

22.11.2013

Drucksache 206/13

Radweg auf der stillgelegten Bahntrasse Königsborn-Welver; Entscheidung über den Widerspruch des Landschaftsbeirats

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Kreisausschuss	16.12.2013	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	17.12.2013	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit	Natur und Umwelt
Berichterstattung	Dezernent Dr. Detlef Timpe

Budget	69	Natur und Umwelt
Produktgruppe	69.01	Landschaft
Produkt	69.01.04	Eingriffsregelung, Landschaftsbeirat

Haushaltsjahr	2014	Ertrag/Einzahlung	0,00
		Aufwand/Auszahlung	0,00

Beschlussvorschlag

In der Abwägung der Ausbauvarianten des Radweges des Sachgebiets 60.2 „Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen“ (vgl. Beschlussvorlage 186/13: für den Kreis kostengünstigste Variante: Asphaltdecke) mit der Beschlussempfehlung des Landschaftsbeirates vom 13.11.2013 (Bau des Radweges mit einer wassergebundenen Decke) wird der Widerspruch des Beirates der unteren Landschaftsbehörde für unberechtigt gehalten. Die untere Landschaftsbehörde wird beauftragt, für den Bau des Radweges mit der vom Sachgebiet 60.2 geplanten Asphaltdecke eine Befreiung zu erteilen.

Sachbericht

Eine ausführliche Schilderung des Projekt- und des Entscheidungshintergrunds findet sich in der Drucksache 186/13, mit welcher die aktuelle Vorlage in Zusammenhang steht.

Der Kreis Unna hat den stillgelegten Bahndamm von Unna-Königsborn nach Welver von der Bundesbahn gekauft um ihn dauerhaft als Radweg zu erhalten.

Die notwendigen und aufwendigen Unterhaltungsarbeiten (insbesondere die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht sowie die Unterhaltung der wassergebundenen Decke) liegen in der Zuständigkeit des Kreises Unna und werden von Seiten des Sachgebietes 60.2 „Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen“ unter Beteiligung des Bereiches 69.1 im Rahmen der ökologischen Baubegleitung durchgeführt.

Der Bahndamm ist im Landschaftsplan „Unna“ unter Schutz gestellt. Teilbereiche entfallen auf die Geschützten Landschaftsbestandteile Nr. 45 und Nr. 70. Ein weiterer Teilabschnitt liegt im Naturschutzgebiet „Uelzener Heide – Mühlhauser Mark. Zugleich ist der Bahndamm durch den Grunderwerb der Flächen von der Bahn zu 100% in der Hand des Kreises, sodass die Erhaltung und Entwicklung der Flächen durch Schutzgebietssatzungen und Eigentum gegeben sind.

Bauliche Veränderungen des Bahndammes bzw. des dort vorhandenen Wegebelages bedürfen daher einer landschaftsrechtlichen Befreiung. Auf der Grundlage des Landschaftsgesetzes NRW (LG, § 11, Abs.2) ist der Landschaftsbeirat bei allen wichtigen Entscheidungen und Maßnahmen der Behörde zu beteiligen. Insbesondere ist er bei der Erteilung von Befreiungen von den Geboten und Verboten in Schutzgebieten (Naturschutzgebieten gemäß § 23 BNatSchG und geschützten Landschaftsbestandteilen gemäß § 29 BNatSchG) zu beteiligen (vgl. § 69 LG).

Erste Entscheidungen zu dem Projekt des Alleenradweges wurden hierbei bereits im Landschaftsbeirat vom 20.11.2010 getroffen. So wurde damals beschlossen, dass der Ausbau des Alleenradweges unterstützt wird und die für das Auffahren auf den Radweg notwendigen Rampen als Gussasphalt-Bauwerke realisiert werden sollten. Im Landschaftsbeirat vom 20.11.2010 fand die Realisierung des Radweges mit einem Asphaltbelag jedoch keine Mehrheit sondern wurde mit 6 Ja-Stimmen bei 6 Gegenstimmen abgelehnt.

Aufgrund der knappen Entscheidung sowie einem Formfehler in der Abstimmung (ursprünglich 7 Ja-Stimmen gegen 6 Gegenstimmen, bei einer ungültigen Stimme) wurde beschlossen, den Radwegebelag noch einmal zur Abstimmung zu bringen, sobald von Seiten des Sachgebietes 60.02 „Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen“ ein Wirtschaftlichkeitsgutachten zu den Varianten einer wassergebundenen Decke, der Asphaltvariante und einer Gussasphaltvariante vorgelegt wurde. Die Ergebnisse der dargestellten Wirtschaftlichkeitsanalyse finden sich in der Drucksache 186/13.

Nach intensiver Diskussion im Beirat wurde die Ausbauvariante „Asphalt“ mit 10 : 6 Stimmen erneut abgelehnt und die Ausbauvariante „wassergebundene Decke“ präferiert. Damit hat der Beirat der beabsichtigten Befreiung widersprochen mit der Folge, dass nun der Kreistag gemäß § 69, Abs.1, LG über den Widerspruch zu unterrichten ist und in Zusammenhang mit dem Beschlussvorschlag 186/13 zu entscheiden hat, ob sie den Widerspruch des Landschaftsbeirates für berechtigt hält, oder ob sie im Rahmen ihrer übergeordneten Abwägungskompetenz die untere Landschaftsbehörde anweisen lässt die im Zusammenhang mit der Drucksache 186/13 erforderliche Befreiung zu erteilen.

Von Seiten des Landschaftsbeirates wurden im Rahmen der Landschaftsbeiratsitzung vom 13.11.2013 die folgenden Argumente gegen den Ausbau des Radweges mit einer Asphaltdecke vorgebracht:

1. Die Ausführung als asphaltierter Radweg stellt nicht den geringsten möglichen Eingriff dar.
2. Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Asphaltbelages wird trotz der vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen kontrovers eingeschätzt.
3. Die Wurzelsprengung des Asphaltes und die durch sie entstehenden Kosten werden thematisiert.
4. Die Barrierewirkung der Asphalttschwarzdecke für Wirbellose und Insekten werden als Gegenargumente gegen die Schwarzdecke vorgebracht.
5. Die Zielsetzungen des Landes zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme sollten bei dem Radweg angewendet werden, da eine wassergebundene Decke einen geringeren Eingriff als ein Asphaltbelag darstellt.
6. Es wird berichtet, dass die Fußgänger und Jogger, die den Radweg nutzen aus den Erfahrungen von Landschaftsbeiratmitgliedern, in der Regel eine wassergebundene Decke bevorzugen.

Die einzelnen vorgebrachten Argumente werden hierbei in der folgenden Weise von Seiten des des Fachbereichs Umwelt, Sachgebiet Landschaft beurteilt:

- zu 1: Fachlich unstrittig ist, dass die asphaltierte Ausbauvariante des Radweges nicht den geringsten möglichen Eingriff darstellt. Aus landschaftsrechtlicher Sicht sind daher vermeidbare Eingriffe zu vermeiden (vgl. § 13 BNatSchG).

Nach anerkannter Rechtsprechung gilt eine Beeinträchtigung als vermeidbar, wenn sie unterlassen werden könnte, ohne dass mit dem Vorhaben verfolgte Ziele verfehlt werden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass der Vermeidungsgrundsatz anzuwenden ist, wenn mit einem Radweg mit einer wassergebundenen Decke die gleiche Eignung des Weges für die Nutzungszielgruppen geschaffen werden kann, wie mit einer asphaltierten Radwegedecke. Nicht unter das Vermeidungsgebot fällt eine asphaltierte Radwegedecke hingegen dann, wenn in der Gesamtabwägung des Projektes schnelle Radwegeverbindungen und eine besondere Eignung der Wege für z.B. Inlinerrfahrer, Skater und Rollstuhlfahrer im Fokus hat.

- zu 2: Bezüglich der Wirtschaftlichkeit einer Asphaltdecke gegenüber einer wassergebundenen Decke kommt das Sachgebiet 60.02 zu dem Ergebnis, dass insbesondere die Unterhaltungskosten bei einer Asphaltdecke geringer ausfallen. Die Entscheidung zur Wirtschaftlichkeit der dargestellten Varianten ist insofern auf Basis der vorgelegten Kostenprognosen zu treffen. Die Frage der Wirtschaftlichkeit ist nach eigener Aussage des Landschaftsbeirates auch nicht in seiner Entscheidung zu berücksichtigen.

- zu 3: Wurzelsprengungen einer Asphaltdecke sind bei Bäumen, die zu nah an der Wegeverbindung stehen grundsätzlich möglich. Bei verstärktem Auftreten von Wurzelsprengung im Asphalt würde sich der Asphalt in jedem Fall als die kostengünstigere Variante rausstellen, da eine Asphaltdecke deutlich schlechter repariert werden kann, als eine wassergebundene Decke, in der die Wurzeln lediglich zu einer Anhebung des Belages führen.

Im vorliegenden Fall wird allerdings davon ausgegangen dass die Dammkronenlage des Weges dazu führt, dass Wurzelsprengung weniger als an ebenerdigen Asphaltwegen ein Problem darstellt, da die für die Bäume notwendigen Ankerwurzeln sich tiefgründig im Bahndamm verankern. Auch bei diesem Punkt geht es um Kosten und nicht um ökologische Bedenken.

- zu 4: Die höhere Barrierewirkung auch unter dem Gesichtspunkt der Aufheizung einer Asphalttschwarzdecke gegenüber einer wassergebundenen Decke für Wirbellose ist fachlich unstrittig und naturschutzfachlich richtig. Sie ist im vorliegenden Fall in der Gesamtabwägung zu berücksichtigen, wobei zu bedenken ist, dass durch die Beschattung die Aufheizung deutlich minimiert wird.

- zu 5: Sowohl eine wassergebundene Decke, wie auch eine Asphaltdecke stellen Formen der Flächenversiegelung dar. Da bei beiden Ausbauvarianten die gleiche Fläche in Anspruch genommen werden soll, führt daher die Versiegelung des Radweges mit einer Asphaltdecke zu keiner größeren Flächeninanspruchnahme. Festzustellen ist stattdessen lediglich, dass die in Anspruch genommenen Flächen mit einer stärker den Boden abdichtenden Form der Versiegelung abgedichtet werden.
- zu 6: Die divergierenden Interessen der derzeitigen Nutzer (Jogger, Spaziergehende, die eine wassergebundene Decke wünschen) sind im Rahmen der Gesamtplanung abzuwägen. Da es sich bei dem vorgebrachten Argument um keine landschaftsrechtliche Fragestellung handelt, kann das Argument nicht von Seiten der Landschaftsbehörde sondern nur von dem Vorhabenträger berücksichtigt werden.

In der Gesamtabwägung sind die oben dargestellten Argumente gegen die von Seiten des Sachgebiet 60.2 ermittelten Kostenvorteile und höheren Qualitätsstandards der Asphaltdecke abzuwägen.

Anlagen

keine