

11. Februar 2024

BUNDstellungnahme

02/2024



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Radschnellweg Euregio (RS4) - Neubau von Aachen-Zentrum bis Herzogenrath-Mitte

Durchführung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Zuge der Linienfindung in Anlehnung an § 37 StrWG NRW

Ihr Schreiben vom 13. 12. 2023 an das Landesbüro der Naturschutzverbände

Ihre Zeichen: 44-0052 RS4/LL01-LIT_WvK

BUND-Stellungnahme für den Planbereich Stadt Aachen

Unser Zeichen: KGAC-VST/DF-2024 (LABÜ: AC 50-08.14 ST)

Zur Entscheidung im vorgenannten Verfahren stehen grundsätzlich die Wegevarianten A, B + C.

Die im Wesentlichen über den alten Bahndamm verlaufende Strecke wird dabei als Vorzugsvariante B („gewählte Linie“), die die Bestandstraßen benutzenden Linien als weitere Streckenvarianten betrachtet.

Wir haben uns seit Beginn des Verfahrens für die im Bestand verlaufenden Linienvarianten (A + C) ausgesprochen, weil bei diesen die Umwelteingriffe geringer sind. Sie ermöglichen zugleich den Bau eines naturvertraglichen wie notwendigen Radschnellweges.

Variante B

Die Kriterien, welche zur Auswahl der Vorzugsvariante B herangezogen wurden, basieren auf einer Analyse nach Eignung überwiegend auf der Grundlage des Regelwerks NRW für Radschnellwege.

Gemäß der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Voruntersuchung hat das Gebiet auf und um den alten Bahndamm ein erhebliches Potential in allen landschafts-, naturschutz- und umweltfachlich ausschlaggebenden Bereichen (Arten der Fauna und Flora, Klima, Luft, Bodenschutz, Wasser, Lärmschutz, Naherholung, Gesundheit und Kultur).

Die planerische Betroffenheit dieses Potentials führt aber offensichtlich nicht zu der Feststellung, dass der Eingriff im Falle einer Maßnahmenumsetzung unverhältnismäßig ist. Er ist unverhältnismäßig, weil die vorhandenen Alternativvarianten der Vorzugsvariante untergeordnet werden und zur Eingriffsvermeidung ungenutzt bleiben. Die Eingriffsvermeidung ist also nicht Gegenstand der Planung.

Bei der Biotopstruktur auf dem alten Bahndamm handelt es sich um ein klimarelevantes, stadtökologisch bedeutungsvolles Liniennetzbiotop - im Übrigen mit Kontakt zu LSG- und NSG-Gebieten. Dabei ist es

BUNDstellungnahme

02/2024



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



mittlerweile unstrittig der „Stand der Dinge“, dass derartige Grünstrukturen aus Gründen des Klimaschutzes sowie des Schutzes der Artenvielfalt im Siedlungsbereich unbedingt erhalten werden müssen; es ist immerhin schwer genug, in den Städten neue Grünstrukturen zu etablieren, es sei nur exemplarisch auf das fortgeschriebene Defizit an Bäumen erinnert. Daher kommt dem Bestanderhalt eine zentrale Bedeutung zu.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen die zu erwartenden Qualitätsverluste für die Naherholung.

Mit dem Ausgleich ist es nicht getan. Kompensation löst keine Probleme.

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz ist der Landesbetrieb Straßenbau als Eingriffsverursacher dazu verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen. Und zwar dann, wenn es Alternativen gibt, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen.

Eingriff, Ausgleich und Ersatz sind keine Gehilfen für Baugenehmigungen, sondern sie stellen das äußerste Mittel dar. Diese äußerste Situation wäre hier jedoch nicht rechtskonform anwendbar.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass ein Eingriffsausgleich den Flächenverlust nicht ersetzt. Das wären im vorliegenden Fall zum Beispiel, aber nicht nur, die Eingriffe durch die Brückenbauwerke, und durch den Wegebau in die Bodenstruktur, eines dann intensiv genutzten Bahndamm.

Varianten A + C

Die Varianten A + C stellen die gemäß Naturschutzgesetz geforderten Alternativen dar. Die Kompromisse, die hier ggf. gefunden werden müssten, dürfen als zumutbar angesehen werden. Die Anforderungen an Natur und Landschaft gehen im Range vor, was oben begründet wurde.

Eine teilstreckenweise Abweichung vom Regelwerk für Radschnellwege dürfte als notwendiger Kompromiss bei den Alternativen zumutbar und machbar sein. Beispielhaft wäre hier die Widmung als Radvorrangroute in Bereichen A 1 und C 1, ebenso die Lösung der KFZ-Stellplätze und die Gestaltung von Grundstücksausfahrten; die Problematisierung von Steigungsstreckenteilen dürfte vor dem Hintergrund der beschleunigten Fahrradmotorisierung analytisch mittlerweile überbewertet sein. Schließlich sind auch vor und hinter dem benutzten Radschnellweg auf den Zubringern Steigungen zu überwinden.

11. Februar 2024

***BUND*stellungnahme**

02/2024



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Verkehrswende

Die Verkehrswende kann nur durch einen Paradigmenwechsel gelingen; das heißt, dass sich die Verkehrsteilnehmenden von den zuzußgehenden über Fahrzeuge bis zu radfahrenden sich das Bestandsstraßennetz (auf) teilen müssen. Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Seine neu trassierte Fahrbahn in der offenen Landschaft macht diese aber nicht zwangsläufig ebenso natur- und klimaverträglich.

Zusammenfassung:

Der Vorzugsvariante B kann aus den genannten Gründen nicht zugestimmt werden.

Bei der Vorzugsvariante B würden vermeidbare Eingriffe (gemäß Bundesnaturschutzgesetz) notwendig.

Aus Klimaschutzgründen wäre ein Eingriff in stadtoökologisch wertvolle Grünstrukturen widersprüchlich.

- BUND-Stadtgruppe Aachen -