

Gudrun Fürtges, ADFC-Sprecherin für Mülheim, 2.2.22

Stellungnahme des ADFC in Mülheim zu Plänen für den Fossilienweg

Verschiedene Anträge an Bezirksvertretung und Ratsausschüsse sowie Leserbriefe und Kommentare in den Medien wenden sich gegen eine geplante Befestigung des Fossilienwegs, weil sie eine Beeinträchtigung der Natur durch Versiegelung und eine Belästigung oder gar Gefährdung der zu Fußgehenden durch schnelle Radfahrende befürchten.

Diesen Befürchtungen möchte ich entschieden widersprechen:

1. Der menschengemachte Klimawandel erfordert eine Verkehrswende zu deutlich mehr Anteilen der nachhaltigen, aktiven Bewegungsarten zu Fuß, in öffentlichen Verkehrsmitteln und per Rad. Um den Umstieg zu befördern, muss die Infrastruktur einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt entsprechend angepasst werden, um sicher, komfortabel und zügig voranzukommen.
2. Der Straßenzug Kassenberg/Düsseldorfer Straße ist eine schlechte Alternative für Pendler, aber insbesondere auch für Familien mit Kindern und Schüler, nämlich eine unangenehme, durch zahlreiche Ein- und Ausfahrten gefährliche Geh- und Radfahrstrecke. Es handelt sich um einen zu schmalen Zweirichtungsradweg (teilweise erreicht er in der Breite nicht einmal die Maße einfacher Radwege) neben einem ebenfalls häufig nicht normgerechten Gehweg. Er biegt auch mal nach einem Parkstreifen im rechten Winkel ab, und nur Insider finden auf Anhieb den Anforderungsknopf der Ampel da, wo er auf Höhe des Heuwegs auf die „richtige“ Straßenseite wechselt. Ein Beispiel dafür, wie erwünschte Verkehrsarten auf den Restflächen des motorisierten Verkehrs zusammengedrängt werden!
3. Leider ist der schattige, teilweise in einem Einschnitt entlang des Steinbruchs gelegene Lieblingsspazierweg der Broicher aber ein schwieriger Standort für den Wegebau. Der Fossilienweg auf der ehemaligen Trasse der Ruhrtalbahn ist nicht bei jeder Witterung in gutem Zustand. Es ist bekannt, dass die jahrzehntelange Belastung solcher (Güter)Bahnstrecken zu einer starken Bodenverdichtung führt.
Die wasserstauenden „Saarner Mergelschichten“ – aus dem anstehenden Untergrund fabrizierte einst die Ringofen-Ziegelei auf dem Steinbruchgelände sogar Baumaterial – bilden einen zusammengebackenen Untergrund, der zu Staunässe führt.
Vermutlich spielt zur Degradierung der Wegoberfläche auch die charakteristische Schattenlage und der Laubanfall durch die (wunderschöne) Baumkulisse eine Rolle.

4. Im Ruhrgebiet haben wir die berechtigte Sorge, durch zusätzliche Siedlungs- und Verkehrsflächen auf Kosten von Wald und Grünland der Umweltzerstörung Vorschub zu leisten und dem Mikroklima zu schaden. Allerdings ist der jahrelang privilegierte Ausbau von Wegstrecken in sogenannter „wassergebundener Bauweise“ schon bei mittlerer Belastung eine Sackgasse: Die Strecken lösen sich je nach Naturboden bei Trockenheit sandig auf – oder stehen wie unser Fossilienweg nach 2 Regentagen in voller Breite unter Wasser. Inzwischen empfiehlt der Regionalverband Ruhr bzw. schreibt vor, dass neue Radverkehrsnetze auf andere Weise allwettertauglich befestigt werden. In der WAZ für Oberhausen vom 26.11.21 konnte man nachlesen, „dass der RVR, der die Asphaltierung wichtiger Radwegeverbindungen im Ruhrgebiet unterstütze, wassergebundene Wegebeläge hinsichtlich ihrer Versickerungsfähigkeit für stark überschätzt und zudem für sehr pflegeintensiv halte.“ (WAZ OB, 26.11.21)
5. Dazu ein Beispiel aus unserer nördlichen Nachbarstadt, wo auf Antrag der CDU die Rad- und Wanderwege entlang des Rhein-Herne-Kanals überprüft wurden und jetzt erneuert werden. Teilweise tritt dort der Schotter des Unterbaus offen zutage. „Die Schlaglöcher, die auf diesen Wegen mit der Zeit entstehen, sind nicht nur für Radfahrer gefährlich“, sagt Frank Bandel, der für die CDU im Umweltausschuss sitzt. Und zu reparieren sei so eine beschädigte Stelle in einer nicht-gebundenen Fläche kaum. (Zitat aus: WAZ OB, 26.11.21)
6. Zudem sei diese mit der Zeit ebenso wenig wasserdurchlässig wie der von Kritikern monierte Asphalt, den die CDU als nicht umweltfeindlich einstuft. Nachteile für die Ökologie seien nicht gegeben. „Radwege mit asphaltierter Deckschicht stellen keine Versiegelung dar, da das Wasser seitlich im Boden versickert und den Pflanzen zur Verfügung steht“, heißt es im Antrag der CDU-Fraktion. (Zitat aus: WAZ OB, 26.11.21)
7. Wir Radfahrende stehen klar auf der Seite von Natur- und Klimaschutz – keine Frage! Auf dem Fossilienweg soll es keine Maßnahmen zulasten der Natur wie etwa Baumfällungen geben. Flächenversiegelung ist zu vermeiden, und für einige der beschriebenen Streckenabschnitte sollte über begleitende Rigolen nachgedacht werden. Das sind Vertiefungen zur Aufnahme und Versickerung größerer Regenmengen. (Ein Fuß- und Radweg durch die Kleingartenanlage Römerstraße in Styrum wurde damit dauerhaft saniert.)
8. Um den entspannenden Charakter des MÜGA-Standorts Fossilienweg zu erhalten, befürworten wir die in der Stellungnahme der Mülheimer Stadtverwaltung erwogenen Maßnahmen zur

„Entschleunigung“ und zum verständnisvollen Miteinander aller seiner Nutzer, ob sie nun zu Fuß oder per Pedal, mit oder ohne Hund, mit Walking- und Wanderstöcken oder im Rollstuhl unterwegs sind.

9. Der Fossilienweg verdient eine Aufwertung für die nachhaltigen Nutzergruppen, denn er verbindet nicht nur die Stadtteile Broich und Saarn. Wenn er durch eine Brücke über den Heuweg zur Alten Straße und zum Nachbarsweg „pendlerfähig“ verlängert wird, ergeben sich neue Potenziale für Verbindungen nicht nur nach Kettwig, sondern auch nach Ratingen, Angermund und in die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Anhang

Link zu einer Studie zum Thema „Versiegelung und Radwege“ aus Mecklenburg-Vorpommern: <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/Studie-zur-Versiegelungswirkung-von-Radwegen>

Sind Asphaltadwege ökologisch bedenklich?

Veröffentlicht am Dienstag, 06. Oktober 2009 17:04

Immer wieder wird die Verwendung von Asphalt beim Bau von Radwegen mit der Begründung abgelehnt, dass Asphaltadwege eine besonders hohe Versiegelungswirkung hätten. Eine Studie der Mecklenburg-Vorpommerschen Landesregierung kommt zu einem anderen Ergebnis:

Radwege mit asphaltierter (gebundener) Deckschicht stellen keine Versiegelung der Landschaft dar. Radwege mit ungebundenen Materialien wie Splitt, Schotter, Sand oder Brechgut aus Abrissobjekten sind keine ökologisch begründbaren Alternativen.

Untersucht wurde die Versiegelungswirkung von Radwegen anhand der Messung und dem Vergleich von Daten zur Bodenverdichtung und zum Wasserhaushalt unter Radwegen, im Böschungsbereich und im angrenzenden natürlichen Gelände.

Immer wieder werden, auch innerorts, Radwege statt in Asphalt mit einer wassergebundenen Decke (vulgo: Sand) gebaut. Diese Wege beulen nach wenigen Regenfällen aus und sind dann oft kaum noch benutzbar. Bisher wurde die Verwendung wassergebundener Materialien immer mit den angeblich besseren Versickerungseigenschaften der sandigen Oberfläche begründet. Für diese Annahme existierte bisher kein wissenschaftlicher Beleg. Die Studie des Landes Mecklenburg füllt nun diese Wissenslücke und zeigt, dass asphaltierte Radwege durchaus ökologisch vertretbar sind und die Verwendung wassergebundener Oberflächen im Radwegebau nicht mehr mit ökologischen Argumenten bemäntelt werden kann.

Radwegoberflächen

Immer wieder wird die Verwendung von Asphalt beim Bau von Radwegen mit der Begründung abgelehnt, dass Asphaltwege eine besonders hohe Versiegelungswirkung hätten. Hier eine Zusammenfassung, warum das nicht richtig ist.

Zudem gibt es eine [Studie der Mecklenburg-Vorpommerschen Landesregierung](#), die belegt, dass *"Radwege mit ungebundenen Materialien wie Splitt, Schotter, Sand oder Brechgut aus Abrissobjekten keine ökologisch begründbaren Alternativen"* sind.

Argumentesammlung zur vermeintlichen ökologischen Vorteilhaftigkeit wassergebundener Decken

Versickerung

- Wassergebundene Decken sind stark verdichtet, Regenwasser dringt nicht in sie ein, sondern fließt fast komplett seitlich ab. Diesbezüglich unterscheiden sie sich kaum von Asphaltdecken, da Radwege im Außenbereich in der Regel nicht an die Kanalisation angeschlossen sind, d. h. Regenwasser versickert und steht der Grundwasserneubildung zur Verfügung.
- Mit zunehmendem Alter sinkt auch die Versickerungsleistung von gepflasterten Oberflächen, da sich die Zwischenräume zusetzen.

Aufheizung

- In ökologisch sensiblen, offenen Bereichen kann durch helle Farbbeimischungen (siehe unten) der Grad der Aufheizung, der hauptsächlich von der Helligkeit der Oberfläche abhängt, stark vermindert werden.

Landschaftsbild

- Bituminöse Decken können durch Farbbeimischungen in nahezu allen Farbtönen hergestellt werden.
- Bituminöse Decken können mit Splitt versehen werden und erhalten dadurch ein naturnäheres Aussehen, so dass sie von weitem kaum von wassergebundenen Decken unterschieden werden können.
- Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr verändert Radverkehr das Landschaftsbild nur unerheblich, da keine landschaftsverändernden Verkehrsbauten und breite, trennende Asphaltflächen notwendig sind. Eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur trägt zu einer Verkehrsverlagerungen von der Straße auf den Radweg bei, verringert dadurch Flächenversiegelung, Lärm und Abgase und ist damit positiv für die ökologische Gesamtbilanz einer Region zu sehen.

Fazit: Entkräftung des ökologischen Arguments

Wassergebundene Decken unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Wasserdurchlässigkeit nicht wesentlich von Asphaltdecken. Der Aufheizung sowie der Störung des Landschaftsbildes kann durch entsprechende Farbgebung entgegen gewirkt werden.

Gegenargumente zur vermeintlichen wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit wassergebundener Decken

Herstellungskosten und laufende Kosten

Wassergebundene Decken sind zwar preiswert in der Herstellung, aber teuer in der jährlichen Unterhaltung.

Kosten pro Kilometer

	Bau (2 m Breite)	Unterhaltung/ Jahr
Asphalt (freie Strecke)	90.000 €	300 €
Betonverbundpflaster (überwiegend Ortslage)	165.000 €	300 €
Wassergebundene Decke	40-50.000 €	3-5.000 €

(Lehmann GmbH, 2008)

Mehrfachnutzung

Die gemeinsame Nutzung eines Weges durch Radfahrer, Reiter, Land- und forstwirtschaftlichen Verkehr schließt die Anwendung wassergebundener Decken aus, da die anderen Nutzer zu einer Zerstörung des Radweges führen.

Steigungen

Wassergebundene Decken an Steigungen unterliegen einer verstärkten Erosion. Die Wege werden ausgewaschen und zerstört, Radfahrer können stürzen.

Überflutungsflächen

Wassergebundene Decken in Überflutungs- bzw. Hochwassergebieten werden bei jedem Hochwasser zerstört und müssen neu hergestellt werden.

Fazit: Entkräftung des Wirtschaftlichen Arguments

Die Herstellung einer Asphaltdecke ist pro Kilometer zwar doppelt so teuer wie die einer wassergebundenen Decke. Die mittleren jährlichen Reparaturkosten einer wassergebundenen Decke betragen jedoch mehr als das 10-fache einer Asphaltdecke. Für den erhöhten Pflegeaufwand stehen i. d. R. keine Gelder zur Verfügung.

Argumente aus Radfahrersicht

Wassergebundene oder betongepflasterte Fahrbahnoberflächen weisen einen erhöhten Rollwiderstand sowie einen verminderten Fahrkomfort auf:

- ungefastes Betonpflaster: 30 % höherer Energieverbrauch gegenüber Asphalt!
- gefastetes Betonpflaster: 40 % höherer Energieverbrauch gegenüber Asphalt!
- wassergebundene Decke: 50-100 % höherer Energieverbrauch gegenüber Asphalt!

(Lehmann GmbH, 2008)

Keine Allwettertauglichkeit:

- wassergebundene Decken sind nach Niederschlagsperioden oft über längere Zeiträume unbefahrbar, Radfahrer müssen auf Straßen ausweichen
- in Trockenperioden kommt es zu unangenehmer Staubbildung
-

Erlass des SMWA vom 11.03.2005

Eine gute Zusammenfassung von Argumenten für die Asphaltierung von Radwegen findet sich im Erlass des SMWA vom 11.03.2005 zu den Qualitätsstandards des SachsenNetz Rad:

Qualitätsstandards des SachsenNetz Rad

- Oberflächenbefestigung der Radfernwege und der Regionalen Hauptradrouten
- *„Hinsichtlich der Versiegelung unterscheiden sich bituminöse Bauweisen kaum von wassergebundenen Bauweisen, da das Niederschlagswasser immer breitflächig über die Bankette versickert und nicht in die Kanalisation eingeleitet wird. Parallel zu Straßen geführte Radwege sollten immer mit einer Asphaltbefestigung versehen werden.*
- *Ist eine herkömmliche bituminöse Bauweise aufgrund von ästhetischen (Landschaftsbild) oder ökologischen (Aufheizung der Oberfläche) nicht anwendbar, so sind nacheinander folgende Modifikationen zu prüfen:*
- *Aufhellung des Mischguts ... bzw. nachträgliches Einwalzen von hellem Split oder Kies*
- *Verwendung einer kombinierten Pflaster-/ Asphaltdecke*
- *Verwendung von ungefasten Betonsteinen (insbesondere zur Erhöhung der Sickerfähigkeit der Befestigung auf kurzen Abschnitten)*
- *[...]*
- *Wassergebundene Decken können nur im Ausnahmefall und nur auf kurzen Streckenabschnitten in ökologisch besonders sensiblen Bereichen zum Einsatz kommen. Diese Deckschichten besitzen einen hohen Rollwiderstand, werden schnell uneben und müssen jährlich überarbeitet werden, was zu hohen Unterhaltungskosten führt.*
- *In Neigungsabschnitten (s größer 5 %), im Bereich von Hochwasser- bzw. Überschwemmungsgebieten sowie bei der Benutzung des Weges durch schwere Nutzfahrzeuge (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr) können wassergebundene Decken nicht eingesetzt werden.“ (SMWA 2005)*

Quellen

- ADFC, FA Verkehr (ohne Jahr): Radwegebau in Wald und Flur. Fakten – Argumente – Forderungen (FAF) 11
- Borgwardt, Sönke (1994): Bewertung wassergebundener Befestigungen. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 26 (3), 1994
- Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbauplanung Lehmann GmbH (2008): Planung und Realisierung. Workshop Radtourismus am 21. Januar 2008
- SMWA (2005): Grundsätze bei der Planung und beim Bau touristischer Radwege im Freistaat Sachsen. Erlass des SMWA vom 11.03.2005, Az.: 52-3942.31/RVK