



- I. per E-Mail
Über das Direktorium BAG-Ost
An den
Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks
Trudering-Riem
z.H. des Vorsitzenden Herrn Ziegler

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
26.01.2021

Dringende verkehrssichere Ertüchtigung der Friedrich-Creuzer-Straße im Abschnitt Friedenspromenade bis Alexisweg

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00470 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Ziegler,

Ihrem mit dem Bezirksausschuss 16 gemeinsamen und inhaltsgleichen Antrag legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Bei einem Ortstermin am 02. Juli 2020 waren sich die zahlreichen anwesenden Vertreter*innen beider Bezirksausschüsse sowie der Fahrradbeauftragte der LHM einig, dass sich die heute schon schwierige Situation für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen und die Buslinie 194 mit der Eröffnung des Alexisquartiers und der dann möglichen Direktverbindung zur Ständlerstraße und dem Karl-Marx-Ring weiter verschlechtern dürfte. Anwesend waren auch Vertreter des KVR, des Baureferats und der Unteren Naturschutzbehörde.

Sie treffen folgende Feststellungen:

„a) Auf dem wilden Weg durch den Grünstreifen *im Landschaftsschutzgebiet* war reger Fahrradverkehr in beide Richtungen festzustellen - darunter auch KiTa-Bringverkehr in Fahrradanhängern.

b) Darüber hinaus fuhren viele RadfahrerInnen - einige mit Anhänger - entlang der Friedrich-Creuzer-Straße auf dem (schmalen) östlichen Gehweg in beide Richtungen. Daraus lässt sich zumindest ein erhebliches subjektives Unsicherheitsgefühl ableiten.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

c) Der Übergang von der Friedrich-Creuzer-Straße zu den beiden Rad-Fußverbindungen im westlich anschließenden Grünzug nach Neuperlach (Endpunkt Corinth-Straße) ist nicht fahrradfreundlich gestaltet.

d) Die Sicherheitslage für den Radverkehr ist trotz Tempo 30 unbefriedigend und gehört dringend verbessert. Es ist von deutlich steigenden (Rad-)Verkehrszahlen auszugehen, weshalb mit Blick auf die vorliegenden Straßen-Planungen, Verkehrsprognosen und die von der MVG angekündigte Verdichtung der Bus-Anbindung /-Bedienung auch eine Einzelanordnung für Tempo 30 (zur Ermöglichung zusätzlicher, verkehrssichernder Maßnahmen) bereits jetzt geprüft werden sollte. Spätester Zeitpunkt für Verbesserungsmaßnahmen sollte die Öffnung der neuen Straße in das neue Wohngebiet sein.

e) Die Friedrich-Creuzer-Straße ist ein letztes, ca. 300 m langes, Teilstück (Lücke) einer ansonsten gut ausgebauten Nord-Süd-Radverbindung aus Neuperlach kommend über den Alexisweg und die Friedenspromenade bis in die Messestadt. Diese Radverbindung hat – von der Friedrich-Creuzer-Straße abgesehen - in den letzten Jahren laufend an Sicherheit und Qualität gewonnen, weshalb der Radverkehr auch permanent zugenommen hat. Entlang der Route befinden sich 3 Schulen sowie Versorgungs- und attraktive Freizeiteinrichtungen.“

Sie tragen folgende Lösungsansätze vor:

„Die Lücke muss aus Gründen der Verkehrssicherheit dringendst geschlossen werden. Folgende Optionen stehen zur Verfügung:

- 1) Beidseitiges Parkverbot und gleichzeitige Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr.*
- 2) Eine Aufweitung der Abbiege- und Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer sollte vor allem im südöstlichen Bereich der Kreuzung am Hochacker angestrebt werden, da auf dem dortigen schmalen Gehweg die größte Engstelle zwischen der nordöstlich anschließenden Fahrradstraße (Anliegerfahrbahn Friedenspromenade) und der Friedrich-Creuzer-Straße liegt.*
- 3) Teilweise bauliche Maßnahmen zur Verbreiterung des östlichen Fußwegs um 100 - 150 cm zu Lasten des Grünbereichs der unter Schutz stehenden Perlacher Heide. Hier sollte lediglich im Rahmen einer laut UNB grundsätzlich denkbaren „Befreiung“ agiert werden, um den Status des Landschaftsschutzgebiets als solches nicht zu gefährden. Die betroffenen Privateigentümer sollten mit ergänzenden Pflege- und Sicherungs-Angeboten für die innenliegenden Grünflächen und/oder mit einem Erwerbsangebot für die Randbereiche von Seiten der LHM zur Kooperation/Mitwirkung motiviert werden.“*

zu Ihrem Antrag und den Lösungsansätzen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1):

Die Markierung von Schutzstreifen ist gemäß § 45 Absatz 1c) StVO in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig. Für die Anlage von Schutzstreifen ohne danebenliegende Parkstreifen wird in den technischen Regelwerken ein Regelmaß von mindestens 1,5 m vorgegeben. Bei zu erwartendem hohem Radverkehrsaufkommen bei einer gleichzeitig zu erwartenden Steigerung der Kfz-Begegnungsverkehr und Buslinienverkehr kann dieses Maß auch nicht unterschritten

werden. Die Fahrbahnbreite weist ohne jegliche Parkmöglichkeiten lediglich ein Maß von 6,00 m auf. Daher könnte theoretisch zwar ein einseitiger Schutzstreifen angelegt werden, was die Problematik aber nur für eine Seite entschärfen würde. Schutzstreifenlösungen entsprechen zudem nicht den Anforderungen des Radentscheids, da diese unerlaubt zum Halten und parken benutzt und von den Bussen befahren werden und daher keinen subjektiven Schutz vermitteln.

Unabhängig davon müsste auch die Tempo-30-Zone aufgelöst und in eine Tempo-30-Einzelregelung überführt werden. Für eine solche Einzelanordnung besteht aber aktuell weder aus Sicht der Polizei noch der Verkehrsbehörde eine hinreichend rechtliche Begründbarkeit. Ein objektives Sicherheitsproblem liegt dort nicht vor. Zudem haben wir die Erfahrung gemacht, wenn man in Tempo-30-Bereichen alle Parkplätze heraus räumt, schafft man zwar Platz, jedoch entstehen durch die verbreiterte Fahrbahn höherer Fahrgeschwindigkeiten, was ebenfalls dem subjektiven Sicherheitsgefühl wieder abträglich ist.

Dieser Lösungsansatz ist daher aus unserer Sicht rechtlich nicht begründbar und auch erfahrungsgemäß in der Praxis nicht tauglich, um das geschilderte Problem zu lösen.

Zu 2):

Eine im Nachgang der gemeinsamen Ortsbesichtigung mit den Bezirksausschüssen erfolgte Verkehrsbeobachtung hat ergeben, dass die Einfahrtsituationen in den Straßenabschnitt insbesondere in Fahrtrichtung Norden an der Günderodestraße aus subjektiver Verkehrssicherheitssicht der Nutzer*innen tatsächlich schwierig ist, da bei entgegenkommendem Bus der Radverkehr gefühlt keine andere Wahl hat, als auf den Gehweg auszuweichen. Der Lösungsansatz wäre daher ein sinnvoller Schritt, um die Situation kurzfristig zu entspannen. Sowohl an der Kreuzung am Hochacker als auch an der Einmündung der Günderodestraße sollte nachgebessert werden, um großzügigere Ein- und Ausfahrtsbereiche für den Radverkehr zu schaffen und die durch die Enge entstehenden „Angsträume“ bei Gegenverkehr aufzulösen. Im Einmündungsbereich der Friedrich-Creuzer-Straße / Günderodestraße wäre dies durch ein beidseitiges Haltverbot (Zeichen 283 StVO) zwischen der Einmündung und des Standortes der Wertstoffinsel zu erreichen. Im Einmündungsbereich der Friedrich-Creuzer-Straße / Am Hochacker sollte der gesamte signalisierte Knoten einer detaillierten Prüfung unterzogen werden, inwieweit durch bauliche Eingriffe, Beschilderung und Markierung eine Verbesserung geschaffen werden kann.

Dieser Lösungsansatz erscheint daher orientiert an der Bestandssituation zielführend.

Zu 3):

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) nimmt zu Punkt 3 des Antrags wie folgt Stellung:

„*Naturschutzfachliche und - rechtliche Bewertung der Restflächen der Perlacher Heide*

Trotz seiner Kleinflächigkeit ist der Bestand als einer der letzten Reste der einst ausgedehnten Perlacher Heide ein bedeutendes natur- und nutzungsgeschichtliches Dokument. Der Waldrandbereich zeigt noch den Charakter einer Hutelandschaft und wird durch vier größere Baumgruppen aus mehreren älteren Eichen und kleinen Baum- und Gebüschgruppen struktu-

riert.

Gemäß Biotopkartierung der Landeshauptstadt München wird die Restfläche der Perlacher Haide im betroffenen Abschnitt dominiert vom Biotoptyp „Artenreiches Extensivgrünland“, kleinflächig sind Magerrasen eingestreut. Letzterer ist nach Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützt, ersterer abhängig von der konkreten Ausprägung als arten- und strukturreiches Dauergrünland ebenfalls. Im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Landeshauptstadt München wird der Biotopkomplex nur als regional bedeutsam eingestuft, da naturschutzbedeutsame Artvorkommen (seltene oder bedrohte Arten mit Rote-Liste-Status) im Vergleich zu früher abgenommen haben. Dennoch werden die Restflächen der Perlacher Haide explizit im ABSP unter den Zielen und Maßnahmen als Bestandteil zum Aufbau eines Biotopverbundsystems für Trockenlebensräume im Münchner Südosten erwähnt. Durch eine optimierte Pflege und eine Reduzierung der Freizeitnutzung könnte der flächenmäßige Umfang der Magerrasen wieder erhöht und die seltenen Artvorkommen gesichert werden.

Aufgrund der noch vorhandenen naturschutzfachlichen Wertigkeit und als eine der wenigen verbliebenen Reliktflächen der ehemaligen Perlacher Haide in Verzahnung mit den ehemals weitverbreiteten Steppenheidewäldern wurde der Bereich mit Bekanntmachung vom 09.03.1990 im Münchner Amtsblatt als geschützter Landschaftsbestandteil (LB) unter Schutz gestellt.

Eingriff in das LB als „möglicher Lösungsansatz“

Ein geschützter Landschaftsbestandteil kann nur ausgewiesen werden, wenn die betroffenen Flächen schutzwürdig und schutzbedürftig sind. Die Ausweisung durch Rechtsverordnung als geschützter Landschaftsbestandteil zeigt, dass im Ergebnis der seinerzeitigen fachlichen und rechtlichen Prüfung und durch den Beschluss des Stadtrates zur Unterschutzstellung die Belange des Naturschutzes hier grundsätzlich als überwiegend angesehen werden.

Gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 3 der Schutzverordnung für den geschützten Landschaftsbestandteil „Restflächen der Perlacher Heide“ ist es im geschützten Landschaftsbestandteil verboten, Straßen, Wege, Pfade, Steige oder Plätze neu anzulegen oder bestehende zu verändern. Deshalb kann die UNB den Bau eines Radweges in entsprechend geschützten Flächen nicht befürworten.

Wenn eine Maßnahme notwendig ist und es keine zumutbaren Maßnahmenalternativen gibt, kann als letzte Möglichkeit eine Befreiung von den Verboten der Schutzverordnung nach § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG erteilt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass mit den damit verbundenen Eingriffen die Schutzwürdigkeit und der Schutzzweck des LB nicht als Ganzes in Frage gestellt wird. Unter den im Bundesnaturschutzgesetzes geregelten Befreiungsgründen käme vorliegend nur das überwiegende öffentliche Interesse in Frage. Die Sicherheit der am (Rad-)Verkehr teilnehmenden Menschen ist ohne Zweifel ein hohes Rechtsgut. Die Angabe im Antrag des Bezirksausschusses, die Sicherheitslage für Radfahrer sei trotz Tempo-30 Zone unbefriedigend, erscheint jedoch nicht ausreichend, um nachzuweisen, dass der Ausbau aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Dies müsste belegt werden können, beispielsweise mit Statistiken oder Einschätzungen anderer zuständiger Stellen (z.B. PLAN-HAI-3, KVR, Polizei).

Bezüglich der Notwendigkeit eines Ausbaus ist nachzuweisen, ob damit die gewünschte Verkehrsfunktion und das angestrebte Maß an zusätzlicher Verkehrssicherheit erbracht werden

kann. Beispielsweise kann auf einer weiter südlich gelegenen Teilstrecke im Verlauf der beantragten Verbindung die Straße womöglich nicht auf bebaute Privatgrundstücke verbreitert werden. In der Konsequenz wäre der beantragte Ausbau nicht durchgängig möglich. Wenn dies dazu führt, dass keine wesentliche Verbesserung der Gesamtsituation erreicht werden kann, dann könnte auch der Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil nicht mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse begründet werden.

Zur Erteilung einer naturschutzrechtlichen Befreiung müsste die Alternativlosigkeit nachgewiesen werden. Beispielsweise wären zulässige verkehrsrechtliche Maßnahmen zuerst auszu-schöpfen (z.B. Parkverbot auf den Randstreifen, Anordnung einer Fahrradstraße), die anstelle eines Ausbaus erfolgen und die angestrebten Verbesserungen in einem ähnlichen Umfang erreichen können. Außerdem müssten Ausbauvarianten auf ihre Machbarkeit geprüft werden, die ohne oder mit geringerer Beanspruchung des geschützten Landschaftsbestandteils einhergehen.*

Da – wie bereits ausgeführt - Eingriffe, wie der Neubau oder die Veränderung von Straßen und Wegen im geschützten Landschaftsbestandteil verboten sind, müsste auch für den Fall, dass das überwiegende öffentliche Interesse und die Alternativlosigkeit nachgewiesen werden können in besonderem Maße beachtet werden, dass vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen sind. Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich oder zum Ersatz von Beeinträchtigungen sind im Befreiungsfall auch dann möglich, wenn die Veränderungen im Landschaftsbestandteil nicht erheblich sind.“

* Anmerkungen der Verkehrsbehörde:

Die Prüfung der Friedrich-Creuzer-Straße zur Einrichtung einer Fahrradstraße steht auf der Agenda der Arbeitsgruppe Fahrradstraßen. Zur realen Bewertung sind **nach** vollständiger Inbetriebnahme des Wohnquartiers Alexisweg zunächst aber aktuelle Verkehrszahlen einzuholen, da laut Verkehrsplanung aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärke des MIV starke Zweifel an der Möglichkeit zur Ausweisung als Fahrradstraße bestehen. Sollten die verkehrlichen Voraussetzungen die Einrichtung einer Fahrradstraße wider Erwarten doch rechtfertigen, müssten im Weiteren auch noch erneute Abstimmungsgespräche mit der MVG geführt werden wegen deren grundsätzlich ablehnender Haltung zu Fahrradstraßen in Straßen mit Buslinien.

Falls im Ergebnis eine Fahrradstraße nicht möglich ist und das unter Lösungsansatz 2 beschriebene Konzept ebenfalls zu keiner Verbesserung führt, müsste mit Nachweis der Alternativlosigkeit hinsichtlich von Ausbauvarianten des Seitenraums (siehe Ausführungen zu Lösungsansatz 3) erneut an die UNB herangetreten werden.

Dieser Lösungsansatz ist daher zusammenfassend aus unserer Sicht aufgrund der Ausführungen der UNB aktuell nicht verhältnismäßig und scheint zudem, wenn überhaupt, nur auf sehr lange Sicht umsetzbar. Für eine kurzfristige Lösung zur Eröffnung des Wohnquartiers am Alexisweg ist dieser Ansatz daher nicht relevant.

Fazit:

Die Verkehrsbehörde wird daher zunächst den Lösungsansatz 2 in folgender Form weiterverfolgen:

- Beibehaltung der Zonenregelung und Freihaltung der Ein- und Ausfahrtsbereiche Friedrich-Creuzer-Straße / Am Hochacker und Friedrich-Creuzer-Straße / Gündersodestraße durch Beschilderung bzw. Erweiterung der Beschilderung (Haltverbot, Zeichen 283 StVO).
- Ein Parkkonzept auf der gesamten Strecke mit einer Mischung aus Beibehaltung von Parkplätzen und Schaffung von Ausweichbereichen auf der Strecke durch um die Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung beizubehalten.
- Prüfung des Knotens Friedrich-Creuzer-Straße / Am Hochacker auf bauliche und markierungstechnische Optimierungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße nach Bezug des Wohnquartiers Alexisweg

Die Mittel der Straßenverkehrsbehörde sind damit erschöpft. Nach Umsetzung dieses ersten Lösungsansatzes und wenn die weitere Entwicklung des Verkehrsgeschehens feststeht, wird die Friedrich-Creuzer-Straße ggf. erneut verkehrsplanerisch zu betrachten sein.

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihrem Antrag nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprechen können.

Der BA-Antrag 20-26 / B 00470 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

III. Abdruck von I. und II.

KVR-GL/53 Beschlusswesen (beschlusswesen-ba.kvr@muenchen.de)

mit der Bitte um Kenntnisnahme

MOR-GB2-2.1.2.2 Frau Kandlbinder

mit der Bitte um Kenntnisnahme

IV. **Wv. bei MOR-GB2-2.1.2.2**

MOR GB2-2.1.2.2