

**Anlage eines Fuß- und Radweges südlich der Regiobahnlinie
zwischen Kaarst und Neuss**

Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG

Begründung

02. September 2010

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung und Ziel der Planung.....	3
2. Planerische Vorgaben	3
2.1 Flächennutzungsplan (FNP)	3
2.2 Landschaftsplan I Neuss von 1987	4
3. Bestandsaufnahme	4
3.1 Lage und Landschaftsbild	4
3.2 Naturräumliche Zuordnung	4
3.3 Geologie und Böden	4
3.4 Hydrologie.....	5
3.5 Klima.....	5
3.6 Potentiell natürliche Vegetation.....	5
3.7 Reale Vegetation	5
3.8 Kultur- und Sachgüter	5
4. Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf des Eingriffs.....	5
4.1 Beschreibung des geplanten Eingriffs.....	5
4.2 Konflikte.....	6
4.3 Konfliktminderung- und Vermeidung	7
4.4 Bewertung des Eingriffs	7
5. Kompensationsmaßnahmen.....	7
5.1 Art und Umfang der Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs.....	7
5.2 Bilanzierung	7

1. Veranlassung und Ziel der Planung

Die Stadt Kaarst plant den Bau eines wassergebundenen Fuß- und Radweges parallel zur Regiobahnlinie im Bereich Kaarst-Ost und Neuss-Morgensternsheide. Der Weg soll ab dem Regionbahn-Haltepunkt IKEA eine Alternative zu dem verkehrlich sehr stark belasteten Fuß- und Radweg entlang der Neersener und Viersener Straße bieten.

Im Zuge des Ausbaus der A 57 wird dies möglich durch einen breiteren Durchlass des neuen Brückenbauwerks der A 57 über die L 390, der auch Raum für einen Fuß- und Radweg lässt.

Zwischen dem Kaarster Ortsteil Holzbüttgen und den nordwestlichen Neusser Stadtteilen besteht für Fußgänger und Radfahrer lediglich die Möglichkeit, die Brücke am „Holzbüttgener Weg“ zu nutzen oder entlang der viel befahrenen L 390 die Autobahn (A 57) zu unterqueren. Zwischen dem Regiobahn-Haltepunkt IKEA und dem Abzweig des Fuß- und Radweges zur Jronen Meerke ist der Weg nur durch eine schmale Rasenbankette von der Fahrbahn der L 390 getrennt. Der Fuß- und Radweg ist hier mit einer Breite von ca. 1,40 m sehr schmal, was bei der Frequentierung durch Radfahrer und Fußgänger zu Konflikten führen kann, insbesondere bei Gegenverkehr. Diese Verbindung parallel zur L 390 ist Teil des lokalen Radwegs „Große Stadtrandtour“ sowie der regionalen Euroga-Radroute. Zwischen Kaarst Nord-Ost und Neuss wird der Abschnitt des Radweges auch als Verkürzung der Niederrhein-Radroute genutzt.

Auf Gebiet der Stadt Neuss verläuft der geplante Weg ca. 140 m durch das Landschaftsschutzgebiet „Morgensternsheide / Stadtwald“, was eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderlich macht. Der Bau des Fuß- und Radweges stellt zudem einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

2. Planerische Vorgaben

2.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Der FNP der Stadt Neuss (Neubekanntmachung von 1995, Stand 10/09) weist die überplanten Flächen als Flächen für die Forstwirtschaft aus.

2.2 Landschaftsplan I Neuss von 1987

Der Bereich des auf Neusser Gebiet neu herzustellenden Abschnitts des Fuß- und Radweges ist Teil des Landschaftsplanes I des Rhein-Kreises Neuss und liegt im Landschaftsschutzgebiet 6.2.2.2 „Morgensternsheide / Stadtwald“. Die Schutzfestsetzung erfolgte insbesondere

- wegen seiner botanischen, zoologischen und ornithologischen Bedeutung
- als größtes zusammenhängendes Waldgebiet in dem ansonsten waldarmen Planbereich
- wegen seiner hohen Bedeutung für die wohnungsnahe Erholung.

Der geplante Fuß- und Radweg tangiert auch noch minimal das Landschaftsschutzgebiet 6.2.2.13 „Lange Hecke“.

3. Bestandsaufnahme

3.1 Lage und Landschaftsbild

Das Plangebiet liegt an der nordwestlichen Stadtgrenze von Neuss zu Kaarst unmittelbar angrenzend an den Nordkanal und die Regiobahnlinie.

Das Landschaftsbild wird geprägt durch einen Waldstreifen, der den Nordkanal begleitend in den Neusser Stadtwald übergeht. Das relativ naturnahe Landschaftsbild wird gestört durch die Regiobahnlinie und die angrenzenden Nutzungen (Kleingartenanlage und Straßen – Viersener Straße und A 57).

3.2 Naturräumliche Zuordnung

Nach der naturräumlichen Gliederung wird das Plangebiet der Mittleren Niederrheinebene zugeordnet, die großräumig zum Niederrheinischen Tiefland gehört. Charakteristisch für die Flussterrassenlandschaft ist ein Wechsel zwischen Grünland in den Niederungen und Ackerbau auf den trockeneren Lehm- und Sandplatten. Größere Waldkomplexe sind nur lokal vorhanden.

3.3 Geologie und Böden

Das Plangebiet liegt in den Niederungen des Nordkanals. Aus Flussablagerungen haben sich über der Niederterrasse unter Grundwassereinfluss Gleye und Nassgleye sowie stellenweise Moorgleye gebildet. Es handelt sich um sehr schwere, dichte und nur schwach durchlüftete und belebte Lehmböden.

3.4 Hydrologie

Das Plangebiet liegt nicht im Bereich einer Wasserschutzzone.

Der geplante Fuß- und Radweg verläuft parallel zum Nordkanal – nur durch die Gleisanlage der Regiobahn getrennt. Der Nordkanal durchquert das Stadtgebiet Neuss und entwässert in die Obererft bzw. in den Rhein.

3.5 Klima

Klimatisch ist das Plangebiet als Teil des Niederrheinischen Tieflandes dem atlantisch geprägten Klimabereich zuzuordnen und ist als klimabegünstigt anzusehen (vergleichsweise geringe Niederschläge und hohe Jahresmitteltemperaturen). Kleinräumig ist das Klima im Plangebiet durch den Gehölzbestand geprägt, der eine günstige bioklimatische Wirkung hat (z.B. Temperaturlausgleich, Staubfilterung).

Die Nähe zur A 57 und zur Viersener Straße lassen eine gewisse Schadstoffbelastung erwarten.

3.6 Potentiell natürliche Vegetation

Die potentiell natürliche Vegetation besteht aus dem Traubenkirschen-Erlen-Eschen-Wald mit den Hauptholzarten Traubenkirsche, Erle und Esche. Die Strauchschicht der potentiell natürlichen Vegetation wird gebildet von Traubenkirsche (*Prunus padus*), Roter und Schwarzer Johannisbeere (*Ribes rubrum* und *nigrum*), Pfaffenhütchen (*Euonymus europaeus*), Schneeball (*Viburnum opulus*), Holunder (*Sambucus nigra*) und Haselnuss (*Corylus avellana*).

3.7 Reale Vegetation

Im Bereich der Eingriffsfläche stockt ein Feldgehölz mit der Esche (*Fraxinus excelsior*) als bestandsbildende Baumart. Die Esche wächst hier zumeist mehrstämmig, Bäume mit größerem Stammumfang sind nicht vorhanden. Die Strauchschicht wird überwiegend von der Brombeere (*Rubus fruticosus*) gebildet.

3.8 Kultur- und Sachgüter

Der Nordkanal ist von Napoleon als Verbindung zwischen Rhein und Maas gebaut worden. Das Verfahren zur Eintragung als Bodendenkmal ist noch nicht abgeschlossen.

4. Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf des Eingriffs

4.1 Beschreibung des geplanten Eingriffs

Die Herstellung des Fuß- und Radweges erfolgt in zwei Bauabschnitten. Der 1. Abschnitt knüpft – in Höhe der Regiobahnbrücke über den Nordkanal – an den aus Neuss kommenden vorhandenen Fuß- und Radweg an, verläuft unmittelbar südlich

der Regiobahnlinie, unterquert die neue Brücke der A 57 und schließt auf Kaarster Stadtgebiet an den bestehenden Feldweg an. Der 2. Bauabschnitt umfasst die Fortsetzung des Fuß- und Radweges bis zur Siemensstraße. Ab der Siemensstraße bis zum Regiobahnhaltepunkt IKEA wird der Radweg auf der Friedrich-Krupp-Straße durch Fahrbahnmarkierungen von der Fahrbahn abgegrenzt.

Den 1. Abschnitt des Fuß- und Radweges, der überwiegend auf Neusser Stadtgebiet verläuft, wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW im Frühjahr 2011 im Zusammenhang mit dem neuen Brückenbauwerk der A 57 über die L 390 herstellen. Der Ausbau des geplanten Fuß- und Radweges auf Kaarster Gebiet soll mit dem Abbruch bzw. Neubau der Autobahnbrücke als 2. Bauabschnitt auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg ebenfalls in 2011 erfolgen.

Die Ausführung des etwa 400 m langen Fuß- und Radweges erfolgt in wassergebundener Bauweise mit einer Breite von 3,00 m. Die Anlage der Trasse erfordert eine Modellierung des Bodens.

Im Herbst 2010 soll die für den Fuß- und Radweg erforderliche Schneise am Rand des Feldgehölzes gerodet werden.

4.2 Konflikte

Boden und Vegetation

Konflikte ergeben sich im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der überplanten Fläche. Die Teilversiegelung des Bodens führt auf den betroffenen Flächen zu einem fast vollständigen Verlust der Bodenfunktionen.

Für einen etwa 60 m langen Teilabschnitt des geplanten Fuß- und Radweges ist die Rodung von Bäumen und Sträuchern erforderlich. Mit dem Verlust der vorhandenen Vegetation entfallen ihre klimatischen Funktionen sowie ihre Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte und als Nahrungshabitat für die Fauna.

Artenschutz

Die erforderlichen Rodungsarbeiten werden im Herbst (nach dem 30. September) durchgeführt. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit planungsrelevanter Tierarten ist aufgrund des Zeitpunkts der Rodung, der Kleinflächigkeit des Eingriffs, des Vegetationsbestandes (keine Höhlenbäume) sowie der Vorbelastungen durch Regiobahn und Straßen nicht zu erwarten.

Kultur- und Sachgüter

Das im Eintragungsverfahren befindliche Bodendenkmal Nordkanal ist von der Planung nicht betroffen. Das Denkmal wird im Gegenteil durch die Anlage des Fuß- und Radweges erlebbar gemacht.

4.3 Konfliktminderung- und Vermeidung

Die Trasse des Fuß- und Radweges wird weitgehend in einem Bereich geführt der von RWE zur Demontage eines Hochspannungsmasten bereits gerodet und durch Baufahrzeuge verdichtet wurde. Auf dem noch nicht gerodeten Teilstück ist der Trassenverlauf an die Gleisanlage der Regiobahnlinie angrenzend geplant. Damit wird eine Zerschneidung des Waldbereiches vermieden.

4.4 Bewertung des Eingriffs

Für den Bau des Radweges werden gehölzbestandene Bereiche, vegetationslose Flächen und Wiesenflächen überbaut und damit dauerhaft beeinträchtigt. Die Eingriffsbewertung ist in Anlage 1 dargestellt.

5. Kompensationsmaßnahmen

5.1 Art und Umfang der Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs

Als Kompensation für die dauerhafte Beeinträchtigung des Naturhaushalts durch den Bau des Fuß- und Radweges ist vorgesehen, vor Ort die von RWE zur Demontage des Hochspannungsmasten gerodeten Bereiche neben dem geplanten Weg wieder aufzuforsten. Seitens RWE besteht keine Verpflichtung zur Wiederaufforstung. Die Aufforstung erfolgt mit standortgerechten gebietsheimischen Gehölzen gemäß der Kulturplanung der Forstdienststelle des Rhein-Kreises Neuss.

Der Planfeststellungsbeschluss zum 3-spurigen Ausbau der A 57 enthält die Anlage einer Baustraße für den Landesbetrieb Straßenbau NRW parallel zur Autobahnböschung. Für diesen Weg wird im Rahmen der Gesamtkompensation für den Autobahnausbau ein Ausgleich geschaffen. Da der geplante Fuß- und Radweg parallel zur Regiobahn hergestellt wird, kann auf den planfestgestellten Weg verzichtet werden. Dies wird in der Eingriffs/Ausgleichs-Bilanzierung berücksichtigt.

5.2 Bilanzierung

Eine Gegenüberstellung von Eingriffs- und Ausgleichsberechnung erfolgt in Anlage 2. Der Eingriff wird durch die Ausgleichsmaßnahme vollständig kompensiert.