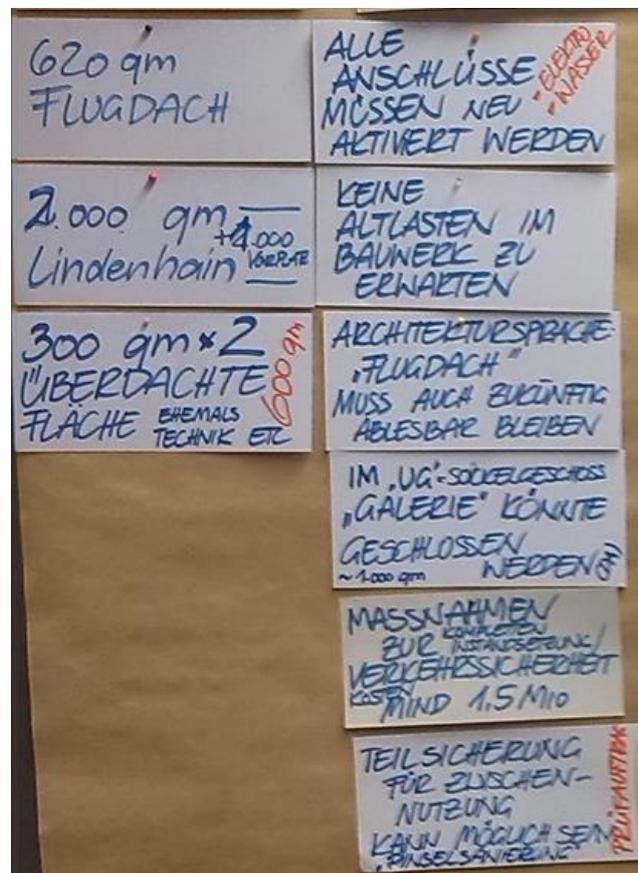
Zu Beginn der Diskussion gibt das Baureferat einen Überblick über die Größen- und Flächenangaben und den derzeitigen Zustand des Areals. Für die Diskutierenden sind dabei besonders die überdachten Flächen (Flugdach 620 qm, ehemalige Betriebsräume 600 qm, überdachter Gleisbereich („Galerie“) im Sockelgeschoss mit 1.000 qm) sowie die Größe von Vorplatz (1000 qm) und Lindenhain (2.000 qm) wichtig zu wissen

Abb. 8 Grundlagen/Nutzbare Flächen

Von Bedeutung ist auch, dass im gesamten Bauwerk zwar keine Altlasten zu erwarten sind, jedoch für eine Nutzung der ehemaligen Betriebsräume alle Anschlüsse (Strom, Wasser, Abwasser) neu geschaffen und verlegt werden müssten. Die Maßnahmen zur kompletten Instandsetzung werden auf mindestens 1,5 Millionen € veranschlagt.

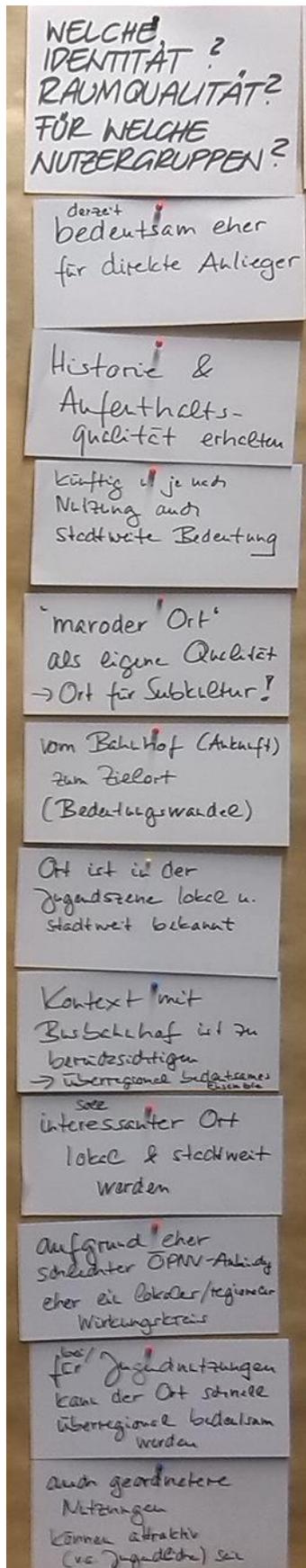
Alle Teilnehmenden, darunter Vertreterinnen und Vertreter der Anwohnenden, der Jugendlichen, der Bezirksausschüsse sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde und des Baureferats, sprechen sich für den Erhalt des Gebäudes aus.

Bei Erhalt gilt für alle Nutzungsoptionen, dass das Flugdach als architektonisches Merkmal ablesbar bleiben muss.



## 2.1. Vorschläge und Anregungen

### Identität, Raumqualität und Ausstrahlung



Aktuell sind zwei Nutzergruppen an dem Gelände besonders interessiert:

Zum einen sind es die direkten Anlieger, die sich dringend eine optische Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit des maroden und vermüllten Bauwerks wünschen. Zum anderen ist das Bauwerk in der lokalen Jugendszene (Skater, Sprayer, Traceure) als attraktive Übungsfläche bekannt.

Die Anwesenden sind sich einig darüber, dass gerade der unpräzise und heruntergekommene Ort in dieser Szene eine eigene Qualität darstellt und sich als ein Platz für Subkultur gut eignet. Damit könnte der ehemalige Bahnhof auch sehr schnell überregionale Bedeutung und Aufmerksamkeit erlangen, was von einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchaus begrüßt wird.

Bereits jetzt kommen Traceure aus anderen Städten, um auf dem Gelände der ehemaligen S-Bahn-Strecke ihre Freerunnings zu demonstrieren. Es wird berichtet, dass die besondere Kulisse des Ortes sporadisch für Mode-Fotostrecken und Filmaufnahmen genutzt wird.

Wichtig ist allen Anwesenden, dass die Historie des Ortes erkennbar und auch die bereits bestehende Aufenthaltsqualität des Vorplatzes mit Lindenhain (Ruhe, Aussicht) erhalten bleiben. Es wird festgestellt, dass der ehemalige Bahnhof quasi einen Bedeutungswandel vollzieht, indem er vom Abfahrtsort zum Zielort, zum Beispiel für jugendkulturelle Aktionen, wird. Ebenso wird auf den Kontext mit dem Olympia-Busbahnhof verwiesen, der auch als Olympia-Haltestelle gebaut und genutzt wurde und seit einigen Jahren auf eine Neunutzung und bauliche Aufwertung wartet.

#### Kurzfristige Planung / Zwischennutzung

Dass das ehemalige Bahnhofsgebäude derzeit nicht für eine Nutzung freigegeben werden kann, wird vom Baureferat nochmals erläutert. Demnach sind einige Bauteile in schlechtem Zustand und die Verkehrssicherheit kann nicht grundsätzlich gewährleistet werden.

Abb. 9 Identität, Raumqualität

Um dennoch möglichst kurzfristig eine Verbesserung der verwahrlosten Situation vorzunehmen, wird von den Anwesenden angeregt, dass

- eine einfache und kostengünstige optische Verbesserung durchgeführt wird, zum Beispiel Graffiti-Aktion,
- aus Sicherheitsaspekten nicht nutzbare Räume abgetrennt werden und
- eine Teilfläche für temporäre Nutzungen zugänglich wird (Prüfauftrag).

Unabhängig davon, ob diese kurzfristigen Maßnahmen möglich sind, wird angeregt, dass das Gebäude und der Vorplatz für Zwischennutzungen hergerichtet werden sollen. Den Diskutierenden ist die Zeit, bis zu einer fertigen Planung und Umsetzung, zu lang, um den Bahnhof im jetzigen (nur illegal genutzten) Zustand zu belassen.

Alle Anwesenden bestätigen, dass künftige Nutzungen nicht kommerziell angelegt sein sollen. Die Idee, im Bahnhofsbauwerk Gastronomie oder einen Kiosk anzusiedeln, wird schnell verworfen. Es gibt jedoch Vorschläge in Richtung Getränkeautomaten, Eiswagen im Sommer oder einer selbstorganisierten Gastronomie, die je nach Veranstaltung eingerichtet werden kann.

### **Nutzungsänderung als Konzept**

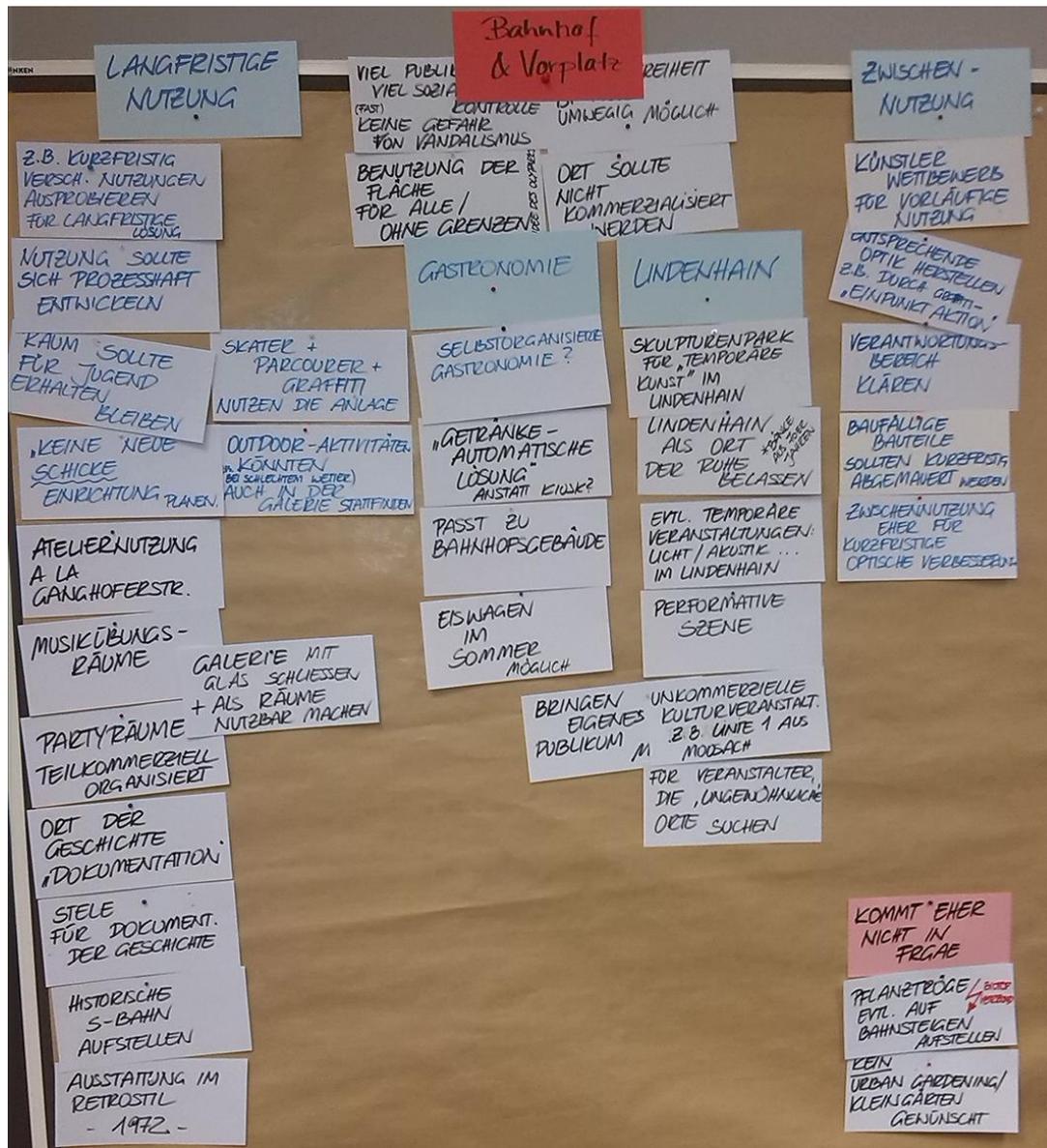
Auch auf lange Sicht können sich die Teilnehmenden vorstellen, dass sich die Nutzungen des Bahnhofsgebäudes und seines direkten Umfeldes immer wieder ändern. Es muss nicht auf EINE endgültige Lösung hinauslaufen. Vielmehr ist eine prozesshafte Entwicklung mit mehreren Nutzungsoptionen denkbar, die auch im Wechsel verwirklicht werden könnten.

Wichtig ist, dass auch weiterhin Jugendliche dort Räume finden, die ihre Kreativität fördern. Die Ideen gehen von Musikübungsräumen, Ateliernutzungen für junge Künstler über teilkommerziell organisierte Partyräume bis hin zur Freiraumnutzung für Sprayer, Traceure und Skater. Die überdachte, säulengetragene „Galerie“ im Sockelgeschoss könnte sich zu einer legalen Graffiti-Galerie entwickeln. Es gibt bereits gute Erfahrungen in München mit solchen Orten, wie die Vertreterin der „Färberei“ (überregionale städtische Jugendkultureinrichtung des Kreisjugendrings München-Stadt) berichten kann. Grundsätzlich ist auch eine Glas-Einhausung dieses Bereichs vorstellbar, so dass für Vorbeiradelnde und/oder Besucherinnen und Besucher die (Graffiti-) Galerie jederzeit einsehbar wäre.

### **Geschichte erfahren**

Auch die Historie der Anlage könnte dokumentiert werden. Ein Vorschlag ist, eine Stele zu errichten, die hierauf verweist. Eine andere Idee ist, eine historische S-Bahn auf den Gleisen abzustellen und diese als Ausstellungsraum zu nutzen. Ob weitere Ausstattungen hinzugefügt werden können oder die Flächen leer bleiben, soll sich im Laufe der Konzeptfindung zeigen. Eine Idee ist, dass alles was an Ausstattung hinzugefügt wird, den Zeitgeist der 70er Jahre widerspiegelt.

Abb. 10 Vorschläge und Anregungen



### Außenanlagen, Lindenhain

Die Außenanlagen, der Vorplatz und der Lindenhain sowie die Treppenanlagen zu den ehemaligen Bahnsteigen, ließen sich vielseitig temporär nutzen. Im Gegensatz zur Galerie könnte gerade im Bereich des Lindenhains ein Ort der Ruhe eingerichtet werden und Bänke aus den 70er Jahren zu einer Verschnaufpause einladen. Vorstellbar ist auch eine Nutzung mit temporärer Kunst im öffentlichen Raum. Ein direkter Anlieger bietet sich als möglicher Sponsor an.

Der Vorplatz, die Stufenanlagen und die Bahnsteige eignen sich auch für Events der performativen Szene besonders gut. Nicht-kommerzielle Veranstalter, die ungewöhnliche Veranstaltungsorte suchen, in der Szene bekannt sind und ihr eigenes Publikum mitbringen, könnten die besondere Atmosphäre nutzen. Der Ort zwischen Landshuter Allee und Schule / Bürokomplex wäre auch ideal für eine Licht- oder Akustikperformance.

Alles in allem stellen sich die Teilnehmenden der Diskussion einen Ort vor, der von allen Menschen genutzt werden kann, der keine Grenzen oder Barrieren aufweist – ganz im Sinne der Olympiaparkidee.

## **2.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung**

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworten eine rasche Interimslösung, um die Nutzbarkeit des Areals zumindest in Teilen zu ermöglichen. Dabei sollten jedoch zu teure Maßnahmen vorerst zurückgestellt werden, bis eine nachhaltige Lösung erarbeitet ist. Nicht ausreichend zu sichernde Räume können vorerst abgesperrt werden.

Wenn möglich sollen die Bauwerksnutzer und die Passantinnen und Passanten sich unmittelbar begegnen können, z.B. könnte der Radweg im Sockelgeschoss direkt an den Graffitiwänden vorbei geführt werden.

Am Thementisch sind sich die Teilnehmenden einig bei diesen Vorschlägen:

- Zeitnahe optische Aufwertung des Ortes,
- Sanierung des Bauwerks und Erhalt als skulpturales Baudenkmal ohne weitere Einbauten,
- Prozesshafte Entwicklung der künftigen Nutzung, optional auch dauerhaft veränderbar (Wandel als Konzept),
- Ertüchtigung der Räume im Sockelgeschoss für Jugendkultur, ggf. auch nur rudimentär (für Parties, Musikübungsraum, Ateliernutzung, ...),
- Ertüchtigung der Galerie für Skater, Traceure und Sprayer in Abstimmung mit der Führung des Fuß- und Radweges,
- Erhalt des ehemaligen Bahnhofs als nichtkommerzieller Ort (Getränkeautomat anstatt Kiosk),
- Entwicklung von Lindenhain, Vorplatz und überdachter Fläche als großzügigen, öffentlich nutzbaren Raum,
- Aufwertung des Lindenhains als Ort der Ruhe und evtl. als Fläche für temporäre Kunst und Veranstaltungen aus dem Stadtteil.

## **3. Thema 3: Mögliche Freiraumnutzungen, Freizeit und Erholung**

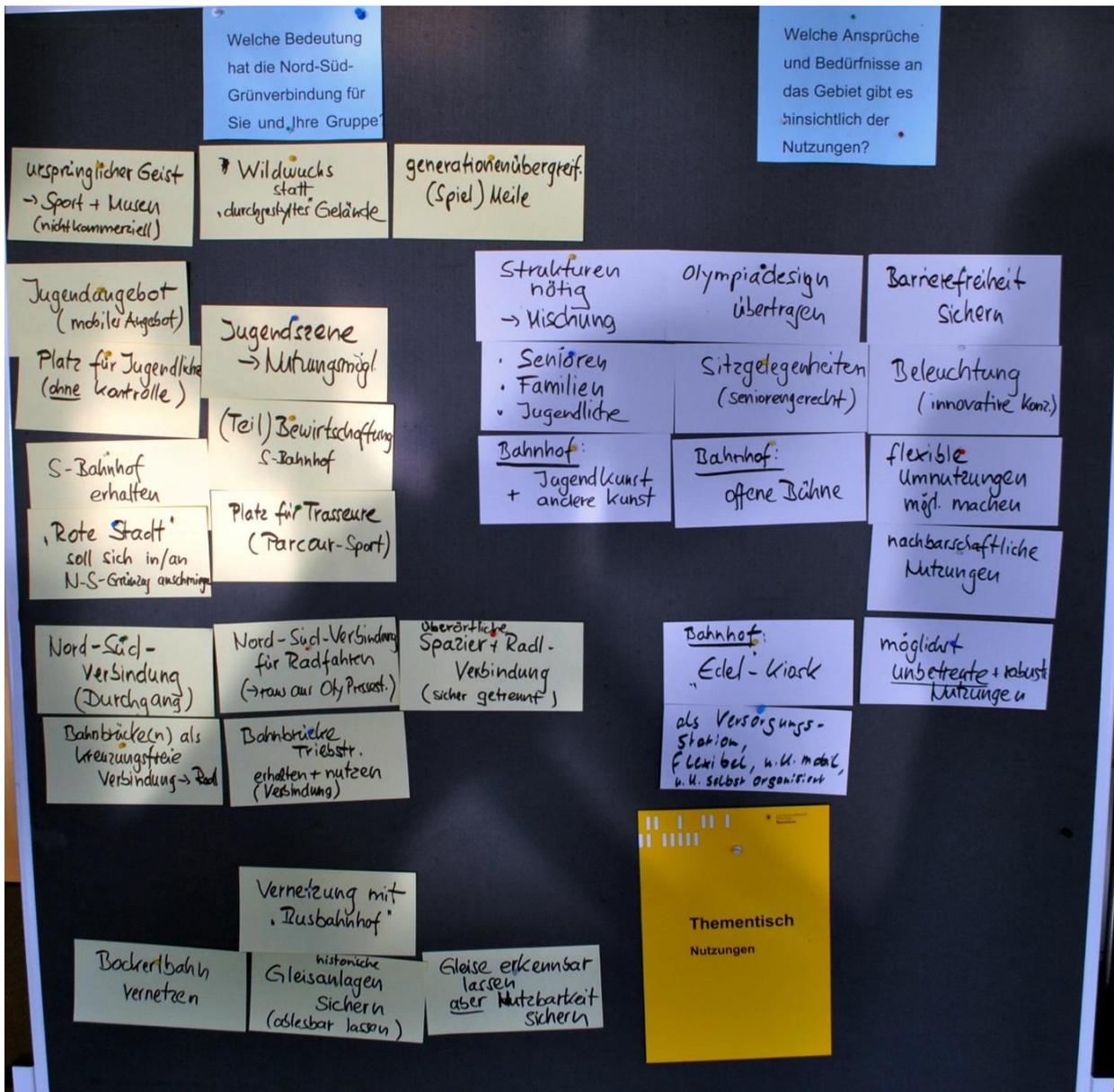
Den Teilnehmenden ist vor allem der Erhalt des derzeitigen Charakters des Gebietes wichtig, sowohl was die Gestaltung als auch die Nutzung anbelangt. Zusätzlich sollen Verknüpfungen zu den bestehenden Angeboten im Umfeld geschaffen bzw. vorhandene Lücken im Nutzungsangebot geschlossen werden.

### 3.1. Vorschläge und Anregungen

#### Qualität und räumliche Verortung

Allen Teilnehmenden ist wichtig, dass kein perfekt durchgeplantes Gelände entsteht, sondern ein gewisser „Wildwuchs“ weiterhin geduldet wird. Dies betrifft sowohl die Natur, die sich das Gelände in den Jahren der Brache erobert hat, als auch die Aneignung des Gebiets durch Jugendliche und Künstler.

Abb. 11 Vorschläge und Anregungen



Der ursprüngliche olympische Geist („Sport und Museen“) des benachbarten Olympia-geländes soll sich im Planungsumgriff widerspiegeln. Die Nutzerinnen und Nutzer sollen sich die Flächen aneignen können. Angebote in diesem Gebiet sind daher generationenüber-greifend, nichtkommerziell, möglichst selbstverwaltet und robust vorzusehen.

Einig sind sich die Teilnehmenden, dass die Nutzungen räumlich strukturiert sein sollen. Hier gilt: Je weiter nördlich des ehemaligen Bahnhofs, desto ruhiger sollten die Nutzungen werden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Olympia-Presssestadt ist wichtig, dass von benachbarten Nutzungen kein zusätzlicher Lärm ausgeht. So können sich viele Teilnehmende nördlich des Kusocinskidamms Ruheplätze (mit Tischen und Bänken), Boccia bzw. Boule-Plätze u.ä. vorstellen. Ideen gibt es für einen modernen Gesundheitsparcours an dieser Stelle, der auch für Senioren geeignet ist. Auch Gartenprojekte (z.B. Generationengarten, Urban Gardening) werden vorgeschlagen. Im Winter kann der dortige Hang als Schlittenberg dienen.

Der Wunsch nach einer – zumindest saisonal betriebenen – Toilettenanlage wird von vielen unterstützt, aber auch der Aufwand kritisch gesehen. Falls möglich, sollte an die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes gedacht werden. Zu prüfen wäre auch eine Vernetzung mit dem auf der östlichen Seite bestehenden AOK-Fitness-Parcours.

**Abb. 12 Vorgeschlagene Verortung der Nutzungen**



### **Durchgehende Verbindung der Rad- und Fußwege**

Unstrittig wird von allen die geplante überörtliche Nord-Süd-Verbindung für den Rad- und Fußverkehr gesehen. Sie soll einen sicheren (d. h. für Fuß- und Radverkehr getrennten) Durchgang von Norden nach Süden ermöglichen. Von den Vertreterinnen und Vertretern der Olympia-Presssestadt wird damit auch die Hoffnung auf eine Entlastung vom Radverkehr auf dem eigenen Grundstück verbunden. Zu diesem Zweck ist die Erhaltung und Nutzung der bestehenden Bahnbrücken, vor allem der Bahnbrücken über die Triebstraße, eine notwendige Voraussetzung.

Einigkeit besteht auch, die historischen Gleisanlagen zum einen zu sichern, zumindest aber den Verlauf ablesbar (erkennbar) zu halten, und zum anderen die Nutzbarkeit der ehemaligen Bahnflächen zu ermöglichen. Darüber hinaus gibt es Einzelideen zur Vernetzung mit bestehenden Einrichtungen bzw. Angeboten, wie der Bockerlbahn, dem Projekt „ehemaliger Busbahnhof“ und der „Roten Stadt“.

## Bedürfnisse und Nutzergruppen

Im weiteren Verlauf wird gesammelt und diskutiert, welche Ansprüche und Bedürfnisse an das Gebiet existieren und welche davon u.U. einen räumlichen Schwerpunkt haben.

Den Beteiligten ist bewusst, dass bei allem „Wildwuchs“ (s.o.) gewisse Strukturen für eine verträgliche Nutzung erforderlich sind. Keine Akteursgruppe soll ausgeschlossen werden. Jugendliche, Familien und Menschen aller Altersgruppen sollen in guter Mischung Angebote vorfinden. Diese sollten so flexibel sein, dass Umnutzungen jederzeit möglich bleiben, um im Zeitverlauf auf Änderungen in der Nachfrage reagieren zu können. Auch nachbarschaftliche Nutzungen könnten den Grünraum attraktiv machen und sind gewünscht.

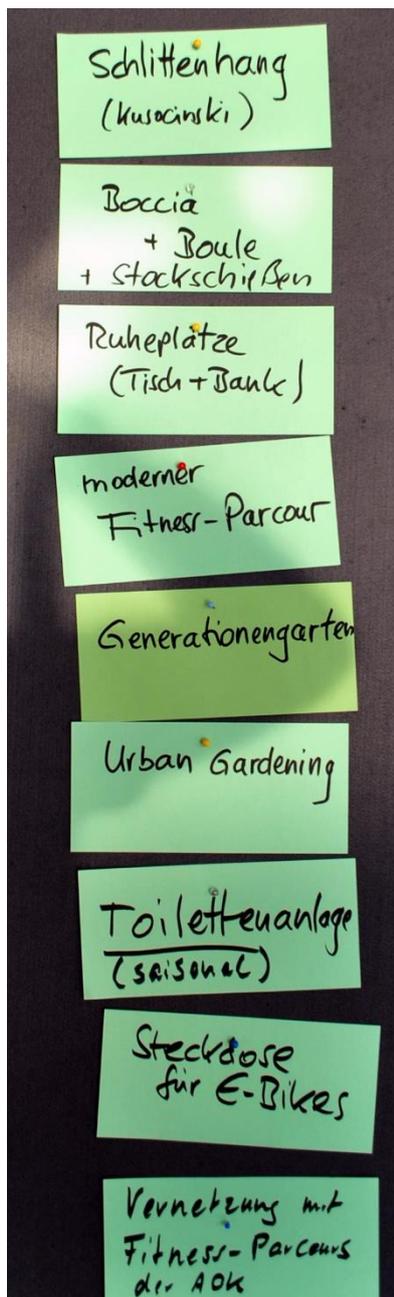


Abb. 13 Nutzungswünsche

Es wird Wert darauf gelegt, dass bei Umbauten so weit wie möglich Barrierefreiheit hergestellt wird, auch sollten die gewünschten Sitzgelegenheiten seniorengerecht ausgelegt sein. Ein geeignetes Beleuchtungskonzept könnte das Sicherheitsgefühl fördern und innovativen, modernen Gestaltungsansprüchen gerecht werden. Wünschenswert ist die Übertragung des Olympiadesigns auf das Planungsgebiet (Möblierung, Farben usw.).

### Nachnutzung ehemaliger S-Bahnhof

Bedeutung hat für die Teilnehmenden die Nachnutzung des S-Bahnhofs. Er soll für die bereits bestehende Jugendszene unbedingt erhalten bleiben. Vorstellbar sind verschiedene Konzepte, die alle gemeinsam haben, dass mit einer möglichst robusten baulichen Sanierung ein offenes Jugendangebot ermöglicht wird.

Als sehr attraktive Idee erscheint es den Teilnehmenden, der Parkour-Szene der „Roten Stadt“ auch auf dieser Seite des Parks ein Angebot zu machen, denn im Olympischen Dorf besteht solcher Andrang, dass zusätzliche Flächen wünschenswert wären. Die Traceure würden gerne Wettkämpfe durchführen, die jedoch im dicht bewohnten Olympiadorf nicht möglich sind. Der S-Bahnhof würde für sie ein ideales Gelände darstellen und diese Nutzung wäre auch für Zuschauer attraktiv. Ebenso sollte die bestehende Graffiti-Szene weiterhin ihren Platz erhalten. Beide Nutzungen – Graffiti-Kunst und Freerunning – sollten öffentlich betrieben werden.

Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer trauen diesen Gruppen zu, eine (Teil)-Bewirtschaftung des Bahnhofs unter dem Flugdach zu organisieren.

Die Bahnhofsnutzung könnte – so eine weitere Idee - auch auf andere Kunstformen erweitert werden durch beispielsweise unten Jugend-Kunst, oben Kunst der Erwachsenen. Ein anderer Vorschlag ist, hier eine offene Bühne einzurichten, z.B. in Zusammenarbeit mit einer Institution wie der Pfennigparade. Einigkeit besteht aber auch hier, dass frei zugängliche Nutzungsformen zu bevorzugen sind (s.o.). Daher wird von den Teilnehmenden das Konzept einer Floorboard-Nutzung eines kommerziellen Anbieters abgelehnt. Auch die Idee einer Draisinen-Nutzung als kommerzielles Angebot mit hohem Organisationsaufwand und Einschränkungen für die Nutzbarkeit des Raums wird aus diesen Gründen zurückgezogen. Gleiches gilt auch für den Antrag, den Bahnhof für ein Café oder anderweitige Gastronomie zu nutzen. Die Mehrheit plädiert für flexible, möglichst mobile, temporäre, selbst organisierte Lösungen. Eine Teilnehmerin kann sich jedoch auch einen so genannten „Edel-Kiosk“ vorstellen, der den Versorgungsbedarf der Durchfahrenden sowie der Anlieger (Gewerbe, Schulzentrum) deckt.

### **3.2. Abschließende Bewertung und Empfehlung für die Objektplanung**

Am Thementisch sind sich die Teilnehmenden einig bei diesen Vorschlägen:

- Die Identität des Gebiets, in dem sich nicht-geplanter „Wildwuchs“ (Nutzungen + Natur) etabliert haben, soll erhalten bleiben. Als strukturgebende Merkmale sollen Olympia-Design und -Geist (nicht-kommerzielle, sportliche und künstlerische Nutzung) wirken;
- Nutzungsmöglichkeiten sollen generationenübergreifend, flexibel und robust ausgestaltet sein;
- Die Angebote sollen öffentlich und frei zugänglich sein und nicht von speziellen Gruppen oder Trägern verwaltet werden;
- Das Gebiet stellt eine überörtliche Nord-Süd-Verbindung für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer dar und soll dementsprechend gestaltet werden;
- Im Abschnitt Bahnhofsgelände und -bereich bilden Nutzungen für Jugendliche den Schwerpunkt. Freerunning wird als passendes und attraktives Angebot gesehen;
- Nördlich des Kusocinskidamms sind ruhigere Nutzungen vorzusehen, z.B. Boccia, Sitzplätze, Mehrgenerationenparkour etc.;
- Die Gleisanlagen sollen als gestalterisches Element erkennbar bleiben, aber trotzdem nutzbar sein;
- Vernetzungsmöglichkeiten zum Olympiagelände im Osten sollen geschaffen, beziehungsweise genutzt werden (Bockerlbahn, Busbahnhof, Rote Stadt).

## **E      Abschlussdiskussion und Konsensergebnis**

Die Ergebnisse der vier Thementische werden dem Plenum vorgestellt und stoßen auf breite Zustimmung. Im Rahmen der Abschlussdiskussion werden nachfolgend aufgelistete Aspekte nochmals hervorgehoben, weitere Anregungen gegeben und Prüfaufträge erteilt.

### **Vernetzungen Nord**

Im Zuge der Anbindung des Fuß- und Radweges an die Bahnunterführung im Norden Richtung Feldbahnstraße sowie an die neue öffentliche Grünfläche auf dem ehemaligen Knorrgeleände soll die Kleingartenanlage so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Die verschiedenen Interessen sollen bestmöglichst abgestimmt werden.

Der Vorschlag, den Fuß- und Radweg über die Triebstraße auf der Westbrücke zu führen, wird kontrovers diskutiert. Dieser Vorschlag wird insbesondere vom Naturschutz kritisch bewertet, weil dann der direkte Biotopverbund Richtung Allacher Rangierbahnhof nicht mehr möglich wäre. Die untere Naturschutzbehörde fordert daher, diese Biotopvernetzung in jedem Fall sicher zu stellen und dies im weiteren Planungsverlauf nachzuweisen.

### **Vernetzungen Süd**

Die Möglichkeit zur Schaffung eines Verbindungsweges Richtung Moosach nördlich der Berufsschule soll geprüft werden. Bezüglich der Idee, eine Anbindung über das Gelände der Berufsschule mit Hilfe einer Rampe vom Bahnhof Richtung Westen zu erstellen, muss die erforderliche Länge der Rampe geprüft werden.

### **Bahnhofsgebäude**

Der Radweg sollte nur an der breitesten Stelle unter dem Dach der Galerie verlaufen, ansonsten neben dem Bauwerk. Bezüglich der Zuständigkeiten für den späteren Betrieb des Bahnhofsgebäudes gibt es derzeit noch keine Vorschläge. Ein Vorschlag aus dem Plenum ist, dies den Künstlern (Sprayern) in die Verantwortung zu übergeben, dazu gäbe es bereits positive Erfahrungen aus anderen Städten.

Die Möglichkeiten von Spartenanschlüssen für das Bahnhofgebäude sind noch zu prüfen. Auf die Notwendigkeit einer Wasser- und Abwasserversorgung wird hingewiesen.

Auf mögliche spätere Konflikte im Bereich des Bahnhofgebäudes zwischen konkurrierenden Nutzungen wird hingewiesen. Dem sollte durch entsprechende Nutzungsvereinbarungen, aber auch durch die Gestaltung und eine klare Funktionstrennung vorgebeugt werden.

### **Freiraumnutzungen**

Die Begriffe Bockerlbahn (Zug für Touristen durch den Olympiapark) und „Rote Stadt“ (Gebilde aus Mauern im Olympiadorf - ein alternativer Kinderspielplatz, der zurzeit von Kindern/Jugendlichen als Parkour genutzt wird) werden auf Nachfragen erläutert.

### **Konsens der Teilnehmenden**

Es besteht bei allen Teilnehmenden Konsens darüber, dass die vorgestellten Ergebnisse der „Thementische“ die Essenz des „Runden Tisches“ darstellen und einschließlich der ergänzenden Hinweise und Prüfaufträge aus dem Plenum als Empfehlung bei der weiteren Projektarbeit berücksichtigt werden sollen.

### **F Weiteres Vorgehen**

Das Baureferat wird das Protokoll zum „Runden Tisch“ nach Erstellung durch das Büro *citycom München* zur Einsicht und Rückmeldung an alle Teilnehmenden versenden. Nach Ablauf einer Frist werden Ergänzungen und Korrekturen eingefügt. Das abgestimmte Protokoll der Veranstaltung wird das Baureferat nachfolgend ins Internet einstellen und hierauf über eine Pressemeldung in der Rathausumschau hinweisen.

Die Dokumentation des „Runden Tisches“ dient als Grundlage für die Ausarbeitung des Bedarfsprogramms, das zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Planungsverfahren als Beschluss in den Stadtrat eingebracht wird.

Im Zuge der weiteren Planungsschritte werden die Bürgerinnen und Bürger über den jeweiligen Planungsstand und die Inhalte informiert.

## Anhang A: Konsensergebnisse des Runden Tisches mit Prüfaufträgen

### Thema 1: Vernetzungen und Verbindungen



#### Die wichtigsten Ergebnisse:

- „Echte“ Radverbindung nach Norden (FIZ, Lerchenau, ...) dringend notwendig
- Querung Triebstraße: neuer Vorschlag mit Prüfauftrag
  - Nutzung Westbrücke für Fuß- und Radweg, Biotopvernetzung prüfen, Anbindung Wohngebiet Knorrbremse mit Unterführung möglich
- Direktanbindung Dieselschule über Nord-Süd-Achse prüfen
- Abwägung Rampen-Bauwerke versus nutzbare Fläche
- Hoher Bedarf für Anschlüsse Nord-Süd-Trasse Richtung Westen nach Moosach und OEZ
- Anbindung Fahrradweg Vorplatz S-Bahnhof wichtig > Olydorf und Innenstadt

#### Unterschiedlich wird gesehen:

- Anbindung Nord-Süd-Trasse nach Westen – verschiedene Prioritäten
  - BA 10: Varianten bei Berufsschule zur Pelkovenstraße Richtung Moosach
  - BA 24: Pressestadt nördlich, Durchwegung zum Werner-Friedmann-Bogen, direkter Weg OEZ
  - Teilnehmende Olympia-Pressestadt: neue Durchwegung im Norden kritisch, aber evtl. Entlastung bestehender Querungen

### Thema 1: Vernetzungen und Verbindungen 2



#### Die wichtigsten Ergebnisse:

- Nord- Südverbindung wird vermutlich hauptsächlich von Radfahrern genutzt
- Die Bedeutung der Radwegverbindung
- Nord- Süd-Trockenbiotopverbundachse soll bestehen bleiben bzw. geschaffen werden
- Fuß- und Radweg soll als ein Band, haptisch geteilt, seitlich geführt werden um möglichst große Biotopflächen durchgehend herzustellen
- Wichtige Anbindung im Osten in Verlängerung der Brücke (Werner-Seelenbinder-Weg) über Grundstück der Berufsschule
- Kurze Fußwegeverbindung Ost-West am Bahnhof
- Verengung von Rad- und Fußweg auf Brücken stellt kein Problem dar

#### Unterschiedlich wird gesehen:

- Radweg versus Biotopflächen
- 3 von 4 Vorschlägen zu Anbindungen werden sowohl positiv als auch negativ bewertet
- Gleis südlich Georg-Brauchle-Ring: Erhaltung der Gehölze versus Trockenbiotop
- Wege aufgeständert oder ebenerdig

## Thema 2: Nutzungsideen Bahnhofsbauwerk

### Die wichtigsten Ergebnisse im Konsens:

- Bauwerk sanieren und ohne weitere Einbauten als skulpturales Baudenkmal erhalten
- Lindenhain, Vorplatz und überdachte Fläche als großzügigen allgemein nutzbaren Raum erhalten
- Lindenhain bleibt Ort der Ruhe, evtl. als Fläche für temporäre Kunst und temporäre Veranstaltungen aus dem Stadtteil
- Künftige Nutzung soll sich prozesshaft entwickeln, evtl. auch dauerhaft veränderbar sein (Wandel als Konzept)
- Räume im Sockelgeschoss für Jugendkultur rudimentär ertüchtigen (z.B. für Party-, Musikübungsraum, Ateliernutzung)
- Galerie für Skater, Traceure und Sprayer nutzbar machen, evtl. Radweg durchführen.
- Erhalt als nichtkommerzieller Ort (Getränkeautomat anstatt Kiosk)
- Zeitnahe optische Aufwertung des Ortes

## Thema 3: Freiraum-Nutzungen

### Die wichtigsten Ergebnisse im Konsens:

- Identität des Gebiets, in dem sich nicht-geplanter, „Wildwuchs“ (Nutzungen + Natur) etabliert haben, soll erhalten bleiben. Als strukturgebende Merkmale sollen Olympia-Design und Geist (nicht-kommerzielle, sportliche und künstlerische Nutzung) wirken.
- Nutzungsmöglichkeiten sollen generationenübergreifend, flexibel, selbst organisiert, robust ausgestaltet sein.
- Das Gebiet stellt eine überregionale Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer dar und soll dementsprechend gestaltet werden.
- Im Abschnitt Bahnhofsbauwerk und –bereich bilden Nutzungen für Jugendliche den Schwerpunkt. Freerunning wurde als passendes und attraktives Angebot gesehen.
- Nördlich des Kusocinskidamms sind ruhigere Nutzungen vorzusehen, insbesondere Boccia, Sitzen, „Seniorenspiel“.
- Die Gleisanlagen sollen als gestalterisches Element erkennbar, aber trotzdem nutzbar sein.
- Vernetzungsmöglichkeiten zum Olympiagelände im Osten sollen geschaffen, bzw. genutzt werden (Bockerlbahn, Busbahnhof, Rote Stadt).