

Radwegförderung und -ausbau aus naturschutzfachlicher Sicht

I. 1. Hintergrund und Problemdarstellung:

Vor dem Hintergrund des Klimawandels bzw. der Klimakrise wird von zahlreichen kommunalen, staatlichen, nichtstaatlichen und privaten Akteuren im Bereich des Klimaschutzes nach Möglichkeiten gesucht Treibhausgasemissionen zu verringern. In diesem Zusammenhang kommt unserer Mobilität eine zentrale Rolle zu. Neben der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, steht die Verbesserung und Ausweitung des Radverkehrs berechtigterweise im Fokus. Denn Radfahren ist gut für Gesundheit, Umwelt und Klima.

Um jedoch Konflikte zwischen den Anforderungen des Natur- und Artenschutzes und der Förderung des Radverkehrs von vornherein so gering wie möglich zu halten, sollten die Gegebenheiten vor Ort, mögliche Alternativen und die jeweils notwendige Ausstattung des Fahrradweges genau analysiert werden. Die Förderung und der Ausbau unseres Radwegenetzes, darf nicht zu Lasten wertvoller Natur- und Erholungsräume sowie des Artenschutzes gehen.

2. Radwege im bebauten Umfeld/Siedlungsbereich

Jegliche/-r Radwegförderung/-ausbau (reine Radwege, Fahrradschnellwege, kombinierte Fuß-/Radwegen) im bereits versiegelten und bebauten Umfeld werden aus naturschutzfachlicher Sicht sehr positiv gesehen. Hier gilt es lediglich auf bestehende Straßenbäume und vorhandenes Straßenbegleitgrün Rücksicht zu nehmen. Es sollten also bereits versiegelte Bereiche, z.B. Fahrspuren der KFZ oder breite Bürgersteige, für einen Radwegeausbau genutzt werden, anstatt vorhandenes Siedlungsgrün zu opfern. Generell sollte bei Straßenbäumen, die ein unversiegelter Bereich umgibt, auf ausreichend Abstand für Bodenarbeiten geachtet werden, d.h. mindestens der Kronentraufbereich der Bäume muss freigehalten werden.

3. Radwege in wertvollen Natur- und Erholungsräumen

In wertvollen Natur- und Erholungsräumen, wie den Flusstälern von Pegnitz, Rednitz und Regnitz, den Wäldern im Stadtgebiet, den Landschaftsschutzgebieten, sowie FFH-Gebieten, geschützten Biotopen, aber auch städtischen Grünanlagen muss dem Natur- und Artenschutz und der Erholung des Menschen besonderes Gewicht zukommen. Die Flächen sind als Rückzugsgebiete für Mensch und Tier zu betrachten und nicht für infrastrukturelle Projekte heranzuziehen, da hier noch „Platz“ zur Verfügung steht und somit keine anderen Flächen und Bedürfnisse eingeschränkt werden müssen.

Ein Ausbau des Radwegenetzes sollte sich also auf bereits versiegelte Bereiche im Siedlungsumfeld konzentrieren.

Sollten dennoch künftig rechtlich zulässige Radwegvorhaben in wertvollen Natur- und Erholungsräumen geplant sein, so sind aus naturschutzfachlicher Sicht folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Im Hinblick auf das **Vermeidungsgebot** (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) ist zunächst zu prüfen, ob die Bündelung mit anderen, den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild bereits beeinträchtigenden Infrastruktureinrichtungen (z.B. Straßen) möglich ist.

- Aufgrund der negativen Auswirkungen (strukturelle¹ und mikroklimatische Isolation- und Trennwirkung) auf die Tierwelt, den negativen stadtklimatischen Eigenschaften (starke Aufheizung) und der starken Einschränkung der Bodenvitalität ist auf eine **Asphaltierung** zu verzichten. Es sind wassergebundene Decken² und/oder neuere Materialien wie ungebundene Mineralstoffgemischdecken³ (z.B.: Sabalith, Hansegrand, Terraway) zu verwenden. Der damit ggf. verbundene höhere Unterhaltsaufwand ist h.E. in diesen wertvollen Bereichen hinzunehmen.
- Zugehörige Eingriffe wie **Baustelleinrichtungen**, Zuwegungen etc. sind so minimalinvasiv wie möglich zu gestalten und **frühzeitig** bei der Planung zu berücksichtigen und darzustellen. Hierbei sind generell sensible Bereiche auszusparen und der Fokus ist auf bereits versiegelte Flächen zu legen.
- Auf eine **Beleuchtung** der Radwege ist nach Möglichkeit zu verzichten. Wenn im Einzelfall nicht darauf verzichtet werden kann, so muss ein naturverträgliches Beleuchtungskonzept gem. Art 11 a BayNatSchG entworfen werden, welches die Auswirkungen auf die Insektenfauna, insbesondere deren Beeinträchtigung und Schädigung, überprüft, die Ziele des Artenschutzes berücksichtigt und Maßnahmen wie Bedarfsteuerung, Abstrahlungsrichtung, Farbtemperatur etc. integriert. Beleuchtungen in unmittelbarer Nähe von geschützten Landschaftsbestandteilen und Biotopen sind unzulässig.
- Generell sollte eine **frühzeitige Abstimmung** mit Naturschutzbehörde und Naturschutzverbänden erfolgen, um artenschutzrechtlich sensible Bereiche aus den Planungen auszuschließen. Weiterhin ist damit zu rechnen, dass für die Radwegeplanung jeweils eine spezielle **artenschutzrechtliche Prüfung** (saP) erforderlich sein wird.
- Für den Flächenbedarf sind bei jeder Versiegelung in Naturräumen eine **Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung mit Alternativenprüfung** sowie ggf. eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung in FFH-Gebieten erforderlich. Bei der Bilanzierung sind neben dem reinen Baukörper, Leitungstrassen, Baustraßen und Lagerflächen zu betrachten.

Der Naturschutzbeirat unterstützt das von der Unteren Naturschutzbehörde verfasste Grundsatzpapier einstimmig (Sitzung vom 20.10.20).

II. je an: SpA, TfA, GrfA, infra

III. Abdruck an: Ref. V, LA

Fürth, 27.10.2020
 Amt für Umwelt, Ordnung
 und Verbraucherschutz
 I.A.

Stadt Fürth - Baureferat

Eingegangen: 02. NOV. 2020

RefV ZSt	ZVS	GWF		BaF	StcF	SpA	GrfA	TfA
		Techn.	Kaufm.					
1. zur Kts.	2. z. w. V.	3. zur Stellungnahme			4. Antwort vorlegen			

Handwritten notes:
 u.s. li 02.11.2020
 WV GFK + JFA JF 02.11.2020
 Gan. Abst. M. E. ISPA/ITAs geht
 es keinen konkreten Bedarf
 SV WFA Se

²Wassergebundene Decken speichern zwar kaum Wasser und verhalten sich abflusstechnisch nach abgeschlossener Stabilisierung ähnlich wie Asphaltdecken, sie haben jedoch nicht deren Barrierewirkung für die Tierwelt und heizen sich weniger stark auf.

³ Es handelt sich i.d.R. um reine regionale Naturstoffe, die umweltverträglich, kornstabil und frosthart sind. Sie passen sich auf natürliche Weise ihrer Umgebung an, stauben bei Trockenheit nicht und sind witterungsbeständig. Sie sind gleichzeitig hohlraumhaltig, luft- und relativ wasserdurchlässig. Durch den Belag wird das Niederschlagswasser direkt in die darunter befindliche Ausgleichsschicht geleitet. Dadurch wird bei sachgerechten Einbau eine Pfützenbildung verhindert, der Lebensraum von Pflanzen und Baumwurzeln nicht gestört. Das Wasser wird in der Ausgleichsschicht wie in einem Schwamm gespeichert und bei Trockenheit zurück an die Oberfläche gegeben. Ein Winterdienst ist möglich. Die Tragfähigkeit dieser Decken für Unterhaltsfahrzeuge ist eine Frage des Unterbaus. Die verwendeten Materialien haben eine hohe Verschleißbeständigkeit und sind dadurch nicht nur umweltverträglich, sondern auch nachhaltig.