

<b>Kreisausschuss-Sitzung am 22.07.2022</b> -öffentlicher Teil-		Gesetzliche Mitgliederzahl: <b>11</b>
		davon anwesend: <b>-</b>
<b>TOP: 3</b>	<b>Sache / Beschluss</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>
		Dafür      Dagegen      Enthaltung

### **Sanierung Glan-Blies Radweg**

#### **Beschlussvorlage:**

Im Zeitraum 2021-2023 fördert der Bund die Länder und Kommunen bei Investitionen in den Radverkehr mit insgesamt bis zu 657 Millionen Euro im Rahmen des Sonderprogrammes des Bundes zur Förderung der Radinfrastruktur „Stadt und Land“. Die Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für den Neu-, Um- und Ausbau von eigenständigen Radwegen.

Der Landkreis Kusel beabsichtigt einen Förderantrag für die grundlegende Sanierung des Glan-Blies Radweges auf einer Länge von 13,5 km im Abschnitt Waldmohr bis Niedermohr sowie die Sanierung der Tragschichten der Brückenbauwerke zu stellen.

Nach Rücksprache mit dem für die Förderung zuständigen Landesbetrieb Mobilität in Koblenz ist eine Förderung mit einem Fördersatz von 90 % möglich.

Bevor der Förderantrag fertiggestellt bzw. die Gesamtkosten geschätzt und der Planungsauftrag vergeben werden kann, muss eine Ausführungsvariante abgestimmt werden. Hierzu wurden die Vor- und Nachteile und Kosten der Ausführung als wassergebundene Deckschicht und Asphaltdeckschicht abgewogen.

<b>Wassergebundene Deckschicht</b>	
<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
im Vergleich zur Asphaltdeckschicht ca. 50% günstiger in ihrer Herstellung.	hat dem Wert der Abschreibungstabelle entsprechend eine geringere Nutzungsdauer (10 Jahre)
Die bauliche Ausführung im Bereich von Wurzelwerk gestaltet sich einfacher und ist im Falle eines Aufbruchs mit weniger Aufwand wieder auszubessern.	Bei fachgerechter Instandhaltung ist eine jährliche Bearbeitung der Oberfläche erforderlich.
fügt sich im Vergleich zur unbehandelten Asphaltschicht erheblich besser in das Landschaftsbild ein.	Hat aufgrund der Beschaffenheit einen erhöhten Rollwiderstand und ist nicht für alle Fahrräder geeignet (Rennrad).
geringere Oberflächenerhitzung. Infolgedessen kann der Radweg auch an wärmeren Tagen uneingeschränkt genutzt werden.	
keine Vollversiegelung der Oberfläche. Diese Variante steht somit im Einklang mit natur- und umweltschutzrechtlichen Belangen.	

<b>Asphaltdeckschicht</b>	
Vorteile	Nachteile
<p>Bietet einen besseren Fahrkomfort und eignet sich für einen größeren Nutzerkreis.</p> <p>Hat bei fachmännischer Instandhaltung eine höhere Nutzungsdauer (Gem. AfA-Tabelle 15 Jahre)</p> <p>Der Aufwand für den Winterdienst ist geringer.</p>	<p>Herstellungskosten im Vergleich zur wassergebundenen Deckschicht doppelt so teuer.</p> <p>Aufgrund der vollständigen Oberflächenversiegelung ist eine Versickerung von Wasser in diesem Bereich ausgeschlossen. Um eine Rand-Unterspülung zu vermeiden, muss zusätzlich eine geführte Entwässerung hergestellt werden.</p> <p>Durch die vollständige Versiegelung sind naturschutzrechtliche Belange betroffen, welche von der unteren Naturschutzbehörde bereits mit Bedenken beurteilt wurden. Eingriffe in die Natur und Landschaft machen gem. § 14 BNatSchG eine weiterführende Planung erforderlich. Da eine wassergebundene Deckschicht zur Funktionserfüllung ausreichend ist, muss die Notwendigkeit eine Vollversiegelung fachgutachterlich begründet werden.</p> <p>Vor dem Hintergrund der höheren Erhitzung ist der Weg an warmen Tagen nur eingeschränkt nutzbar.</p> <p>Um eine lange Nutzungsdauer zu gewährleisten ist die konsequente Freihaltung des Lichtraumprofils erforderlich um Wurzelaufbrüche zu verhindern.</p>

Vergleich Herstellungskosten:

	wassergebunden	asphaltiert	asphaltiert inkl. Freihaltung Lichtraumprofil
Nutzungsdauer	10 Jahre	15 Jahre	15 Jahre
Herstellungskosten	1.452.915,10 €	2.799.861,35 €	2.799.861,35 €
Instandhaltungskosten	817.000,00 €	637.500,00 €	1.297.500,00 €
Gesamtsumme	2.269.915,10 €	3.437.361,35 €	4.097.361,35 €
+ 5 Jahre Differenzausgleich	1.861.415,10 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtsumme Weg Differenzausgleich	4.131.330,20 €	3.437.361,35 €	4.097.361,35 €
Bauwerksoberbau (Brücken)	1.769.504,07 €	1.769.504,07 €	1.769.504,07 €
Summe Gesamt	5.900.834,27 €	5.206.865,42 €	5.866.865,42 €
Förderung 90 %	5.310.750,84 €	4.686.178,88 €	5.280.178,88 €
Eigenanteil	590.083,43 €	520.686,54 €	586.686,54 €

Vergleich jährliche Unterhaltungskosten:

	wassergebunden	asphaltiert	asphaltiert inkl. LRP
Winterdienst	15.600,00 €	11.700,00 €	11.700,00 €
Jährliche Bearbeitung	40.000,00 €	8.400,00 €	8.400,00 €
Geräte/Lohn	10.500,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €
Grün- und Baumschnitt	15.600,00 €	15.600,00 €	15.600,00 €
LRP	0,00 €	0,00 €	44.000,00 €
Summe Gesamtstrecke	81.700,00 €	42.500,00 €	86.500,00 €
Summe je Kilometer (12,9)	6.333,33 €	3.294,57 €	6.705,43 €

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreisausschuss beschließt die grundhafte Sanierung des Glan Blies Radweges im Bereich Waldmohr bis Niedermohr mit der Bodenbeschaffenheit einer

a) wassergebundene Deckschicht

oder

b) Asphaltdeckschicht

zu planen und einen Förderantrag für das Förderprogramm „Stadt und Land“ zu erstellen.