

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 36/0234/WP18
Federführende Dienststelle: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 16.12.2022
		Verfasser/in: Gero Röhke
Antrag auf Erteilung einer Befreiung von den Verboten des Landschaftsplanes für die Umplanung von Fahrbahnaufbau und Entwässerung im Bereich der Eisenbahnunterführung Am Dorbach		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.01.2023	Naturschutzbeirat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Naturschutzbeirat widerspricht der beabsichtigten Befreiung nebst Auflagen durch die untere Naturschutzbehörde nicht.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Infolge gravierender Schäden an der Brücke am Geusenweg musste ihre Tragfähigkeit auf 6 Tonnen beschränkt werden. Die wesentlichen Schäden (Ausbrüche des Mauerwerks, Ring- und Schrägrisse an den Seitenflächen des Bogens) befinden sich an den beiden Vorbrücken. Diese Schäden sind ein Indiz für die zunehmende Zerrüttung des Mauerwerks. Da keine lastverteilende Platte oberhalb des Bogens vorhanden ist, führen statische und dynamische Lasten im Zuge der Nutzung der Brücke durch den landwirtschaftlichen Verkehr zu derart großen Beanspruchungen des Mauerwerks, dass Steine herausgedrückt und der Mauerwerksverband gelockert werden.

Für mehrere landwirtschaftliche Flächen eines Landwirts ist die Brücke am Geusenweg die einzige Zufahrtmöglichkeit. Dies führt dazu, dass diese Flächen nicht mehr mit den heute üblichen schweren landwirtschaftlichen Geräten bewirtschaftet werden können. Aus diesem Grund soll eine alternative Zufahrtmöglichkeit über die weiter südlich gelegene Wirtschaftswegunterführung „Am Dorbach“ geschaffen werden. Die derzeitige Unterführung weist allerdings Defizite hinsichtlich der Höhe sowie der Befahrbarkeit auf. Die kleinste lichte Höhe beträgt aktuell nur 3,91 m. Für die heutigen, in ihren Abmessungen deutlich größeren landwirtschaftlichen Maschinen muss die Durchfahrthöhe vergrößert werden (ein üblicher Großraumladewagen für Heu und Stroh hat z. B. eine Höhe zwischen 3,80 und 4,00 m). Außerdem weist die derzeitige Wegeführung hinter der Unterführung keine ausreichenden Kurvenradien auf, um mit den landwirtschaftlichen Geräten in die schmale Unterführung (lichte Breite nur ca. 3,80 m) ein - bzw. ausfädeln zu können. Um diese Defizite zu beheben, sollen die Fahrbahn im Bereich der Unterführung sowie des anschließenden Weges tiefergelegt und die Wegeführung hinter der Unterführung durch eine Erweiterung der Kurvenradien angepasst werden.

Die geplanten Maßnahmen erfordern auf der östlichen Seite des Bahndammes für die Erweiterung der Kurvenradien und die Tieferlegung des Weges eine eher geringfügige Abgrabung des anschließenden Hanges mit einer Anpassung der Böschungen des Weges sowie die Entfernung einer Weißdorngehölzgruppe (s. hierzu beigefügtes Luftbild und Fotos). Im Bereich des Tierunterstandes im nördlichen Bereich der Maßnahme ist aufgrund des nahen Gebäudes an der Böschung die Anpassung der Böschung mit einer Hanggestaltung nicht möglich. Die Tieferlegung des Weges kann hier nur durch eine Gabionenwand abgefangen werden.

Da die Fläche des Vorhabens im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Aachen liegt, der hier ein Landschaftsschutzgebiet ausweist, ist eine Befreiung von den Verboten des Landschaftsplans erforderlich, die hier u.a. Abgrabungen oder auch das Entfernen von Gehölzen verbieten. Die untere Naturschutzbehörde beabsichtigt, für das Vorhaben eine Befreiung zu erteilen, da eine Versagung der Befreiung zu einer unzumutbaren Belastung gegenüber dem Landwirt führt, der seine landwirtschaftlichen Flächen am Geusenweg nicht mehr bewirtschaften kann. Das Vorhaben verändert auch letztlich aufgrund des recht kleinflächigen Eingriffs weder den Charakter des großflächigen Landschaftsschutzgebietes erheblich noch läuft es den besonderen Schutzzwecken zuwider. Der Naturhaushalt, das Landschaftsbild oder die Erholungsnutzung werden durch die Maßnahme nicht erheblich beeinträchtigt. Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde ist daher das Vorhaben mit Natur und Landschaft vereinbar. Der Eingriff wird entsprechend der gesetzlichen

Vorschriften sowie nach dem Aachener Leitfaden zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft ausgeglichen.

Anlagen:

- Lageplan mit geplanten Maßnahmen
- Luftbild
- Fotos von der Situation vor Ort



STADT AACHEN

Auszug aus dem Geodatenbestand

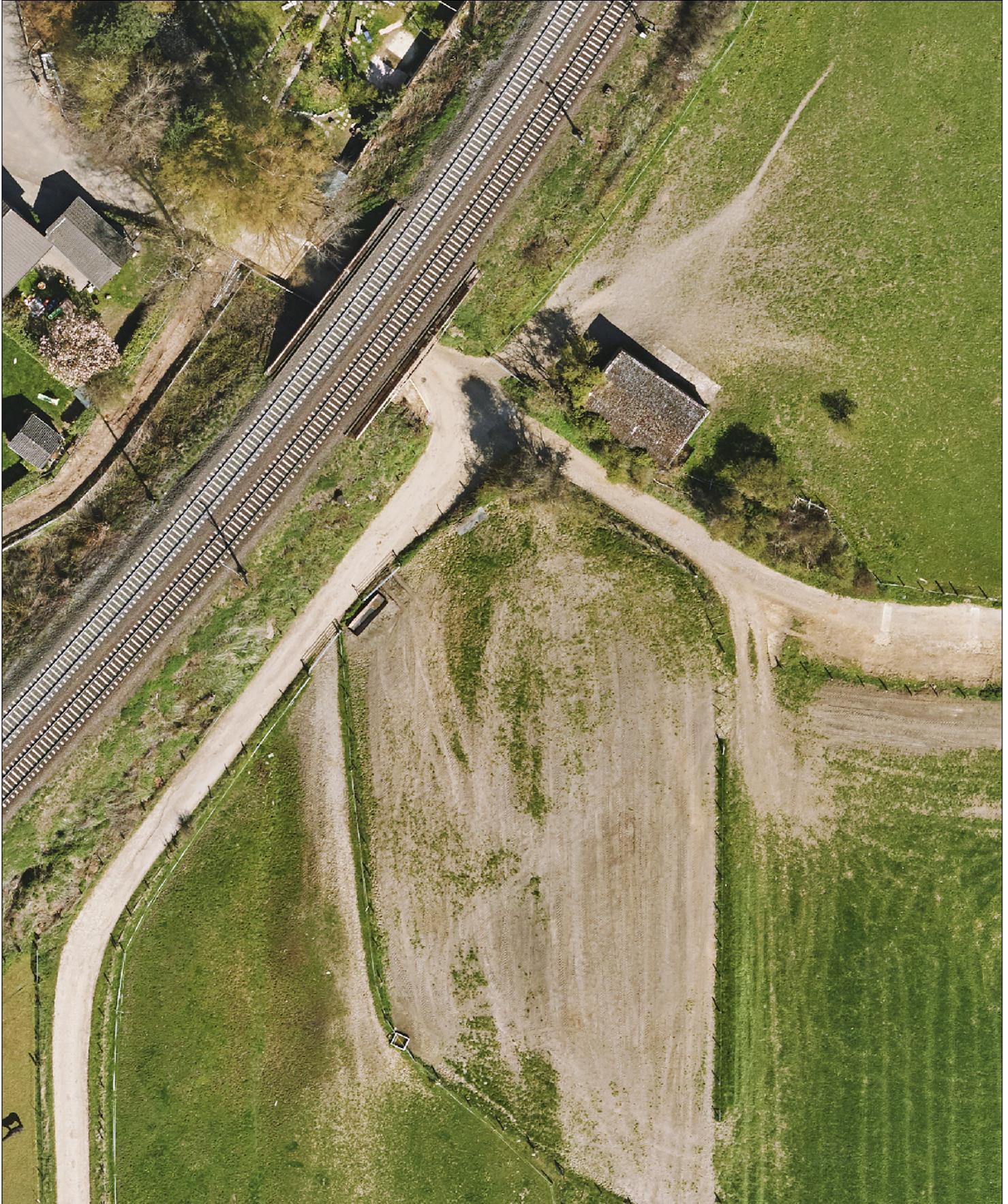
Luftbild Am Dorbach

Nur für den dienstlichen Gebrauch.



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 15.12.2022



Y 297765.834
X 5631721.328

295000

292500

290000

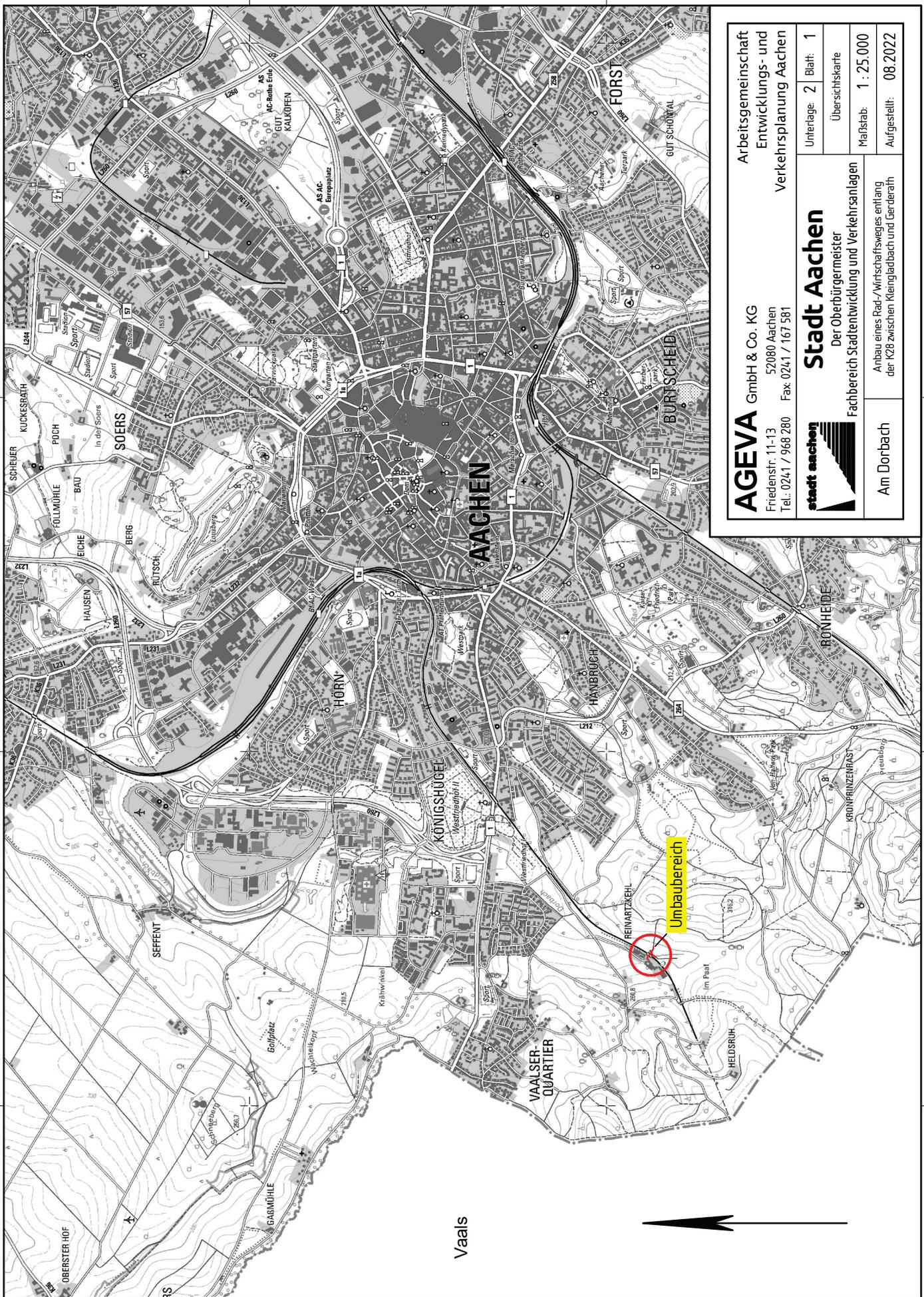
Y 288640.834
X 5631721.328

5630000

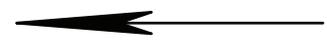
5627500

5630000

5627500



Vaals



AGEVA GmbH & Co. KG Friedenstr. 11-13 Tel.: 0241 / 968 280 Fax: 0241 / 167 581	Arbeitsgemeinschaft Entwicklungs- und Verkehrsplanung Aachen		Unterlage 2 Blatt 1
	Stadt Aachen Der Oberbürgermeister Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Übersichtskarte
stadt aachen	Am Dorbach Anbau eines Rad-/Wirtschaftsweges entlang der K28 zwischen Klingelbach und Gerderath		Maßstab: 1 : 25.000 Aufgestellt: 08.2022

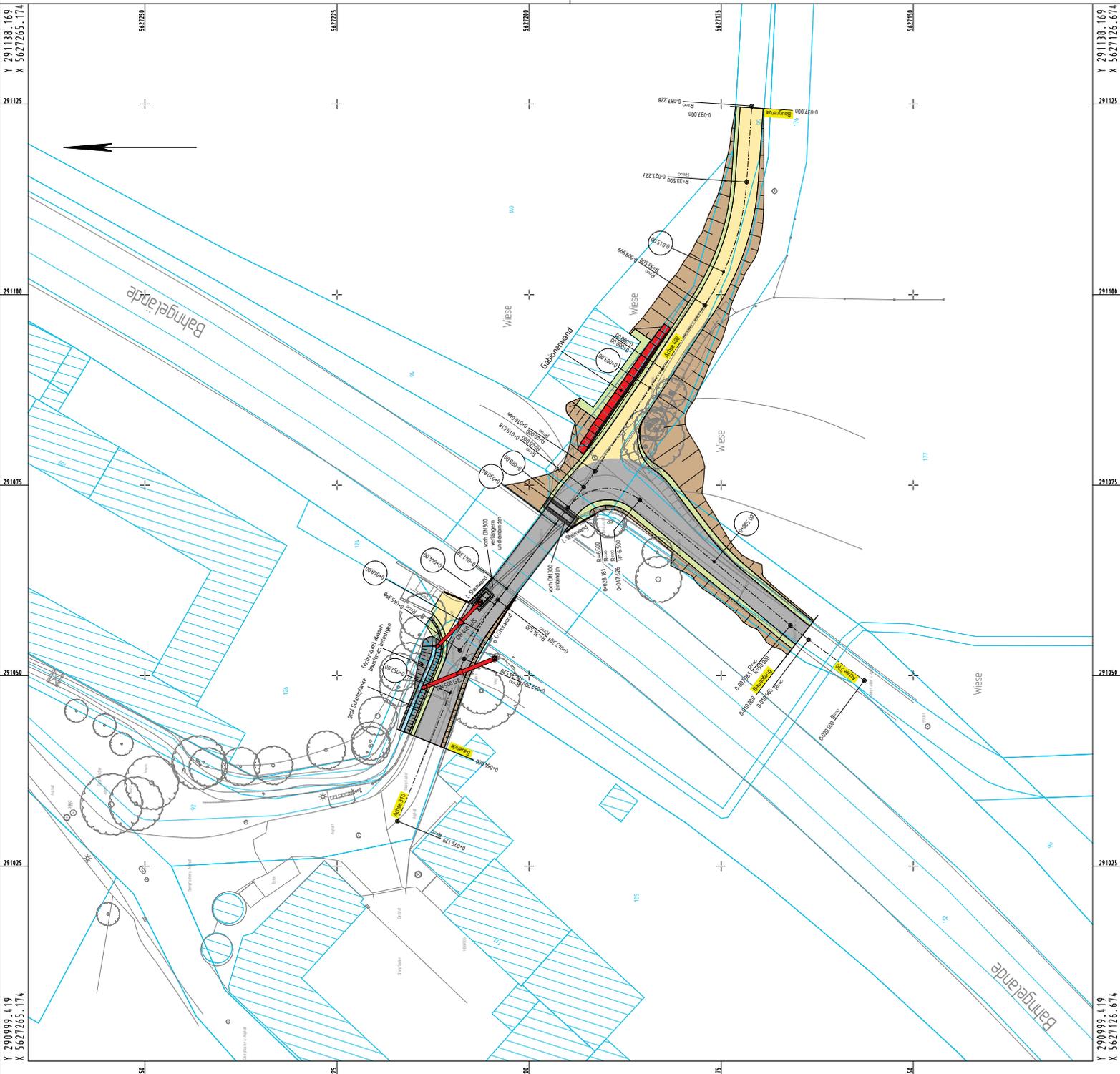
Y 297765.834
X 5625296.328

295000

292500

290000

Y 288640.834
X 5625296.328



AGEVA GmbH & Co. KG
 Anhaltsgemeinschaft
 Entwicklungs- und
 Verkehrsplanung Baden

Projekt: 19113
 2010/2016
 Nr. 0301/19113/16

bearbeitet	08.2022	Name	Aachen, dm
gezeichnet	08.2022	Vertrag	
		Werk	

STADT AACHEN
 Der Oberbürgermeister
 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

Am Dorbach

Umpflanzung von Fahrbahnaufbau und Entwässerung im Bereich der Eisenbahnführung Am Dorbach

Blattgröße: 78 cm x 59 cm
 Lageplan
 Maßstab: 1 : 250
 Art der Änderung:

STADT AACHEN
 (Städtische Verwaltung) | (Städtische Verwaltung) | (Städtische Verwaltung)

Fotos



Foto 1: Ansicht der bestehenden Eisenbahnüberführung, die umgestaltet werden soll



Foto 2: Ansicht der zu entfernenden Gehölzgruppe aufgrund der Böschungsanpassungen für die Wegeanpassung



Foto 3: Ansicht des anzupassenden Wegebereichs für die Erhöhung des Kurvenradius; rechts die Gehölzgruppe, die für die Anpassung der Böschungen entfallen würde



Foto 4: Ansicht des Tierunterstandes im nordöstlichen Bereich der Maßnahme, hier ist der Einbau einer Gabionenwand zum Abfangen der Böschung vorgesehen