

<b>Sitzung/Gremium</b>	<b>am:</b>	
Ausschuss für Bauen, Feuerschutz u. Mobilität	<b>15.05.2019</b>	<b>öffentlich</b>
Kreisausschuss des Landkreises Friesland	<b>12.06.2019</b>	<b>nicht öffentlich</b>

**Bezeichnung des Beratungsgegenstandes:  
Abwägungsergebnis Radweg an der K 113 (Neuwangerooger Straße), Varel**

**Beschlussvorschlag:**

Die Abwägung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen: <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein						
Gesamtkosten der Maßnahmen (ohne Folgekosten)	Direkte jährliche Folgekosten	Finanzierung:		Sonstige einmalige oder jährliche laufende Haushaltsauswirkungen		
		Eigenanteil	objektbezogene Einnahmen			
€ XXXXX	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX		
Erfolgte Veranschlagung: <input type="checkbox"/> Ja, mit € <input type="checkbox"/> Nein						
im <input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt Produkt- bzw. Investitionsobjekt: XXXX						
Vorlage betrifft die demografische Entwicklung: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein						
Falls ja, in welcher Art: XXXX						
Vorlage bezieht sich auf XXXX	MEZ Nr. 3 Titel: Standortqualitäten sichern und ausbauen	HSP Nr. 3.4 Titel: Weiterer Ausbau der Radwege an Kreisstraßen				
Sachbearbeiter/in Fachbereichsleiter/in		Sichtvermerke: Abteilungsleiter/in Kämmerei Landrat				
<b>Abstimmungsergebnis:</b>						
<b>Fachausschuss</b>	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
<b>Kreisausschuss</b>	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
<b>Kreistag</b>	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.

### **Begründung:**

Aufgrund der Beschlussfassung der politischen Gremien über die ehemalige Prioritätenliste „Radwege an Kreisstraßen“ aus 2011 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung für die Anlegung eines Radweges an der K 113 (Neuwangerooger Straße) in Varel von der Bundesstraße 437 bis zum Ortsteil Neuwangerooge aufzunehmen.

Nachdem das Konzept für die Planung eines Radweges an der K 113 sowohl im zuständigen Fachausschuss der Stadt Varel am 01.02. sowie in diesem Ausschuss am 14.02.2017 (Vorlage 79/2017) vorgestellt wurde, hat die Verwaltung das erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet, d.h. die Träger öffentlicher Belange beteiligt sowie eine öffentliche Auslegung vorgenommen.

Im Rahmen der Verbandsbeteiligung hat der NABU Varel eine Stellungnahme abgegeben, die bereits in der Sitzung am 24.09.2018 diskutiert wurde, seinerzeit wurde ausgeführt, dass man die dortigen Aspekte außerhalb des förmlichen Verfahrens mit dem Planungsbüro und dem NABU abstimme und in der Gesamtabwägung würdigen werde. Außerdem wurde bereits seinerzeit angekündigt, dass vor einer endgültigen Bearbeitung im o.g. Verfahren die Abwägung dem Ausschuss vorgelegt werde.

Zu der Stellungnahme des NABU ist Folgendes anzumerken:

Der NABU Varel begrüßt den Bau des Radweges, spricht sich in seiner Stellungnahme vom 28.08.2018 jedoch gegen die gewählte Trassierung des geplanten Radweges und der damit einhergehenden Fällung von Bäumen im Straßenrandbereich aus. Als Begründung werden folgende Argumente aufgeführt:

- es handelt sich bei den Straßenseitenbäumen um einen nicht entbehrlichen seltenen Alleentypus;
- es ist nicht akzeptabel, dass 20 Eschen (ca. 35 Jahre alt) für die Anlage eines Radweges gerodet werden;
- der Fahrradtourismus ist nicht zu fördern, wenn man mit dem Fällen der Bäume gleichzeitig einen Attraktivitätsfaktor für Varel beseitigt.

In einem gemeinsamen Ortstermin am 13.09. zwischen Landkreis, Planungsbüro und NABU wurden die Positionen diskutiert: Bereits in der Sitzung am 24.09. wurde ausgeführt, dass die K 113 auf der besagten Länge von ca. 1,1 km in mehrere Abschnitte unterteilt werden könne (Ortseingangsbereich Neuwangerooge, hier werde der Wegfall der Querungshilfe geprüft bzw. als Alternative eine Lichtsignalanlage/ Teilstück zur Deponie mit dem Vorschlag der feldseitigen Führung/ Abschnitt im Deponiebereich mit mehreren Zwangspunkten, hier werde die grundsätzliche Möglichkeit der Einbeziehung des Deponiegeländes geprüft/ daran anschließender Abschnitt mit ohnehin bereits berücksichtigter feldseitiger Führung/ Abschnitt zur Bundesstraße 437, in dem eine feldseitige Führung wegen der Höhenunterschiede und der dadurch bedingten eingeschränkten Erreichbarkeit für die dortige Wohnbebauung äußerst schwierig sei).

### **Sachstand:**

Die Umsetzbarkeit möglicher Veränderungen wurde intensiv geprüft: Nach Erörterung in der Verkehrssicherheits-Kommission für den Landkreis Friesland unter Beteiligung der Stadt Varel wurde festgehalten, dass auf den geplanten Fahrbahnteiler nicht verzichtet werden kann, da dieser neben der Funktion der Querungshilfe auch als erhoffte Geschwindigkeitsbremse dienen sollte. Durch diese bauliche Veränderung soll eine Reduzierung der in den Ortsteil hineingetragenen Geschwindigkeiten erreicht werden, dieser Effekt kann beispielsweise durch eine Lichtsignalanlage nicht erreicht werden.

Dadurch betroffen ist auch die weitere Führung des Radweges in Richtung Deponie: Eine feldseitige

Führung des Radweges würde den Flächenverbrauch erhöhen und werde die Umsetzung im Verfahren erheblich erschweren, auch ein Eingriff im weiteren Verlauf in den Deponiekörper mit daraus resultierendem Erhalt einiger Eschen würde unverhältnismäßig sein wegen der damit verbundenen enormen Kosten (wird ergänzend in der Sitzung dargestellt).

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass die Trassierung des Radweges im Rahmen der Vorplanung mit den Trägern öffentlicher Belange (einschl. untere Naturschutzbehörde) abgestimmt wurde. Weiterhin wurden die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt und das Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde hergestellt. Die Radwegführung wurde so gewählt, dass unter Berücksichtigung von vorhandenen Zwangspunkten und planerischen Vorgaben vorhandene Straßenbäume möglichst erhalten bleiben. Eine Radwegführung östlich der vorhandenen Straßenbäume wäre mit einem noch größeren Eingriff in die anliegenden privaten Flächen verbunden und wird daher als nicht verhältnismäßig angesehen.

Losgelöst davon kann die vom NABU geforderte Ersatzpflanzung im Rahmen einer Ergänzungs- bzw., Lückenbepflanzung auf Grundlage der Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB 2006) umgesetzt werden. Eine Ergänzungspflanzung von ca. 17 Eschen wäre im Planungsabschnitt möglich, wobei die detaillierte Umsetzung bzw. Standortfestlegung der einzelnen Pflanzungen in der Örtlichkeit entsprechend geprüft wird.

Zur Wertigkeit der Eschenallee hat die untere Naturschutzbehörde des Landkreises noch eine ergänzende Bewertung abgegeben:

*„In der vom NABU landesweit durchgeführten Aufnahme von potentiellen Alleen wurde auch der Bestand an der K 113 aufgenommen und bewertet.*

*Er besteht zu 80 % aus der Gemeinen Esche, die beidseitig in einem Abstand von ca. 40 m stehen und weder im Querprofil noch im Längsprofil einen Kronenschluss aufweisen. Ihre Qualität wurde trotzdem als „mittel“ bewertet.*

*Der typische Eindruck einer Allee ist allerdings nicht gegeben. Die Bewertung ist nicht in allen Punkten ohne weiteres nachvollziehbar. Als Beispiel seien hier die Neudorfer Straße und der Mittelweg genannt. Die Neudorfer Straße ist auch mit der Stufe „mittel“ bewertet, hat aber einen Baumabstand von nur ca. 4 m und einen komplett geschlossenen Kronenschluss.*

*Der Mittelweg ist nur mit der Wertigkeit „niedrig“ angegeben. Außer, dass er kleinere Lücken aufweist, hat er in den übrigen Bereichen aber einen kompletten Kronenschluss und einen dichtstehenden Baumbestand.*

*Beide Bereiche vermitteln beim Durchfahren oder Durchlaufen umgehend den Eindruck einer Baumallee im Gegensatz zu der K 113.*

*Auch bei der Anwendung der rechtlichen Vorgaben zum Thema Straßenalleen im Bundesgebiet würde die K 113 nicht zwingend als solche festgesetzt werden. In Sachsen und Nordrhein-Westfalen wird eine Straße erst mit mindestens 100 m Länge und einem beidseitig relativ gleichaltrigen und von der Erscheinung her gleichartigen Baumbestand als Allee bezeichnet. Besonders geschützte Alleen dürfen bereits 50 m lang sein.*

*Aus den Angaben zur Mindestlänge lässt sich schließen, dass in diesem Abschnitt bereits so viele Bäume vorhanden sein müssen, dass ein geschlossenes Bild entsteht.*

*Dies präzisiert der Alleenerlass aus Mecklenburg Vorpommern aus dem Jahr 2016, in dem er auf 100 m Länge je Straßenseite 3 Straßenbäume als Minimum fordert.*

*Dies erfüllen die beidseitigen Baumreihen entlang der K 113 in keiner Weise (40 m Abstand zwischen den Bäumen).“*

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind darüber hinaus weitere Stellungnahmen eingegangen, die dort vorgebrachten Anregungen und Hinweise werden im weiteren Verfahren beachtet.

Weiterhin liegen zwei Einwendungen betroffener Anlieger vor, die sich im Wesentlichen mit der Lage einer Zufahrt sowie dem Flächenverbrauch auseinandersetzen, diese werden im weiteren Verfahren abgewogen und entsprechend gewürdigt.

Allerdings kann nur bei einem Verzicht auf die Maßnahme oder aber die Verlegung des Radweges auf die Westseite (umfangreiche Variantenuntersuchung wurde vor Beginn der Planung jedoch vorgenommen, außerdem würde auch die Verlegung weitere Betroffenen nach sich ziehen) diesen Einwendungen vollumfänglich nachgekommen werden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die Anlegung des Radweges seine Rechtfertigung hat anhand der verkehrlichen Gegebenheiten: Die Kreisstraße wird nach der Verkehrszählung aus dem Jahr 2000 von 1965 Kfz/24h befahren. Für den Schwerverkehr sind 91 Fahrten/24h verzeichnet, wobei 98 Radfahrer täglich die K 113 nutzen. Da sich im Planungsabschnitt kein eigener Verkehrsraum für Radfahrer und Fußgänger befindet, wird auch der gesamte nicht motorisierte Verkehr auf der relativ schmalen Fahrbahn abgewickelt.

Zudem wird die K 113 besonders in den Sommermonaten von einer stetig wachsenden Zahl von Radwanderern frequentiert, durch die abschnittsweise sehr gerade Streckenführung sind die gefahrenen Geschwindigkeiten hoch. Dies führt zu einer Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer. Hauptkriterium für die Anlage eines Radweges auf dem Planabschnitt ist somit das besondere Gefährdungspotenzial, das sich aus der gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn von motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern ergibt. Der Neubau des Radweges soll dazu beitragen, die Lebensbedingungen der Bevölkerung sowie die Verkehrssituation im Landkreis Friesland zu verbessern., woraus seinerzeit der Planungsauftrag resultierte.

#### **Anlage(n):**