



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
60	StR Ludger Wilde	30.08.2019
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Ulrike Viets	25659	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde	04.09.2019	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hombruch	17.09.2019	Kenntnisnahme
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	18.09.2019	Kenntnisnahme
Hauptausschuss und Ältestenrat	26.09.2019	Kenntnisnahme
Rat der Stadt	26.09.2019	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt

Rheinischer Esel - Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplans Dortmund-Süd

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt nimmt die für die Stadt Dortmund positive Entscheidung der Bezirksregierung Arnsberg als höhere Naturschutzbehörde und die Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplans Dortmund-Süd durch die untere Naturschutzbehörde zur Kenntnis.

Personelle Auswirkungen

keine

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind in der Vorlage Drucksache Nr. 09274-17 dargestellt, hierauf wird verwiesen.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

Im Verfahren zur Asphaltierung des Rad- und Wanderweges Rheinischer Esel hat der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde einer Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplans Dortmund-Süd widersprochen, siehe Vorlage Drucksache Nr. 12361-18. Der Rat der Stadt hat entschieden, dass dem Widerspruch des Beirates für den Teil des Weges, der durch das geplante Naturschutzgebiet führt, stattgegeben wird, d.h. hier wird einer Asphaltierung nicht zugestimmt. Die untere Naturschutzbehörde muss für diesen Teil des Weges die Befreiung versagen.

Für die übrigen Wegebereiche hat der Rat beschlossen, dem Widerspruch nicht zu folgen. Gem. § 75 Landesnaturschutzgesetz muss die höhere Naturschutzbehörde über die Befreiung entscheiden.

Dies hat die zuständige Bezirksregierung Arnsberg mit Zustimmungsbescheid vom 13.08.2019 getan.

Nachfolgend wird aus dem Schreiben zitiert:

„Hiermit erteile ich Ihnen gemäß § 75 Abs. 1 Satz 4 des Landesnaturschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen (LNatSchG) die mit o.g. Bericht vom 2.Juli 2019 beantragte Zustimmung zur Erteilung einer Befreiung von der im Landschaftsplan Dortmund-Süd für alle Landschaftsschutzgebiete gültigen Festsetzung 1.2.1.10 des Landschaftsplans (Verbot der äußerlichen Veränderung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen) für die Asphaltierung des Rad- und Wanderweges „Rheinischer Esel“ auf dem Streckenabschnitt zwischen der Hellerstraße und der Stadtgrenze Witten, mit Ausnahme des Streckenabschnitts entlang des geplanten Naturschutzgebietes (Nr. 28 „Großholthausener Mark“, Entwurf Landschaftsplan der Stadt Dortmund mit Stand vom Juli 2017).

Die Durchführung der Verbotsfestsetzung würde zu einer unzumutbaren Belastung führen.

Begründung:

Die Wegtrasse ist im derzeit rechtskräftigen Landschaftsplan Dortmund-Süd als Landschaftsschutzgebiet - LSG-4510-0010 „Ardey-Wälder“ - festgesetzt. Im Entwurf zur Neuaufstellung des Landschaftsplans Dortmund ist der Radweg in Teilen ebenfalls als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. In selbigem Entwurf ist die Radwegtrasse selbst nicht Bestandteil des dort festgesetzten Naturschutzgebietes.

Weitere Schutzgebiete bzw. geschützte Teile von Natur und Landschaft i.S.d. BNatSchG sind im Vorhabenbereich nicht festgesetzt - eine weitere Betroffenheit ist daher nicht ableitbar.

Die in Rede stehende Asphaltierung des „Rheinischen Esels“ in diesem Streckabschnitt unterliegt der Verbotsfestsetzung 1.2.1.10 des Landschaftsplans Dortmund-Süd durch den im o.g. Landschaftsschutzgebiet die äußerliche Veränderung von baulichen Anlagen und Verkehrsanlagen untersagt ist.

Gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) kann von den Verboten nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn

- 1. dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder*
- 2. die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.*

Von diesem Antragsrecht hat nach der am 24.Juli 2018 intern getroffenen Entscheidung das für die Durchführung der geplanten Arbeiten zuständige Tiefbauamt der Stadt Dortmund Gebrauch gemacht.

Die technischen Dienste Grün beim Tiefbauamt der Stadt Dortmund machten in ihrer Stellungnahme vom 5. September 2018 geltend, dass es in den Jahren 2014 und 2015 zu 12 Einsätzen der dortigen Unterhaltungskolonnen gekommen sei, die zu Unterhaltungskosten in Höhe von rund 10.000,-€ geführt hätten. Die danach beauftragte Vertragsfirma habe für die großflächige Beseitigung von Schäden und der Nachdeckung von Dolomit-Sand auf langer Strecke 30.000,-€ in Rechnung gestellt. Jedoch seien im Jahr 2016 bereits erste Nachbesserungen im Dolomit-Sandbereich auf Grund von Auswaschungen erforderlich gewesen. Dieses wird sich in den nächsten Jahren mit längerer Liegezeit der wassergebundenen Decke wiederholen. Der von Ihnen dokumentierte finanzielle Aufwand für die in kurzen zeitlichen Abständen wiederholte Instandsetzung ist plausibel und stellt eine unzumutbare Belastung in Sinne von § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG dar.

Die Vereinbarkeit der Asphaltierung des Wegeabschnitts mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurde geprüft und kann grundsätzlich als gegeben angesehen werden. Entstehende negative Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu kompensieren.

Die Teilasphaltierung stellt einen Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG dar. Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach Maßgabe des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen und gem. Abs. 4 für den jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Zur Berechnung der Kompensation wurden folgende Eckdaten herangezogen:

Die Breite des Wegs differiert zwischen 2 und 4 m über die in Rede stehende Strecke. Geplant ist, den vorhandenen Weg im Bestand zu asphaltieren - Anpassungen der Wegegestalt im Sinne einer einheitlichen Breite (Verbreiterung) sind nicht vorgesehen. Ein detailliertes Vermessungsergebnis des Weges liegt nicht vor. Aus diesem Grund wurde der Eingriff über einen gemittelten Wert von 3,10 m Breite über die Gesamtstrecke quantifiziert. Erhebliche Eingriffe in wegbegleitende Strukturen, insbesondere Gehölze, sind nicht vorgesehen.

Der Wegabschnitt, welcher weiterhin als wassergebundene Wegedecke bestehen bleiben soll, ist nicht im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu bewerten - hier handelt es sich um eine Unterhaltungsmaßnahme i.S.d. § 30 Abs. 2 Nr. 2 LNatSchG NRW.

Im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Dortmund wurde die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung angepasst. Im Ergebnis verbleibt durch die Teilasphaltierung des „Rheinischen Esels“ ein zu kompensierendes Defizit von insgesamt **15.888** Biotopwertpunkten.

Zur Herleitung im Detail:

(Weglänge x Breite x Biotopwert (wassergebunden)) - (Weglänge x Breite x Biotopwert (Asphalt, hell))
= Defizit

$(2.050 \text{ m} \times 3,1 \text{ m} \times 3) - (2.050 \text{ m} \times 3,1 \text{ m} \times 0,5) = 15.888$

Dem Asphalt sollen Beimengungen zugefügt werden, sodass eine helle Asphaltdecke aufgebracht wird. Insbesondere in Bezug auf das Landschaftsbild ist nach Ansicht der höheren Naturschutzbehörde dem Vermeidungsgrundsatz gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG entsprochen. Aufgrund der vergleichsweise „positiven“ Eigenschaften wird der helle Asphalt von 0 Punkten (Schwarzdecke) auf 0,5 Punkte aufgewertet (Minderung Beeinträchtigung Landschaftsbild, geringeres Potential Wärmespeicherung).

Im Rahmen der Kompensationsplanung ist vorgesehen, Lücken in den wegbegleitenden Gehölzstrukturen durch entsprechende Anpflanzungen zu schließen. Da diese Maßnahme nur wenige Bereiche des Weges umfassen kann, ist hierdurch kein vollständiger Ausgleich des Defizits möglich. Weitere Kompensationsmaßnahmen sind daher extern zu erbringen. Die höhere Naturschutzbehörde empfiehlt, etwaige externe Kompensationen im engeren räumlichen Zusammenhang mit dem „Rheinischen Esel“ durchzuführen und hierbei bezüglich der Maßnahmenart auf eine Förderung von Amphibien abzustellen. Diese sind, unter Einbeziehung des Biotopverbunds auf eine Aufwertung der Landlebensräume sowie die Aufwertung bzw. Neuschaffung von Laichgewässern, zu konzentrieren.

Im Vordergrund der artenschutzrechtlichen Bewertung steht, ob es im Zuge der Teilasphaltierung zu erheblichen Beeinträchtigungen von Amphibien kommen kann. Vorab ist festzuhalten, dass der „Rheinische Esel“ bereits seit den 1980er Jahren im Bereich Dortmund als Rad- und Wanderweg genutzt wird und hierdurch bereits potentielle Vorbelastungen durch verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Amphibien zu unterstellen sind. In Bezug auf artenschutzfachliche Belange (speziell Erdkröte) wurde das LANUV beteiligt.

Über das Vorkommen von Amphibien liegen folgende Erkenntnisse vor:

- @LINFOS: Lt. VB-A-4510-102 „Bäche und angrenzende Flächen im Dortmunder Südwesten“ (Datenerfassung 29.11.2011) sind Vorkommen der Arten Kammmolch, Grasfrosch und Feuersalamander bekannt.
- Funde Herr Münch: Fund von insgesamt 9 Erdkröten (Termin 02.04.2019 21:30 bis 22:00 Uhr)
- Arbeitsgemeinschaft Amphibien- und Reptilienschutz in Dortmund e.V. (i.F. AGARD): Funde von Amphibien im Bereich Kruckeler Straße zwischen 2016 und 2019 durch Schutzzäune (vorgefundene Arten: **Erdkröte**, Bergmolch, Teichmolch, Grasfrosch (einmalig)).

Auf Nachfrage bei der Biologischen Station Unna | Dortmund, dem LANUV sowie dem Umweltamt der Stadt Dortmund sind hierüber hinaus keine weiteren Erkenntnisse zum Vorkommen von Amphibien und dessen Wanderbewegungen im relevanten Raum bekannt.

Bei den Amphibienfunden von Herrn Münch und dem AGARD e.V. handelt es sich um aktuelle Daten. Wie o.g. wurden Erdkröte, Teichmolch, Bergmolch und einmalig Grasfrosch vorgefunden. Erdkröte ist die mit Abstand am häufigsten vorgefundene Art. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die für die Biotopverbundfläche „VB-A-4510-102“ angegebenen und planungsrelevanten Arten Kammmolch und Feuersalamander nicht nachgewiesen werden konnten. Für die Biotopverbundfläche

ist auch der Umstand mit einzubeziehen, dass diese in einer Flächengröße von knapp 400 ha abgegrenzt ist und daher weit mehr Biotope und Strukturen umfasst, als die Trasse des Radwegs.

Aus den o.g. Gründen wird im Weiteren davon ausgegangen, dass ein Vorkommen planungsrelevanter Amphibienarten nicht zutrifft. Vor diesem Hintergrund sind die Bestimmungen und Folgen des besonderen Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG nicht weiter zu betrachten.

Da es sich offensichtlich um mögliche Beeinträchtigungen sog. nicht planungsrelevanter Arten handelt, sind die Bestimmungen des allgemeinen Artenschutzes gem. § 39 BNatSchG anzuwenden. Gem. § 39 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, „wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen, oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten“. Gegenstand der hier vorzunehmenden Bewertung sind die letztgenannten Aspekte Verletzung und Tötung infolge der Teilasphaltierung und deren Auswirkungen.

Nach Einschätzung des LANUV ist der „Rheinische Esel“ im betroffenen Bereich als Wanderkorridor bzw. Jagdraum von Amphibien einzustufen. Aufgrund der vorliegenden Informationen teilt die höhere Naturschutzbehörde diese Einschätzung, jedoch ist die Bedeutung des Rheinischen Esels als Wanderkorridor bzw. Jagdraum im Detail unbekannt.

Das LANUV empfiehlt daher unabhängig von der geplanten Asphaltierung des Weges eine schutzzaugengestützte Amphibienerhebung entlang möglicher Querungsbereiche des „Rheinischen Esels“, zur Gewinnung qualitativ geeigneter Daten über das tatsächliche dortige Vorkommen (und Populationsgröße) von Amphibien. Aufgrund dieser Daten ist dann fachlich zu entscheiden, ob und in welchem Umfang amphibienschutzbezogene Maßnahmen auch im Hinblick auf die Asphaltierung zu ergreifen sind. Die höhere Naturschutzbehörde folgt dieser Empfehlung.

In Bezug auf mögliche Barrierewirkungen eines asphaltierten Weges (z.B. Wärmebarriere) auf Amphibien (speziell Erdkröte) fließt die Einschätzung des LANUV mit ein. Nach dessen fachlicher Einschätzung ist die Beschaffenheit der Oberfläche eines Weges - ob asphaltiert oder wassergebunden - von nachrangiger Bedeutung. Konflikte mit Rad- und/oder Wanderverkehr seien vorwiegend in dem Verhalten der Art begründet. Demnach verharren insbesondere männliche Erdkröten zur Wanderzeit für einige Dauer im randlichen Bereich einer Fahrbahn (bis etwa 60 cm). Eine Fahrbahn stellt für die Tiere aufgrund ihrer Merkmale einen gut einsehbaren und überschaubaren Bereich dar. Dort halten sie Ausschau nach vorbeikommenden, weiblichen Individuen, um diese „in Beschlag“ zu nehmen und gemeinsam zum Laichgewässer zu ziehen. Der Umstand, dass Individuen der Erdkröte auf Wegstrukturen verweilen ist dem Paarungsverhalten dieser Art geschuldet. Wie o.g. nimmt die Beschaffenheit des Untergrundes eine untergeordnete Bedeutung ein - ausschlaggebend für dieses Verhalten sind die für die Erdkröte vorteilhaften Sichtbeziehungen. Neben ihrer Funktion als Wanderkorridor kommen Fahrbahnen aufgrund der vorteilhaften Sichtbeziehungen ebenfalls die Funktion als Jagdraum zu.

Der Aspekt der Wärmebarriere infolge einer Asphaltierung wird gleichwohl als nachrangiger Aspekt bewertet. Erdkröten, wie Amphibien im Allgemeinen, sind aufgrund ihrer Biologie an feuchte Lebensräume gebunden. Wanderungen finden daher fast ausschließlich bei feuchter (kühler)

Witterung statt (Regenwetter/ hohe Luftfeuchtigkeit; Dämmerung/ Nacht). Aufgrund des annähernd durchgängigen, beidseitigen Gehölzbestands des Rheinischen Esels, ist dieser nahezu vollständig beschattet. In den Monaten des Frühjahrs, in denen die Gehölze noch nicht (vollständig) belaubt sind, ist mit zu beachten, dass das Frühjahrsklima vergleichsweise kühl und feucht ist - eine gewisse Teilbeschattung des Weges ist auch hier gegeben.

Das Phänomen des „Festklebens“ von Amphibien auf asphaltierten Flächen sei lt. LANUV ein eher seltenes Phänomen. Hiervon betroffen seien vorwiegend Jungtiere, welche nahezu voll besonnte Asphaltwege nutzen. Beim Rheinischen Esel liegt eine gegenteilige Situation vor.

In Bezug auf den Aspekt der „Wärmebarriere“ wird der Umstand, dass die geplante Versiegelung durch hellen Asphalt erfolgen soll, seitens der höheren Naturschutzbehörde als artenschutzfachlich geeignete Minderungsmaßnahme angesehen.

Zusammengenommen wird aufgrund des oben Beschriebenen nicht davon ausgegangen, dass eine Teilasphaltierung des „Rheinischen Esels“ zu erheblichen Konflikten mit den Belangen des Amphibienschutzes führen wird.

In Bezug auf weitere Tierarten - z.B. Fledermäuse, Brutvögel - sind aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde durch die geplante Teilasphaltierung keine zusätzlichen Beeinträchtigungen, welche als erheblich zu bewerten sind, erkennbar. Grund hierfür ist, dass die Wegetrasse im Bestand ausgebaut werden soll - Verbreiterungen der Trasse sind nicht vorgesehen. Vor diesem Hintergrund sind keine Eingriffe in bisweilen nicht versiegelte Biotopstrukturen, insbesondere Gehölzbestände, erkennbar. Artenschutzrechtliche Konflikte i.S.d. § 44 BNatSchG, welche auf die Tötung und Verletzung sowie die Zerstörung von Lebensstätten abstellen, sind vor diesem Hintergrund nicht zu besorgen. Für den Aspekt der Störung ist zu beachten, dass der Rad- und Gehweg bereits besteht und als solcher genutzt wird. Zusätzliche, artenschutzrechtlich relevante Störungen, werden nicht erwartet.

Durch eine geregelte Bauzeit (außerhalb der Brutzeit) können aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde mögliche zusätzliche Störwirkungen (Lärm) in geeigneter Weise minimiert werden.“

Fazit

Damit hat die Bezirksregierung Arnsberg als höhere Naturschutzbehörde die Argumentation der unteren Naturschutzbehörde bestätigt, siehe Vorlage Drucksache Nr. 12361-18 und Beantwortung der Anfrage Drucksache Nr. 12627-18. Lediglich hinsichtlich der Eingriffsbewertung einer hellen Asphaltdecke wurden Korrekturen eingebracht. Hier werden nur noch 0,5 statt 1,5 Wertpunkte pro qm berechnet.

Die Befreiung für die Asphaltierung des Rheinischen Esels zwischen der Stadtgrenze Witten und der Westseite des geplanten Naturschutzgebietes sowie der Ostseite des geplanten Naturschutzgebietes bis zur Hellerstraße wird daraufhin von der unteren Naturschutzbehörde mit den folgenden Auflagen erteilt.

Auflagen zur Eingriffsminimierung:

- Der Weg ist in der vorhandenen Breite zu belassen.
- Eingriffe in die trassenbegleitenden Gehölzstrukturen sind zu unterlassen. Die Vorgaben der DIN 18920 sind, wo erforderlich, zu beachten.
- Eingriffe in trassenbegleitende Saumstrukturen sind auf das unabdingbar notwendige Maß zu begrenzen.
- Die Erstellung von Baustelleneinrichtungsflächen ist so eingriffsarm wie möglich durchzuführen. Die Lage dieser Flächen ist im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Die Bauarbeiten sind außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Wanderungszeiten der Amphibien durchzuführen, und zwar in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Januar des jeweiligen Jahres.
- Als Wegebelag ist Asphalt mit hellen Zuschlagsstoffen zu verwenden.

Auflagen zur Eingriffskompensation:

- Es sind Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zu entwickeln, die einem Biotopwertdefizit von 15.888 Ökopunkten entsprechen:
 - Entlang des „Rheinischen Esels“ sind ergänzende Gehölzpflanzungen, z. B. im Bereich der Kreuzung mit der Straße „Am Hülsenberg“ vorzunehmen.
 - Der überwiegende Teil des Biotopwertdefizits ist durch amphibienfördernde Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang des „Rheinischen Esels“ zu kompensieren.
- Zur Ermittlung der Bedeutung des „Rheinischen Esels“ für die Amphibienwanderung und als Grundlage für die vorgenannten amphibienfördernden Maßnahmen ist zur nächsten Wanderzeit (Frühjahr 2020) eine Amphibienerhebung durchzuführen.
- Die Planung und Ausführung der Amphibienerhebung sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen und jeweils mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Die Kosten für die Planung und Durchführung der Maßnahmen trägt der Vorhabenträger.
- Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens 2 Jahre nach Fertigstellung der Asphaltierung zu realisieren.