



Gepplante Asphaltierung des Loisachuferwegs zwischen Hatzplatz und „Blauer Brücke“

Maßnahme:

Verbreiterung und Asphaltierung des vorhandenen unbefestigten Fuß-/Radweges (insgesamt rund 2150 m) auf 2,50 m mit zusätzlichen Banketten von je 0,30 m. Leerrohre für Breitband und Beleuchtung im DN 100, Kabelschächte alle 300 m (7 Stück), Lampen alle 35 m (außer im Bereich der Privatgrundstücke, für die kein Grunderwerb erfolgen konnte).

Finanzierung:

- Zwischen Hatzplatz und Einmündung Paradiesweg (1.034 m – 185 m) und komplette Beleuchtung: Durch die Stadt Wor (lt. Kostenschätzung des Planungsbüros bauplan Traudisch: 495.006 € + MwSt = 589.057 €, Honorarangebot einschließl. Bauleitung: 51.147 € brutto).
- Zwischen Einmündung Paradiesweg und „Blauer Brücke“ (1.119 m): Durch das Staatl. BA WM als „Staatsstraßenbegleitender Radweg“.

Stellungnahme des BN (siehe auch Anhang mit Fotos zur Illustrierung)

Eine einseitig autogerechte Mobilität ist überholt. Die Aktivitäten und Bemühungen der Stadt Wolfratshausen (Projektgruppe Radroutenkonzept unter Führung der Radverkehrsbeauftragten Susanne Leonhard) und des Stadtrats, das Stadtgebiet radfreundlicher zu machen und die Voraussetzungen zu verbessern, dass Menschen vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, sind deshalb grundsätzlich zu begrüßen und entsprechen im Zuge des Klimawandels den Erfordernissen der Zeit.

Die geplante Asphaltierung des Loisachuferwegs zwischen Hatzplatz und „blauer Brücke“ (Anschluss an den ‚Bahnweg‘ in Gelting) ist in diesem Zusammenhang jedoch entschieden abzulehnen.

Im Folgenden möchten wir die Gründe aufzeigen und den Wolfratshausen Stadtrat dazu auffordern, das Vorhaben noch einmal gründlich zu überdenken.

1. Naherholung und Landschaftsbild

Der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP/LP) der Stadt bezeichnet den Flusslauf der Loisach mit seinen Gehölzsäumen als besonders prägend für das Siedlungsbild und weist den begleitenden Fuß- und Radwegen (auch an den weiteren Fließgewässern im Gebiet der Kommune) eine besondere Rolle für die Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung zu.

Dies trifft in der Realität vollumfänglich zu: Es handelt sich bei dem betroffenen Weg um einen beliebten Weg für Spaziergänger (die in der Regel nebeneinander gehen, ggf. Kinderwagen schieben), Hundebesitzer, Wanderer, Walker und insbesondere auch Jogger aus den nahen Siedlungen.

Nicht erst die Beschränkungen in der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass Naherholung ein hohes Gut ist, wenn man vermeiden will, dass Menschen fernere Ziele (häufig mit dem Auto) ansteuern (müssen).

Die Kategorisierung des schon lange vorhandenen Weges als „Überregionale (Fern-)Radroute“ im Radroutennetz der Stadt Wolfratshausen, bzw. als „Regionale Hauptroute“ im Alltagsradroutennetz des Landkreises bedeutet, dass es vor allem darum geht, schnelle, direkte und ganzjährig befahrbare Verbindungen zwischen den Kommunen zu schaffen, in der Hoffnung, mehr Autofahrer für Zweckfahrten aufs Rad zu bringen, insbesondere auch Berufstätige.

Was überörtlich sinnvoll ist, geht hier im nahen Siedlungsumfeld, zusammen mit der Asphaltierung jedoch einseitig zu Lasten der anfangs genannten Nutzergruppe:

- Auch wenn der Weg nach der Maßnahme als gemeinsamer Fuß-/Radweg ausgewiesen bleibt, suggeriert oder bedeutet diese Einstufung in Verbindung mit dem besseren Ausbau faktisch, dass dem Radverkehr Priorität eingeräumt wird. Ein breiterer, befestigter Weg verleitet zudem zu schnellerem Fahren. Eine ggf. zu erwartende und von der Stadt erwünschte Zunahme der Zahl der Radler, die den Weg nicht nur in ihrer Freizeit zum Zweck von Bewegung und Naturgenuss, sondern zum schnellen, interkommunalen Fortkommen nutzen wollen, werden die Fußgänger verstärkt als Hindernis und Ärgernis empfinden. Konflikte und gefährliche Situationen sind hier vorprogrammiert, zumal vor allem im nördlichen Wegabschnitt teils Hauseingänge zur Loisach hin liegen, ab Einmündung Walsersteg Richtung Stadt auch Schulkinder unterwegs sind.
- Die harte Oberfläche eignet sich weniger zum Gehen und Laufen. Damit geht eine für die Naherholung gelenkschonendere (insbesondere für Jogger) und sehr idyllische, naturnahe Wegstrecke mit hoher ästhetischer Qualität und individueller Eigenart verloren.
- Im Sommer erhitzt sich der dunkle Asphalt stärker. Das heißere Mikroklima über der Fläche ist für Menschen unangenehm und beeinträchtigt damit auch den Erholungswert.
- Ein weiterer Nachteil: Fußgänger nehmen Radfahrer, die sich von hinten nähern akustisch später/schlechter wahr als beim jetzigen unbefestigten Belag.

2. Flächenversiegelung

Als Folge der Klimaerwärmung sind lokale Starkregenereignisse bereits häufiger und intensiver geworden. Die negativen Auswirkungen sind um so gravierender, je mehr Flächen versiegelt sind, so dass das Niederschlagswasser nicht in der Fläche versickern und/oder langsam verdunsten kann, sondern so schnell wie möglich oberflächlich in den nächsten Vorfluter fließt. Dies gilt es, wo immer möglich, unbedingt zu vermeiden.

Der Flächenverbrauch in Bayern ist nach den neuesten Zahlen des Bayerischen Landesamts für Statistik im Jahr 2020 erneut gestiegen und liegt mit 11,6 ha pro Tag mehr als doppelt so hoch wie die im Koalitionsvertrag vereinbarte Richtgröße von 5 ha pro Tag.

Grundsätzlich ist das Befahren von unbefestigten Belägen mit Fahrrädern unproblematisch und der Loisachuferweg ist dafür über weite Strecken die meiste Zeit im Jahr in einem guten bis sehr guten Zustand. Wenn man bei Regen- oder Winterwetter Radfahren, respektive in die Arbeit fahren möchte, muss man sich auch beim Befahren asphaltierter Wege entsprechend anziehen. Wenige Tage im Jahr, in denen der Weg witterungsbedingt evtl. nicht befahren werden kann, sind hinnehmbar.

Somit werden ohne Not rund 5000 m² Fläche neu versiegelt, - obwohl der Wolfratshausener Stadtrat im Herbst 2019 den Klimanotstand ausgerufen und damit signalisiert hat, alle künftigen Stadtratsbeschlüsse und das gesamte Verwaltungshandeln bei der Abwägung verstärkt an den Erfordernissen des Klimawandels orientieren zu wollen.

Zwar unterstreicht auch der FNP/LP grundsätzlich die Wichtigkeit eines gut funktionierenden, attraktiven Fuß- und Radwegesystems im Hinblick auf die Verkehrsvermeidung mit Autos, merkt jedoch zum technischen Aufbau an, dass (ergänzende) Wege, wann immer möglich, mit wasserdurchlässigen Decken ausgestattet werden sollen (z.B. wassergebundene Decke), da dadurch der Eingriff gemindert ist und sich der Weg besser in die natürliche Umgebung einfügt. Die Versiegelung von Freiflächen soll generell möglichst geringgehalten werden.

Je schmaler und naturnaher ein Weg, umso geringer ist die Barriere-Wirkung für wandernde bodengebundene, v.a. kleinere Lebewesen, die durch die Sonneneinstrahlung und die hohen Oberflächen- und Lufttemperaturen auf und über den asphaltierten Flächen im Sommer weiter erhöht wird.

Vögel brauchen Trink- und Bademöglichkeiten für Reinigung und Gefiederpflege. Temporäre flache Pfützen werden den zahlreichen Vögeln verschiedenster Arten, die die Ufersäume als Brut-, Nahrungs- oder Aufenthaltshabitat nutzen, durch die fortschreitende Flächenversiegelung nun auch hier genommen.

Widerspruch einer Versiegelung zu Bebauungsplänen in Teilabschnitten:

- Eine Asphaltierung des Wegabschnitts im Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplans (BP) Nr. 63 „Gewerbepark an der Loisach“ (von der Einmündung des landwirtschaftlichen Weges südlich der Engstelle mit der St 2370 bis zur B 11a-Brücke) ist laut Satzung untersagt. Auf damalige Forderung des WWA Weilheim bei der Aufstellung des BP wurde unter Punkt 5. ‚Hochwasserschutz‘ festgesetzt, dass entlang der Loisach ein 20 m breiter Geländestreifen ab Böschungsoberkante als Retentionsraum frei von jeglicher Bebauung, Auffüllung, Ablagerung und Bodenversiegelung zu halten ist (s. https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Bauen/Bebauungsplaene/B63_Text.pdf und https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Bauen/Bebauungsplaene/B63_Plan.pdf).

- Ebenso widerspricht eine Asphaltierung des Wegabschnitts im Geltungsbereich des rechtsgültigen BP Nr. 51 „Am Loisachbogen“ (ab Höhe ‚Bürgermeister-Schweiger-Str‘. 17/19 bis ‚Am Loisachbogen‘ 5-7e) der Satzung: Nach Punkt 2.9.1 ist die öffentliche Verkehrsfläche entlang der Loisach mit einem wasserdurchlässigen Belag zu errichten (s. https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Bauen/Bebauungsplaene/B51_text.pdf und https://www.wolfratshausen.de/fileadmin/Stadt_Wolfratshausen/Dateien/Bauen/Bebauungsplaene/B51_Plan.pdf).

Nachdem ferner auf einer Länge von zusammengerechnet ca. 185 m im sonstigen Streckenverlauf bislang kein Grunderwerb erfolgen konnte, da die vier Eigentümer gegen eine Asphaltierung des Weges sind, verbleiben insgesamt somit immer wieder Lücken im Ausbau des Loisachuferwegs.

3. Naturschutzfachlich besonders wertvolle bzw. gesetzlich geschützte Biotope, Biotopverbund

Der gesamte Weg verläuft unmittelbar neben einem Fließgewässer mit naturschutzfachlich und ökologisch bedeutsamen Ufersäumen:

Die fließgewässerbegleitenden Gehölzbestände entlang der Loisach sind fast durchgängig in der amtlichen Biotopkartierung erfasst (Stand Oktober 2019). Das südlichste Drittel (ab Abkehr der Loisach von der St 2370) bis zur „Blauen Brücke“ gilt sogar als ökologisch besonders wertvolles Biotop, welches gemäß Art. 23 BayNatschG besonders geschützt ist. Die hier als Hauptbiotoptyp kartierten „Auenwälder“ mit dem EU-Code 91E0 sind als prioritärer Lebensraumtyp nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie eingestuft, was besonders strenge Schutzvorschriften im Falle von Eingriffen zur Folge hat. Die Loisach ist im gesamten Stadtgebiet als FFH-Gebiet lt. Natura 2000-Verordnung ausgewiesen.

Der FNP/LP bezeichnet die Loisach mit begleitenden Ufersäumen u.a. als besonders bedeutsam für die Siedlungsökologie und für den Biotopverbund sowie als ökologische Vorrangfläche mit Gerüstfunktion für das Grünverbundsystem im Stadtgebiet. Er stellt fest, dass die begleitenden Gehölzsäume nur in geringer Breite vorhanden sind und damit in ihrer Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen und in ihrer Funktion als Biotopverbund eingeschränkt sind. Als Entwicklungsziele gibt der FNP/LP daher vor, dass auf den Erhalt und die Durchgängigkeit der noch bestehenden Ufergehölzsäume besonderer Wert zu legen sowie anzustreben ist, die Uferstreifen, wo möglich, zu erweitern und von negativen Randeinflüssen frei zu halten. Die Naturnähe von Gewässern und Ufersäumen ist zu fördern.

4. Zusätzliche Lichtverschmutzung

Bislang ist der Weg von der Johannisbrücke nach Süden bis zur Fortsetzung der Badstraße, kurz nach Einmündung des Walserstegs, bereits durch Laternen beleuchtet (in Bereichen der Wohnanlagen im Norden zusätzlich durch Kugellampen).

Die Beleuchtung soll bis zum Gewerbepark fortgeführt werden (oder sogar bis zur „Blauen Brücke“?). Somit wird auch die Verschmutzung mit künstlichen Lichtquellen erweitert, sogar in einen Bereich hinein, der nur mehr locker bzw. gar nicht mehr von der Siedlungsbebauung geprägt ist.

Künstliches Licht trägt nicht nur zum Insektenrückgang bei (z.B. Nachtfalter und hier besonders auch am Wasser lebende Insekten), sondern kann auch andere dämmerungs- und nachtaktive Tiergruppen negativ betreffen, u.a. Fledermäuse. Laut FNP/LP befindet sich unter der Brücke des Autobahnzubringers ein bedeutender Bestand an Wasserfledermäusen (Anhang IV-Art der FFH-Richtlinie). Falls dieses Vorkommen noch aktuell ist, müsste eine mögliche Störung des Ein-/Ausflugs des Aufenthaltsquartiers sowie der Flugorientierung durch eine evtl. geplante Beleuchtung unter der Brücke und entlang des Weges näher untersucht werden.

5. Kehr- und Winterdienst

Schneeräumung ist für den Winterdienst sicher einfacher auf Asphalt, erfordert aber vermutlich einen umfangreicheren Einsatz. Sowohl Laub bei Nässe als auch Reifglätte oder überfrierende Nässe im Winter sind auf Asphalt rutschgefährdender und somit gefährlicher als auf der raueren Oberfläche einer wassergebundenen Decke. Bislang wurde der Laubfall im Herbst erst im Zuge der ersten Schneeräumung von der Wegfläche geräumt, im Winter bei Bedarf nur mit Splitt gestreut. Um dem Anspruch der ganzjährigen Befahrbarkeit gerecht zu werden, wird allerdings der Räumdienst angesichts der heutigen Beschwerde- oder gar Klagebereitschaft seitens der Bevölkerung, nicht nur bei Laubfall mit der Kehrmaschine sowie bei Schneefall öfter tätig werden und dem Splitt ggf. Salz beimischen müssen. Salz kann die angrenzende Vegetation beeinträchtigen. Splitt muss nach der Wintersaison arbeitsaufwendig und mit einer nicht zu vernachlässigenden Ökobilanz entsorgt bzw. wiederaufbereitet werden. Dagegen kann Splitt auf der unbefestigten Decke liegen bleiben.

6. Problembereiche und offene Fragen

Zwar hat die Untere Naturschutzbehörde (UNB) am Landratsamt bereits 2014 ihr Einverständnis zu der geplanten Maßnahme erteilt. Aber:

- Das Bewusstsein und die Dringlichkeit für umweltgerechtes Handeln in Zeiten von Klimawandel und Rückgang von Arten und Lebensräumen haben sich seit 2014 erheblich verschärft.
- Seit der Anfrage wurde die Biotopkartierung erst kürzlich aktualisiert und wertet nun einen Bereich des begleitenden Ufersaums als „prioritären Lebensraumtyp“ nach FFH-Richtlinie auf.
- Die einer Versiegelung entgegenstehenden Satzungen in BP Nr. 51 und BP Nr. 63 für die Wegabschnitte in deren Geltungsbereich wurden offenbar nicht berücksichtigt.
- Das Einverständnis der UNB erfolgte damals wie heute alleine auf die Anfrage nach Asphaltierung des vorhandenen Weges. Angaben zu Wegbreiten, technischer Bauausführung oder evtl. sonstigen begleitenden Maßnahmen, um anlage- und baubedingte Wirkungen abschätzen zu können, lagen nicht vor.
- Das Einverständnis der UNB erfolgte mit Auflagen: U.a. darf die Befestigung auf der östlichen Wegseite in Richtung Loisach-Gehölzsaum nicht über die Ausgangsbreite des bestehenden Weges (bisheriges Planum) hinaus erweitert werden. Nur unter dieser Bedingung sieht die UNB keine Rechtsgrundlage gegeben, das Vorhaben auf potentiell schädliche Auswirkungen bzw. die Verträglichkeit auf die Schutzgüter näher zu überprüfen oder von vorneherein zu untersagen.

Da es sich bei der geplanten Baumaßnahme nicht nur um eine Asphaltierung des bestehenden, derzeit durchschnittlich rund 2 m breiten Fuß-/Radwegs handelt (zumindest augenscheinlich), sondern gleichzeitig um eine Verbreiterung auf 2,50 m plus Bankette von je 0,30 m Breite, stellen sich aus Sicht des BN folgende Fragen:

- Welcher Wegaufbau ist grundsätzlich geplant? Eignet sich der vorhandene Weg als Unterbau? Wie breit und wie tief muss ggf. ausgekoffert werden?
- Über weite Teilabschnitte der gesamten Wegstrecke sind die Platzverhältnisse sehr beengt (insbesondere im Bereich der bestehenden Lampen im Nordabschnitt, im Bereich von Hecken und Gartenzäunen zwischen Walsersteg und Paradiesweg, entlang der St 2370 und im Bereich der Kleingartenanlage). Selbst wenn das ursprüngliche Planum bei der Anlage des vorhandenen Weges breiter als 2 m war und seitdem von den Rändern her etwas eingewachsen ist – wie soll die Anlage des asphaltierten neuen Weges in diesen Bereichen möglich sein, ohne dabei dem Ufergehölz einschließlich Saum oder auch einzelnen Großbäumen, die bereits jetzt sehr nahe am Wegrand stehen, näher zu kommen und/oder sie zu beeinträchtigen? Muss auf der Loisachabgewandten Seite z.T. unmittelbar bis an die Zäune, Hecken und Grundstücksgrenzen heran asphaltiert werden (siehe aktuell Einmündung Walsersteg)?
- Wie werden die randlichen Anschlüsse/Übergänge an den Weg bzw. die Bankette gestaltet, insbesondere da, wo Geländeunebenheiten ausgeglichen sowie Abgrabungen und Aufschüttungen vorgenommen werden müssen?
- Wohin/wie wird das Oberflächenwasser abgeleitet?
- Wie wird der Gehölzsaum einschließlich sehr nahe am Weg liegender Großgehölze und deren Wurzeln während der Bauphase geschützt?
- Wie wird bei einer Streuung im Winter der Eintrag von Salz in die biotopkartierten Gehölzsäume respektive den prioritären Lebensraumtyp verhindert?
- Ist die konkrete Bauplanung noch zur Genehmigung vorzulegen?

- Fließt in die konkrete Bauplanung ökologisches Know-How ein? Gibt es eine ökologische Baubegleitung?

7. Vorhandene asphaltierte Alternativstrecken; Beschränkung der Asphaltierung

Von Süden kommend gibt es mit dem ‚Paradiesweg‘ ab seiner Einmündung in den Loisachuferweg bereits einen vorhandenen asphaltierten ‚Fuß-/Radfahrer frei‘-Weg Richtung Innenstadt. Auch die Straßen ‚Am Poign‘, ‚Badstraße‘, ‚Am Loisachbogen‘ und ‚Bürgermeister-Schweiger-Str.‘ können genutzt werden, da hier Durchgangsverkehr fehlt.

Beschränkung der Asphaltierung:

Der Vorschlag von G. Kleine (s. Leserbrief im ILB vom 16.11.21) sollte ggf. erwogen werden: Die Stadt beschränkt die Asphaltierung auf den rund 100 m langen Bereich nach der Johannisbrücke bis zum Beginn des Bürgersteigs kurz vor der bestehenden Schranke, denn in diesem Abschnitt fehlt ein Bürgersteig entlang der ‚Barbezieux-Straße‘. Hier wäre ausreichend Platz, ohne den Gehölzsaum zu beeinträchtigen, der hier auch noch nicht biotopkartiert ist, hier ist der Weg schon am städtischsten geprägt, bildet bei längerem Regen große Pfützen und ist zum Teil bereits befestigt. – Wobei gerade dieser Abschnitt zeigt (wie viele weitere Fuß-/Radwege im Stadtgebiet): Auch asphaltierte Decken schützen nicht auf Dauer vor Pfützenbildung und Oberflächenschäden und -unebenheiten. Ebenso wenig wie vor Verschmutzung, z.B. in Nachbarschaft zu landwirtschaftlich genutzten Flächen (z.B. Radweg nach Achmühle/Eurasburg).

Fazit/Zusammenfassung

Die Privilegierung des Autos ist nicht mehr zeitgemäß. Eine undifferenzierte einseitige Privilegierung des Radverkehrs auf Kosten des Fußvolks und der Erholungsfunktion im nahen Wohnumfeld sowie auf Kosten der natürlichen Lebensgrundlagen ist aber ebenfalls abzulehnen. Eine Flächenversiegelung ist hier nicht wirklich nötig, weitere Lichtverschmutzung und jede Art von Beeinträchtigung des biotopkartierten, größtenteils durch das BayNatSchG und EU-Recht geschützten Gehölzsaums an der Loisach sind zu vermeiden. Die Vorteile der Asphaltierung des bestehenden Weges stehen unseres Erachtens in keinem Verhältnis zu den Nachteilen. Das Vorhaben widerspricht ferner Zielen des FNP/LP sowie den Satzungen der rechtsgültigen Bebauungspläne Nrn. 51 und 63 für die Teilabschnitte des Weges innerhalb deren Geltungsbereich.

Wenn Kommunen nicht konkret vor der Haustür anfangen, geplante Vorhaben sorgfältiger vor dem Hintergrund von Klimawandel und Verlust der Arten- und Lebensraumvielfalt abzuwägen, sind weltweite Klimakonferenzen sinnlos. Ebenso ist das Bekenntnis des Wolfratshauer Stadtrats zum Klimanotstand nur etwas wert, wenn es auch umgesetzt wird.