

Fuß- und Radwegeverbindung Bertha-Kipfmüller-Straße zur Sämannstraße in Gräfelfing

Radweg Ausbesserungswerk, Bebauungsplan Nr. 1998a

Anbindung Freiham für Radfahrende

Antrag Nr. 20-26 / A 00981 von den Fraktionen ÖDP / FW, Die Grünen / Rosa Liste und SPD / Volt vom 28.01.2021, eingegangen am 28.01.2021

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05492

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 00981
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Potenzialanalyse zur Radverbindung zwischen Gräfelfing und München

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	1
1. Anlass.....	2
2. Runder Tisch.....	3
3. Potentialanalyse Radverbindung Gräfelfing.....	4
4. Natur- und Artenschutz.....	5
5. Entscheidungsvorschlag der Verwaltung.....	7
6. Betroffenenheiten & Stellungnahmen	9
6.1 Städtische Dienststellen	9
6.2 Externe Dienststellen.....	9
6.3 Beteiligung des Bezirksausschusses	9
II. Antrag des Referenten.....	10
III. Beschluss.....	11

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

1. Anlass

Der Stadtrat hat am 05.12.2012 den Satzungsbeschluss „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1998a, verlängerte Centa-Hafenbrädl-Straße (südlich), Kravogelstraße (westlich), Stadtgrenze (nordwestlich), ehemaliges Gleislager (östlich)“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10737) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München gefasst.

Mit dieser Beschlussvorlage schlägt das Mobilitätsreferat die Anpassung der Fuß- und Radwegeverbindung an die aktuellen Bedürfnisse vor und bittet das Baureferat um die bauliche Umsetzung im Sinne der Mobilitätswende.

Im Bebauungsplan Nr. 1998a ist eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Sämannstraße in Gräfelfing und der Bertha-Kipfmüller-Straße in München als Hinweis dargestellt (in Abbildung 1 auf der Ost- und Nordseite des Gebäudekomplexes).



Abbildung 1: Ausschnitt aus B-Plan Nr. 1998a mit Darstellung des FW/RW-Verlaufes nördlich und östlich des GE4 (Quelle: LHM)

Der Weg verläuft vollständig über Flächen, die im Bebauungsplan als Flächen zum Ausgleich der durch die Bebauungsplanung ausgelösten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft festgesetzt sind. Auf diesen Flächen sind unter anderem Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durchzuführen. Teile der vom Fuß- und Radweg durchquerten Flächen sind Magerrasen und damit gesetzlich geschützte Biotope.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist im Bebauungsplan nur eine Wegebreite von ca. 2,50 m vorgesehen. Aufgrund der natur- und artenschutzrechtlichen Gegebenheiten war bisher geplant, den Wegebelag als wassergebundene Decke auszuführen und auf eine Beleuchtung zu verzichten. Gemäß des rechtskräftigen Bebauungsplans könnte diese Planung umgesetzt werden.

Bei einer baulichen Erstellung muss die Fuß- und Radwegeverbindung den heutigen Ansprüchen an die Mobilitätswende, Barrierefreiheit und Sicherheit entsprechen und daher mussten in einem kooperativen Prozess die Zielkonflikte aufgezeigt und gelöst werden. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein neuer, verwaltungsintern abgestimmter Ausführungsvorschlag vorgestellt, der deutliche Verbesserungen für die angebotene Radverkehrsinfrastruktur unter Beachtung der natur- und artenschutzrechtlichen Belange beinhaltet. Die Änderung des Bebauungsplanes ist nicht notwendig.

2. Runder Tisch

Die durch den Bebauungsplan mögliche Wegeverbindung wurde u.a. von Vertreter*innen des BA21 und BA22 und der Gemeinde Gräfelfing als nicht leistungsgerecht angesehen, weshalb gefordert wurde, dass der o.g. Fuß-/Radweg im Bereich des B-Plans 1998a mit einer Breite von ca. 4 m Breite gebaut wird, der Weg beleuchtet und die geplanten Kurvenradien angepasst werden.

Um die widerstreitenden Interessen zu besprechen und eine gemeinsame Vorgehensweise zu erarbeiten, fand am 14. Januar 2021 ein „Runder Tisch“ mit Vertreter*innen der zuständigen Referate, des BA22 und dem 3. Bürgermeister der Gemeinde Gräfelfing statt.

Ein Ergebnis war, im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklungen, wie z.B. Freiham, eine Radfahrer-Potenzialanalyse durchzuführen, um darauf aufbauend einen eventuellen Ausbau der Radwegeverbindung zu eruieren.

Des Weiteren wurde mit Antrag Nr. 20-26 / A 00981 von der Fraktion ÖDP / FW vom 28.01.2021 das Mobilitätsreferat aufgefordert, „die Verbindung Bertha-Kipfmüller-Straße / Freiham zur Sämannstraße / Lochham (Radweg Ausbesserungswerk, Bebauungsplan Nr. 1998a) als Fahrradhaupttroute leistungsfähig und winterdienstgeeignet zeitnah auszubauen. Wenn aus Naturschutzgründen erforderlich, soll das Potential der Strecke nachgewiesen werden.“

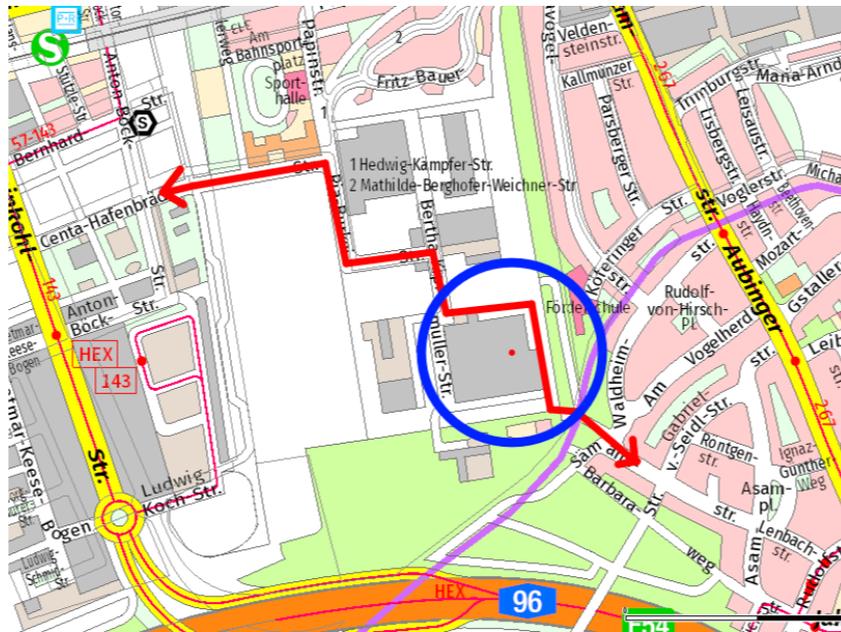


Abbildung 2: Skizze der Fuß-/Radwegeverbindung Stb22-Gräfelfing
(Quelle: städtisches GeoInfoWeb, eigene Darstellung)

Von der Gemeinde Gräfelfing wurde dem Mobilitätsreferat die Durchführung einer Radfahrerpotentialanalyse angekündigt. Es wurde daraufhin zwischen dem Mobilitätsreferat und der Gemeinde Gräfelfing vereinbart, diese Potenzialanalyse dem weiteren Prozess zugrundezulegen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden im weiteren vorgestellt und bilden die Planungsgrundlage für den neuen, verwaltungsintern abgestimmten Ausführungsvorschlag, der deutliche Verbesserungen für die angebotene Radverkehrsinfrastruktur unter Beachtung der natur- und artenschutzrechtlicher Belange beinhaltet.

3. Potentialanalyse Radverbindung Gräfelfing

Der Gutachter der von der Gemeinde Gräfelfing beauftragten Potenzialanalyse zur Radverbindung zwischen Gräfelfing und München (s. Anlage 3) kommt zu dem Schluss, dass nach Fertigstellung des Planungsgebietes Freiham (ca. 2035-2040) die Verbindung zwischen der Sämannstraße in Gräfelfing und der Bertha-Kipfmüller-Straße in München von 120-220 Radfahrer*innen in den Spitzenstunden befahren wird. Im Ergebnis wird vom Gutachter empfohlen, Fuß- und Radweg getrennt zu führen, was dann einer Breite von mindestens ca. 5,00 m bis 5,50 m entspricht. Verwiesen wird dabei auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Kapitel 3.6 mit folgender Grafik:

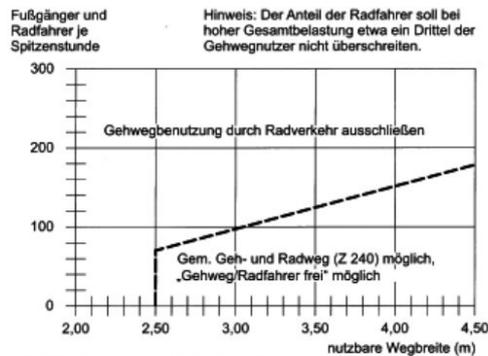


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Abbildung 3: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022)

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist die Darstellung grundsätzlich ein guter Ansatz für die Wegebreite, allerdings ist das Kapitel 3.6 der ERA 2010 Bestandteil des Kapitels 3 „Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“, was hier räumlich nicht zutrifft.

Die Herleitung der Mengen an Radfahrer*innen, die diese Verbindung nach Fertigstellung von Freiham nutzen werden, ist aus Sicht des Mobilitätsreferates grundsätzlich nachvollziehbar.

Die getrennte Führung von Fuß-/Radweg mit einer Gesamtbreite von mindestens 5,00 m bis 5,50 m wird zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht gesehen. Die Prognose setzt eine Fertigstellung des Planungsgebietes von Freiham voraus, die aber erst in frühestens 12 bis 17 Jahren realisiert sein wird. Die Realisierung eines 5,00 m breiten Fuß-/Radweges beeinträchtigt in großem Maße den Natur- und Artenschutz (s. Kapitel 4) und hätte zudem voraussichtlich ein Bebauungsplan-Änderungsverfahren zur Folge.

4. Natur- und Artenschutz

Da dem Natur- und Artenschutz im Rahmen der Bebauungsplans ein hoher rechtlicher Schutz gewährt wird und dies ja nicht nur aus formalen Gründen erfolgt sondern die Biodiversität und Resilienz des Naturraums in München erhalten soll, werden die Gründe des Natur- und Artenschutzes und die darin möglichen konfliktvermeidenden Maßnahmen zur Realisierung einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur im folgenden erläutert:

Die im Bebauungsplan 1998a festgesetzten Ausgleichsflächen sind Bestandteil der städtebaulichen Abwägung dieses Plans. Sofern diese Flächen mehr als durch den im Bebauungsplan enthaltenen Fuß- und Radweg im bisher vorgesehenen Ausbauzustand beeinträchtigt werden, sind ihre Flächen und Funktionen anderweitig nachzuweisen, wobei die Ausgleichsfläche deutlich größer als die zusätzliche Eingriffsfläche ausfallen kann. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen könnten absehbar nicht innerhalb des Bebauungsplangebietes verwirklicht werden.

Neben den allgemeinen Ausgleichsfunktionen für Arten und Lebensräume ist zu

beachten, dass auf der Fläche zusätzlich auch die streng geschützte Zauneidechse vorkommt. Unter anderem ist es verboten, diese Tiere zu verletzen oder zu töten sowie ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Zudem steht eine Verringerung der Lebensraumfläche durch Überbauung mit einem ggf. verbreiterten Fuß- und Radweg und die mit diesem Weg verbundene Barrierewirkung für Kleintiere im Konflikt.

Jede Art von Weg bedeutet eine Barriere für Kleintiere. Die Barrierewirkung ist umso geringer, je schmaler der Weg ist. Auch der Belag beeinflusst diese Wirkung. Wassergebundene Wegedecken wirken weniger trennend als Asphaltdecken. Außerdem erwärmen sich Wegeflächen, insbesondere solche mit Asphaltbelägen, schneller als Flächen mit Vegetation und werden deshalb von wechselwarmen Tiere aufgesucht, um sich aufzuwärmen. Quer zum Weg wandernde oder sich aufwärmende Tiere sind einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt. Dies gilt vor allem für bodengebundene Insekten aber auch für größere Tiere, wie z.B. die streng geschützte Zauneidechse. Deshalb sind möglichst schmale Wege mit wassergebundener Wegedecke naturschutzfachlich stets günstiger zu bewerten als breitere Wege mit Asphaltdecke. Insbesondere in Bereichen mit wichtigen Naturschutzfunktionen – wie hier der Ausgleichsfläche mit Zauneidechsenvorkommen – stehen große Ausbaubreiten und Asphaltierungen den naturschutzfachlichen Belangen grundsätzlich entgegen.

Zur Vermeidung der genannten Beeinträchtigungen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlich, den geplanten Fuß- und Radweg von der Bertha-Kipfmüller-Straße zur Sämannstraße in Gräfelfing so schmal wie möglich zu halten. Er sollte (wie auch im Pflege- und Entwicklungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 1998a enthalten) direkt angrenzend an das Gewerbegebiet geführt werden. In dem Abschnitt zwischen der Südost-Ecke des Gewerbegebietes und der Grenze zur Gemeinde Gräfelfing ist eine Durchquerung der Ausgleichsfläche unvermeidlich. Hier ist die Strecke möglichst kurz zu gestalten.

Unter Beachtung der folgenden, konfliktvermeidenden Maßnahmen kann der Weg mit den Funktionen der Ausgleichsfläche und dem Artenschutz gerade noch vereinbart werden.

Diese konfliktvermeidenden Maßnahmen sind:

1. Die begehbare / befahrbare Breite des Fuß-/radweges beträgt im fertigen Zustand maximal 3,00 m.
2. Der nach § 10 Abs. 4 der Satzung für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1998a erforderliche Zaun entlang des Weges wird entsprechend dieser Vorgabe und zusätzlich so ausgeführt, dass er von Eidechsen nicht überwunden werden kann. An der Ost- und Nordseite des Gewerbegebietes wird dieser Zaun auf der jeweils der Ausgleichsfläche zugewandten Seite des Weges errichtet. Im Wegeabschnitt zwischen der Südost-Ecke des Gewerbegebietes und der Grenze zur Gemeinde Gräfelfing ist der Zaun beiderseits erforderlich. Im Wegeabschnitt zwischen der Südost-Ecke des Gewerbegebietes und der Grenze zur Gemeinde Gräfelfing wird ein möglichst breiter Durchlass unter dem Weg errichtet, um Kleintieren, darunter Zauneidechsen, eine gefahrlose Unterquerung zu ermöglichen.

Derartige Durchlässe funktionieren nur, wenn die Tunnelstrecke möglichst kurz ist. Auch aus diesem Grund ist die Wegebreite begrenzt.

3. Während der Herstellung des Zaunes werden wirksame Maßnahmen ergriffen, dass keine Zauneidechsen mehr im eingezäunten Bereich verbleiben. Während des Wegebbaus werden wirksame Maßnahmen durchgeführt, so dass keine Zauneidechsen auf der Baustelle getötet werden können.

Neben den Gesichtspunkten des Arten- und Biotopschutzes ist auch zu beachten, dass der sparsame Umgang mit der natürlichen Ressource Boden und der Schutz vor vermeidbarer Versiegelung einen Schwerpunkt umweltbewusster Kommunalpolitik in Großstädten darstellt. Nach der Versiegelungskartierung des Referates für Klima- und Umweltschutz waren 2019 bereits 44% des Stadtgebietes in München versiegelt. Eine Verbreiterung des Weges bedeutet auch zusätzliche Versiegelung.

Aufgrund der verbleibenden Barrierewirkung und des hohen Anteils versiegelter Flächen im Stadtgebiet empfiehlt die untere Naturschutzbehörde, den geplanten Weg mit einer wassergebundenen Wegedecke auszuführen und auf eine Asphaltierung zu verzichten.

Eine Beleuchtungsanlage in der freien Landschaft, auf Ausgleichsflächen und in der Nähe von geschützten Landschaftsbestandteilen und gesetzlich geschützten Biotopen stellt aus naturschutzfachlicher Sicht eine Beeinträchtigung der Insektenfauna dar. Derartige Beleuchtungen sind nur in Ausnahmefällen möglich.

Eine dynamische Beleuchtung des Fuß- und Radweges, die sich ohne detektierte Bewegung in einem sogenannten Ruhezustand befindet und auf einem festgelegten Minimalwert der Beleuchtungsstärke gedimmt ist, ist dabei weniger kritisch zu sehen, als eine Beleuchtung, die in der Dunkelzeit den Weg permanent auf gleichem Niveau beleuchtet.

Fazit Natur-und Artenschutz

Im Hinblick auf die Umsetzung einer gut nutzbaren Fuß- und Radwegeverbindung ist aus Gründen objektiver wie subjektiver Sicherheit eine entsprechende (schonende bzw. dynamische) Beleuchtung und zusätzlich die Sicherstellung des Winterdienstes grundsätzlich sinnvoll.

Die Kurvenradien sind in den weiteren Arbeitsschritten so zu dimensionieren, dass sie den Natur- und Artenschutz nicht beeinträchtigen, aber dennoch den aktuell geltenden Richtlinien entsprechen. Die Realisierung eines 3,00 m breiten Fuß- und Radwegs scheint unter diesen Bedingungen aus Sicht des Natur- und Artenschutzes möglich.

5. Entscheidungsvorschlag der Verwaltung

Das Mobilitätsreferat hat die von Gräfelfing in Auftrag gegebene Potenzialanalyse zum Radverkehr zwischen der Sämannstraße in Gräfelfing und der Bertha-Kipfmüller-Straße in München geprüft und stimmt den Ausführungen im Grundsatz zu. Die Herleitung der Mengen an Radfahrer*innen, die diese Verbindung nach Fertigstellung von Freiham nutzen werden, ist grundsätzlich nachvollziehbar.

Die getrennte Führung von Fuß-/Radweg wird zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht als notwendig gesehen. Die Prognose setzt eine Fertigstellung des Planungsgebietes von

Freiham voraus, die aber erst in frühestens 12-17 Jahren abgeschlossen sein wird. Des Weiteren wäre die Umsetzung der vom Gutachter geforderten Breite von über 5m voraussichtlich mit einem aufwendigen und zeitintensiven B-Planänderungsverfahren verbunden, welches vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt werden müsste.

Das Baureferat hat eine zeitnahe Herstellung des gemeinsamen Fuß-/Radweges zugesagt unter den von der Untere Naturschutzbehörde (UNB) genannten Auflagen. In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der UNB wird folgende Ausführung vorgeschlagen:

Die Kurvenradien werden regelkonform ausgeführt. Für die Umsetzung einer dynamischen Beleuchtung des Weges ist aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht eine Asphaltierung des 3,00 m breiten Weges erforderlich, um im Rahmen des Winterdienstes verkehrssichere Verhältnisse gewährleisten zu können. Zum Schutz der vorhandenen Zauneidechsenpopulation sollen wegbegleitende, dauerhafte Reptilienleiteinrichtungen in Form von Schutzzäunen und einer Querungshilfe (Untertunnelung) errichtet werden.

Die Verwaltung empfiehlt somit die Umsetzung eines 3,00 m breiten, gemeinsamen und asphaltierten Fuß-/Radweges mit Reptilieneinrichtungen und Querungshilfe, sowie einer adaptiven Beleuchtung und Winterdienst. Der Winterdienst für den neuen Fuß- und Radweg wird durch das Baureferat erfolgen. Eine Bebauungsplanänderung und somit ein Eingriff in bestehende Ausgleichsflächen inkl. der finanziellen und vor allem zeitlichen Folgen müsste bei dieser Lösung nicht erfolgen.

Es wird vorgeschlagen, regelmäßige Zählungen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (ca. alle 2 Jahre ab Realisierung des Fuß- und Radwegs) durchzuführen. Sollten sich grundlegende Änderungen ergeben, so ist ggf. eine Bebauungsplanänderung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung anzustreben, die einen breiteren und ggf. getrennt geführten Fuß- und Radweg und die damit verbundenen Folgen beinhaltet. Die Finanzierung kann aus dem Budget des Mobilitätsreferates erfolgen.

Eine evtl. Wegeverbreiterung bedeutet einen Eingriff in Ausgleichsflächen. Das konkrete Ausmaß dieser Beeinträchtigungen müsste durch gesonderte Untersuchungen festgestellt werden, mit deren Hilfe die Konsequenzen für die Qualität der Ausgleichsfläche und der Bedarf für zusätzliche Ausgleichsflächen gutachterlich beurteilt werden können. Inwieweit dies dann die Grundzüge des Bebauungsplans, vor allem seiner Grünordnung betrifft, müsste fachlich und rechtlich vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bewertet werden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Einhaltung artenschutzrechtlicher Verbote (hier vor allem im Bezug auf die Zauneidechse erforderlich) und die zur Vermeidung solcher Verbotstatbestände erforderlichen Maßnahmen nicht der städtebaulichen Abwägung unterliegen. Bei unvermeidlichen Verbotverstößen müsste eine artenschutzrechtliche Ausnahme bei der dafür zuständigen Regierung von Oberbayern beantragt werden. Zu den gesetzlichen Voraussetzungen für diese Ausnahme gehören unter anderem das Vorliegen eines zwingenden Grundes des überwiegenden öffentlichen Interesses und das Fehlen zumutbarer Alternativen.

Zusätzliche Ausgleichsflächen könnten absehbar nicht innerhalb des Bebauungsplange-

bietes verwirklicht werden. Geeignete Flächen sind immer schwerer zu beschaffen. Da ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf an den verloren gehenden Funktionen des Naturhaushaltes zu bemessen wäre, können die zusätzlich erforderlichen Ausgleichsflächen wegen der Einhaltung der erforderlichen Mindestgrößen und Mindestausstattung für die Wahrnehmung dieser Funktionen deutlich größer ausfallen, als die Eingriffsfläche selbst.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00981 von den Fraktionen ÖDP / FW, Die Grünen / Rosa Liste und SPD / Volt vom 28.01.2021 kann damit nach Maßgabe der vorgehenden Ausführungen entsprochen werden.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1 Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Klima und Umwelt und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt und wurde mitgezeichnet.

Dem Baureferat, dem Referat für Klima und Umwelt und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6.2 Externe Dienststellen

Die betroffene Gemeinde Gräfelfing stimmt der vorliegenden Beschlussvorlage mit folgender Stellungnahme vom 03.04.2023 zu: „Die Gemeinde Gräfelfing begrüßt den vorliegenden Beschlussentwurf bezüglich der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Bertha-Kipfmüller Straße in München und der Sämannstraße in Gräfelfing. Zwar wünschen wir uns langfristig einen Ausbau, welcher dem zukünftigen Bedarf entspricht und demnach eine Breite von 5,00m bis 5,50m aufweist, allerdings ist die vorgeschlagene Ausbauvariante mit einem 3,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg in Asphaltbauweise eine gute Lösung um den Bürgerinnen und Bürgern zeitnah diese wichtige Verbindung zu Verfügung zu stellen und zudem die Belange des Natur- und Artenschutzes zu berücksichtigen. Zudem halten wir das regelmäßige Monitoring des Weges für ein gutes Mittel um gegebenenfalls eine Überlastung des Weges frühzeitig zu erkennen. Sollte dem vorliegenden Beschluss seitens der LHM zugestimmt werden, wird die Gemeinde Gräfelfing auf dem Flurstück 1067/3 ebenfalls diesen Ausbaustandard anstreben.“

6.3 Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied wurde gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat am 20.04.23 folgende Stellungnahme per E-Mail abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 19.04.23 mit o.g. Beschlussvorlage befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der vorgelegte Beschlussentwurf ist um die einzuleitenden Maßnahmen bei Zunahme des Fuß- und Radverkehrsaufkommens zu erweitern:

- Ergänzung: Die fehlenden rechtlichen Randbedingung zur Anlage eines separierten Fußwegs werden durch Aktualisierung des Bebauungsplans umgehend eingeleitet.
- Mit Überschreitung der Verkehrslast von 120 Radfahrer*innen in den Spitzenstunden (siehe Potentialanalyse) werden die erforderlichen Baumaßnahmen für einen separierten Fußweg in die Wege geleitet.
- Um bei einer späteren bedarfsgerechten Verbreiterung des Weges oder bei einer Trennung in Geh- und Radweg keine umfangreichen teuren Abbrucharbeiten zu riskieren, soll die Rampe an der Hangkante direkt vor dem Übergang des Weges auf das Gebiet der Gemeinde Gräfelfing bereits jetzt ausreichend breit ausgeführt werden.“

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu folgendermaßen Stellung:

Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt, wird die Bebauung Freihams und die sich daraus möglicherweise erhöhte Menge an Fahrradfahrenden voraussichtlich erst in frühestens 12-17 Jahren ergeben. Wie bereits in Kapitel 5 ausgeführt, dient das geplante Monitoring dazu, bei Zunahme des Fuß- und Radverkehrsaufkommens die geforderten Maßnahmen erneut in Betracht zu ziehen und entsprechende Schritte einzuleiten. Die Forderung, die Rampe an der Hangkante direkt vor dem Übergang des Weges auf das Gebiet der Gemeinde Gräfelfing bereits jetzt ausreichend breit auszuführen wird aus Sicht des Mobilitätsreferates mit einer Breite von 3,00 m erfüllt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Baureferat wird gebeten, den gemeinsamen Fuß- und Radweg entsprechend der hinweislichen Darstellung im aktuell rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1998a inkl. einer zusätzlichen, adaptiven Beleuchtung, baulich in 3,00 m Breite und asphaltiert mit regelkonformen Kurvenradien und den erforderlichen Querungsmöglichkeiten und Schutzzäunen für Reptilien und Kleinsäugern umzusetzen und den Winterdienst durchzuführen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine regelmäßige Zählung (ca. alle 2 Jahre ab Realisierung) der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen im Bereich zwischen der Sämännstraße in Gräfelfing und der Bertha-Kipfmüller-Straße in München durchzuführen.

3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00981 von den Fraktionen ÖDP / FW, Die Grünen / Rosa Liste und SPD / Volt vom 28.01.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 22
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An die Stadtkämmerei
11. An das Sozialreferat
12. An den Seniorenbeirat
13. An den Behindertenbeirat
14. An die Gleichstellungsstelle für Frauen
15. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
16. An das Mobilitätsreferat – GB1
17. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
Zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen