



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2015/0454

Der Oberbürgermeister

V/66-660--fr

Dezernat/Fachbereich/AZ

04.08.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	31.08.2015	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Ausbau des gemeinsamen Rad-/Gehweges "Umlag"

Beschlussentwurf:

1. Die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I weist den ablehnenden Beschluss des Beirates für Natur und Landschaft gegen die Asphaltierung des Rad-/Gehweges „Umlag“ zurück.
2. Die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I beschließt die Planung zum Ausbau des gemeinsamen Rad-/Gehweges „Umlag“ zwischen den Hitdorfer Seen in asphaltierter Decke gemäß der Variante 1.

gezeichnet:

In Vertretung

Deppe

In Vertretung

Märtens

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen (Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht vom 26.07.2010), die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon:

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Maßnahme 66001205022009 Rad- und Gehweginstandsetzung,
Produktgruppe 1205

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Keine

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Keine

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Für die Maßnahme werden Zuschüsse gemäß der Förderrichtlinie Nahmobilität gestellt; der Förderhöchstsatz beträgt 80 %.

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Keine weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja]	[nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz nicht betroffen	keine Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit

[nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
--------	-------------	-------------	-------------

Begründung:

Ausgangssituation

Der Weg „Umlag“ ist vor ca. 100 Jahren im Rahmen einer Flurbereinigung entstanden und verläuft zwischen dem Stöckenbergsee und dem Hitdorfer See auf einer Länge von ca. 450 m. Er besteht derzeit als wassergebundener, unbefestigter Fahrweg mit Absperrschranken, welche das widerrechtliche Befahren durch PKW unterbinden soll. Dieser Weg erschließt den Neußhof und einen weiteren landwirtschaftlichen Hof.

Der Weg ist größtenteils in einem sehr schlechten baulichen Zustand und ist durch Fahrbahnunebenheiten und Absackungen mit dringendem Sanierungsbedarf gekennzeichnet. Neben der Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer wird dieser Weg auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren.

Im Bebauungsplan Nr. 41 B/I „Tageserholungsanlage Hitdorf, Bereich Hitdorfer See“, wird dieser Weg als öffentlicher gemeinsamer Rad-/Gehweg festgesetzt. In diesem B-Plan ist festgeschrieben, dass nur die Fußwege, Stellplätze und Terrassen innerhalb der Grünflächen mit wasserdurchlässigen Bodenaufbauten und –belägen herzustellen sind. Für den Rad-/Gehweg gibt es dagegen keine textliche Festsetzung zum Aufbau.

Ferner ist im Bebauungsplan ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Landwirtschaft über die öffentliche Spiel- und Liegewiese eingetragen, für den Fall, dass der Rad-/Gehweg für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge gesperrt werden sollte. Da dieses Geh- und Fahrrecht weder in der Vergangenheit umgesetzt wurde noch zukünftig eingerichtet werden kann, ist auch weiterhin mit der Benutzung des Weges durch landwirtschaftliche Fahrzeuge auszugehen.

Da sich der zu befestigende Weg außerhalb der Wasserschutzzone befindet, sind keine wasserrechtlichen Genehmigungen erforderlich.

Diese Planung wurde am 24.02.2015 gemäß § 69 Landschaftsgesetz NRW i.V.m. § 67 Bundesnaturschutzgesetz dem Beirat für Natur und Landschaft vorgestellt, welcher sich mehrheitlich gegen den Ausbau mit Asphaltbeton aussprach und eine Sanierung/Wiederherstellung der jetzt vorhandenen wassergebundenen Decke befürwortete. Der Beirat lehnt die asphaltierte Decke aus Gründen der ökologisch nachteiligen Versiegelung (z. B. Verminderung der Versickerungsfläche) und der vermuteten Förderung des verbotswidrigen, aber praktizierten Kraftfahrzeugabkürzungsverkehrs ab.

Planung

Variante 1: Befestigung mit Asphaltbeton

Aufgrund der auch zukünftigen Benutzung dieses Weges mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind aus tiefbautechnischer Sicht eine Verstärkung des Unterbaus und eine Befestigung des Weges mit Asphaltbeton erforderlich. Hierbei wird der ca. 450 m lange Weg in einer Breite von 3,50 m nach dem Auffräsen der wassergebundenen Deckschicht mit einer bituminösen Tragschicht und einer Deckschicht aus Asphaltbeton versehen. Ebenso ist beidseits des Weges ein Bankett von 0,50 m geplant. Die Entwässerung ist über das Bankett mit einem einseitigen Gefälle zum Hitdorfer See vorgesehen.

Die Kosten hierfür belaufen sich gemäß der Kostenschätzung der TBL auf ca. 100.000 € und stehen im investiven Haushalt unter der Haushaltsstelle „Instandsetzung Geh- und Radwege“ zur Verfügung.

Da dieser Weg zwischen den Hitdorfer Seen eine Erweiterung der vorhandenen Radwegroute 8 darstellt, besteht die Möglichkeit, 80 % der Kosten lt. Förderrichtlinie Nahmobilität vom 01.12.2014 bezuschussen zu lassen. Ein entsprechender Zuschussantrag wurde in Verbindung mit dem FB 20 gestellt.

Variante 2: Sanierung des vorhandenen wassergebundenen Aufbaus

Hierbei werden die vorhandenen Absackungen und Unebenheiten beseitigt und im Bestand eine Sanierung in wassergebundener Bauweise durchgeführt.

Von Seiten der TBL wurden bei dieser Bauweise bereits erhebliche Bedenken in Bezug auf die zukünftige Unterhaltung des Weges angemeldet.

Um eine angemessene Befahrbarkeit für Radfahrer sicherstellen zu können, müsste lt. TBL der Weg in regelmäßigen Abständen grunderneuert werden. Die Kosten für eine Instandsetzung des Weges für die Variante 2 belaufen sich gemäß der Kostenschätzung der TBL auf ca. 30.000 € und stehen im investiven Haushalt unter der Haushaltsstelle „Instandsetzung Geh- und Radwege“ zur Verfügung.

Anlage/n:

LageplanUmlag Variante1

LageplanUmlag Variante2