

**Beirat bei der unteren Landschaftsbehörde, Sitzung vom 29.09.2011
Protokoll-Entwurf (Auszug)**

TOP 10a: Anlegung eines Radweges zwischen Lohmar und Siegburg

Der Vorsitzende erläuterte, dass man sich in der Sitzung am 14.04.2011 sehr ausführlich darüber unterhalten habe, ob unter der Autobahnauffahrt auf der Trasse der Eisenbahn ein Radweg angelegt werden soll, der dann seinerseits Richtung Norden auf den Fahrradweg der B484 münde und in der anderen Richtung neben der Bahntrasse nach Siegburg führe.

Man habe sich in der Sitzung aus vielen Gründen, auch naturschutzfachlichen Gründen, dagegen entschieden, dem Fahrradweg unter der Autobahn zuzustimmen. Ein Punkt seien die Klein- und Säugetiere, Kröten usw., die im derzeit noch offenen Schotterbett leben würden. Es gebe auch Probleme, weil es auf der Seite der Wahner Heide Rotwild und Wildschweine gebe. Es bestehe die Gefahr, dass die Tiere bei einer Öffnung des Tunnels nach draußen auf die Straße gelangten. Es seien Schutzeinrichtungen geplant, wie Gitterroste im Boden, die verhindern sollten, dass das Wild über die Stangen gehen könne. Ferner seien selbstschließende Türen geplant. Man habe aber dies allem nicht zustimmen können und einen Alternativvorschlag gemacht, der die Tunnel vermeide und für den Wochenendradfahrer und für Familien schöner sei. Dieser verlaufe im Aggertal zwischen Autobahn und Agger auf einem Wirtschaftsweg, der bis in das Zentrum von Lohmar führe. Für diesen Weg hätte ein zurzeit von Traktoren zerfahrenes Stück Weg etwas ertüchtigt werden müssen. Dieser Alternativvorschlag sei im Landschaftsbeirat auch beschlossen worden.

Nun läge ein erneuter Antrag der Stadt Lohmar vor, mit dem gleichen Tatbestand, Radwegführung unter der Autobahn, durch die Unterführungen. Es sei zu klären, ob der Beschluss in der Sitzung 14.04.2011 noch gelte. Angeboten werde von Seiten der Stadt eine Erweiterung der Naturschutzmaßnahmen (Renaturierung eines alten Gewässers als Feuchtgebiet, Entfernung eines Fichtenwaldes). Er persönlich stehe weiterhin auf dem Standpunkt, dass die Trasse unter der Autobahn her nicht geeignet sei. Er könne nachvollziehen, wenn man ungern in die Tunnel gehe. Die Redakteurin des Stadt-Anzeigers habe ihm gegenüber von einem „Angstraum“ gesprochen. Desweiteren würden an der Stelle, wo der Tunnel der Auffahrt anfangt, die Autofahrer ihre Abfälle aus dem Auto werfen und dieser würde auf die Trasse fallen. Es müssten daher Auffangeinrichtungen errichtet werden.

Herr Hildebrand, Stadt Lohmar erläuterte nochmals die Gründe, warum die Stadt Lohmar die Wegeverbindung plane (Förderung der Radwege auf Bahntrassen durch ein Programm des Landes NRW). Zunächst sei man den Vorgaben des Landes und der Fördergeber gefolgt und habe geplant, die gesamte Bahntrasse auf der Strecke bis nach Siegburg (4,75 km) auszubauen, davon lägen 750 m auf dem Gebiet der Stadt Lohmar. In Abstimmungsgesprächen mit dem Regionalforstamt und der Kreisverwaltung sei es gelungen, Einvernehmen über die Streckenführung zu erzielen.

Das jetzt nur noch in Rede stehende Teilstück im Bereich der Autobahnanschlussstelle Lohmar-Nord in Lohmar sei nur 300 m lang. In Gesprächen mit der ULB und der Forstbehörde habe man dem Umstand Rechnung getragen, dass es sich um schützenswerte Bereiche handele. Man habe z.B. die Breite des Radweges auf 2,50 m reduziert und vereinbart, dass die Wege auch für Forstfahrzeuge genutzt werden können. Bei einer evtl. Vernetzung von Naturräumen durch den schon einmal angedachten Bau einer Grünbrücke, würden Teilbereiche des Weges zurückgebaut werden. Diese Zusage erfolge schriftlich.

Dem Ruheraum des Rotwildes in der Nähe der Autobahnanschlussstelle werde Rechnung getragen, indem nachts ein Betretungs- und Nutzungsverbot des Weges erlassen werde und eine unmittelbar daneben liegende Waldfläche als Ruheraum gestaltet werde.

Die Stadt Lohmar habe die vom Beirat vorgeschlagene Alternativstrecke von Experten untersuchen lassen. Die beantragte Streckenführung sei aus Sicht der Stadt Lohmar und der Planungsbüros weiterhin die optimale Streckenführung. Sie sei in Vergleich zur Streckenführung über die Aggerstraße ca. 200 m kürzer, dies sei für Wanderer und Familien wichtig. Auf der Streckenführung hinter der Fa. Walterscheid fände LKW-Gewerbeverkehr statt.

Herr Hildebrand fasste zusammen, dass der betroffene Bereich durch den Autobahnverkehr, Luftverkehr und der jetzt bereits bestehenden Nutzung durch Wanderer/Fahrradfahrer vorbelastet sei und ein zusätzlicher Radweg auf einer vorhandenen Bahntrasse auf eine Strecke von 300 m durch die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen und Zugeständnissen der Stadt Lohmar verträglich sei.

Herr Hirzel erläuterte, er habe sich die Unterführung heute noch einmal angeschaut und habe nicht den Eindruck eines Angstraumes. Er bat die Verwaltung um Erläuterung, ob eine Gefährdung des Rotwildes durch die Eröffnung der Radfahrtrasse bestehe.

Herr Möhlenbruch antwortete, dass der Rotwildbestand nicht durch die Radfahrtrasse gefährdet werde, aber der Raum um die Trasse herum sei ein Ruheraum, der nach Norden und Westen kaum betretbar sei. In diesem Ruheraum, der nicht nur wegen des Rotwildes bedeutsam sei, werde eine zusätzliche Trasse aufgemacht. Bei allem Verständnis für die Stadt Lohmar könne er nicht nachvollziehen, wenn zusätzlich zu dem vorhandenen stark genutzten Wegenetz eine weitere Trasse geplant werde.

Der Vorsitzende ergänzte, dass die Idee, Radwege auf Schienen zu legen, nicht zwangsläufig gut sei, da die Schotterbecken auf den Bahntrassen ökologisch äußerst wertvoll seien und sie an anderer Stelle z.B. in der Wahner Heide aus diesem Grunde so belassen und nicht überplant würden. Auch eine Strecke von „nur“ 300 m sei wichtig. Er habe auch kein Verständnis dafür, dass die Stadt Lohmar beim Bau der Trasse unter der Autobahn den 400 m schönen Weg in der Aggeraue für die Rad-Wanderer dann nicht ausbauen werde.

Umweltdezernent Schwarz erläuterte auf die Frage von Herrn Hirzel, dass der Radweg südlich des Lageplan-Punktes „Querung Bahntrasse“ neben der Bahntrasse auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg verlaufe. Diese Streckenführung sei auch in der Sitzung am 14.04.2011 unstrittig gewesen und eine Befreiung erteilt worden. In der heutigen Sitzung stehe nur der nördliche Teil der Streckenführung ab des Punktes „Querung Bahntrasse“ zur Diskussion.

Über der Hälfte der betreffenden 300 m liege im unmittelbaren Bereich der B 484 und der Unterführungen. Er könne an dieser Stelle keinen großen Naturschutzkonflikt erkennen. Er sehe keine Gründe, die gegen die Nutzung dieses Bahndammes auf diesem Teilstück sprächen. Da der Bereich für den Rotwildwechsel interessant sein könnte, sei vor einiger Zeit (im Zuge des Konjunkturpakets II) überlegt worden, dort eine Grünbrücke über die Autobahn und die B 484 zu bauen. Damit sei aus finanziellen Gründen auf absehbare Zeit nicht zu rechnen. Trotzdem gäbe es die Zusage der Stadt Lohmar, beim Bau der Grünbrücke den Radweg zurückzubauen, damit sie ihre Funktion erfüllen könne.

Das Rotwild werde derzeit durch einen Zaun von der Benutzung der Unterführungen und damit vom Überqueren der Straße abgehalten. Er könne sich nicht vorstellen, dass eine Öffnung für einen Radweg baulich nicht so gestaltet werden kann, dass man auch weiterhin Rotwild vom Benutzen dieser Unterführung fernhalten könne.

Herr Baumgartner teilte mit, die Diskussion an dieser Stelle eine Grünbrücke zu errichten spräche doch dafür, dass es sich hier um einen hochsensiblen Bereich handele. Die Wanderkorridore seien immer dort, wo noch ein Rest Ruhe in der Landschaft gegeben sei. Unabhängig davon, dass die Grünbrücke zurzeit noch nicht errichtet wurde. Eine Grünbrücke werde nur angenommen, wenn der Abstand zu begleitenden Radwegen erheblich sei. In Lohmar werde der Radweg jedoch bei Bau der Grünbrücke sicherlich nur verlegt und den Verbund weiterhin erheblich belasten. Er befürworte die Variante aus der letzten Beirats-sitzung.

Frau Rietmann vom beauftragten Planungsbüro teilte mit, dass das artenschutzrechtliche Gutachten ergeben habe, dass es keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen geben werde, da es genügend Rückzugsbereiche gebe und dass im dem 300m-Bereich keine Höhlenbäume, Horste oder Nester vorhanden seien.

Der Vorsitzende zog in Zweifel, dass die Unterführung nachts geschlossen werde, wie von Herrn Hildebrand dargestellt. Er erläuterte noch einmal die im April vorgeschlagenen Alternativen (Weg zwischen Agger und Autobahn bis in das Zentrum von Lohmar und auf der B 484 von Lohmar nach Siegburg). Probleme durch den LKW-Verkehr in der Aggerstraße sehe er nicht. Er gab an, dass die Autobahn beidseitig aufgrund des Rotwildwechsels eingezäunt worden sei. Es erfolgte auf der ganzen Länge der A 3 eine Trennung des Tierbestandes, und der Radweg würde dies aufheben.

Beschluss: Der Beirat erhebt Bedenken gegen die Befreiung.

Abstimmungsergebnis:

	8 x ja
	2 x nein
	3 x Enthaltungen