

## Mitteilung:

### Ausgangssituation

Parallel zum Verlauf der Sieg wurden in den 60er bis in die frühen 80er Jahre an vielen Abschnitten asphaltierte Wege angelegt, die vorrangig zur Gewässerunterhaltung gedacht waren. Aber schon damals hatte man im Blick, dass diese Wege auch sehr gut zum Radfahren geeignet waren. Anfang der 90er Jahre wurde durch den Landschaftsverband Rheinland unter Zusammenführung einzelner Wegeabschnitte auch im Siegtal ein Radfernweg ausgewiesen. Es dauerte aber noch bis zum Ende der 90er Jahre bis der Siegtalradweg komplett als Themenradweg durch den Rhein-Sieg-Kreis ausgeschildert wurde. Der Abschnitt zwischen Hennef und Windeck wurde im Jahr 2005 als Radverkehrsnetz NRW ausgewiesen. Seit 2005 verläuft in diesem Abschnitt auch die Deutschlandroute Nr. R4 von Aachen nach Zittau.

Die Gesamtlänge des Siegbegleitenden Radweges von der Quelle bei Großenbach im Kreis Siegen-Wittgenstein bis zur Mündung bei Bonn beträgt 140 km. Innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises beträgt die Länge ca. 75 km, einschließlich der Parallelführung in Troisdorf mit einer Länge von 7 km.

Aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen hat der Siegtalradweg im Rhein-Sieg-Kreis einen hohen Prozentsatz von Wegen unabhängig von Straßen:

<b>Führung des Siegtalradweges</b>	<b>Länge [m]</b>	<b>Anteil</b>
unabhängig von der Straße geführt	58.812	71%
als Radweg an Hauptverkehrsstraßen	2.405	3%
als Radweg an Nebenverkehrsstraßen	0	0%
auf Hauptverkehrsstraßen außerorts	5.865	7%
auf Hauptverkehrsstraßen innerorts	3.936	5%
auf Nebenverkehrsstraßen außerorts	2.279	3%
auf Nebenverkehrsstraßen innerorts	8.734	11%
<b>Gesamtlänge im Rhein-Sieg-Kreis</b>	<b>82.031</b>	<b>100%</b>

Tabelle 1: Qualität des Siegtalradweges im Rhein-Sieg-Kreis

Vor diesem Hintergrund hat der Siegtalradweg ein großes Potenzial, auch überregional an Bedeutung zu gewinnen. Neben der guten Wegequalität ist der Verlauf direkt am Gewässer sehr attraktiv. In nur zwei Streckenabschnitten sind nennenswerte Steigungen vorhanden. Zudem liegen entlang des Siegtalradweges eine ganze Reihe von touristischen Sehenswürdigkeiten. Hierzu zählen das mittelalterliche Ensemble der „Stadt Blankenberg“ in Hennef, das Schloss Merten in Eitorf sowie der Siegwasserfall in Windeck-Schladern. Ab Troisdorf verläuft parallel zum Siegtalradweg die Eisenbahnstrecke Köln-Gießen. Hier verkehrt stündlich der Regionalexpress RE9 von Aachen-Siegen sowie die S-Bahnlinie S12 (Düren-Köln-Au). Zahlreiche Bahnhöfe im Siegtal ermöglichen eine einfache und umweltfreundliche An- und Abreise.

Im Jahr 2007 wurde im Zuge der Regionale 2010 das Projekt „Natur und Kultur quer zur Sieg“ entwickelt. In diesem Zusammenhang hat sich der Rhein-Sieg-Kreis und die beteiligten Kommunen Windeck, Eitorf und Hennef das Ziel gesetzt, die vorhandenen Engpässe am Siegtalradweg zu beseitigen und eine familienfreundliche Streckenführung innerhalb des Kreisgebietes zu entwickeln.

Zur systematischen Aufnahme der notwendigen Lückenschlüsse wurde die gesamte Strecke befahren. Eine zweite Befahrung haben Mitglieder des ADFC Siegburg durchgeführt.

Anschließend fanden mehrere Besprechungsrounden statt, um geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Neben kleineren Veränderungen in der Routenführung wurden insgesamt fünf Baumaßnahmen für notwendig erachtet. Dies sind:

<b>Nr.</b>	<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Art des Engpasses</b>	<b>Baulastträger</b>
1	Hennef/Eitorf Auel-Merten	Felsige Steilpassage unterhalb der Stachelhardt (Unfallgefahr)	Rhein-Sieg-Kreis und Straßen NRW
2	Eitorf Schmelze	Führung auf L86/L87 (Verkehrssicherheit)	Straßen NRW
3	Eitorf Kelters	Führung auf L87 (Verkehrssicherheit)	Rhein-Sieg-Kreis
4	Windeck Dreisel-Schladern	Steigung ca. 70 Höhenmeter (nicht familienfreundlich)	Rhein-Sieg-Kreis
5	Windeck Rosbach-Au (Landesgrenze)	Führung auf B256 (Verkehrssicherheit)	Straßen NRW

Tabelle 2: notwendige bauliche Maßnahmen am Siegtalradweg im Rhein-Sieg-Kreis

Besonders für Familien aber auch Tourenradler mit Gepäck ist der Engpass zwischen Hennef/Auel und Eitorf/Merten kritisch. Aufgrund der zentralen Lage zwischen Eitorf und Hennef teilt er den Siegtalradweg praktisch in zwei Abschnitte. Hier handelte es sich um einen schmalen und steilen Gebirgspfad unterhalb der s.g. Stachelhardt, wo das Fahrrad über einen längeren Abschnitt geschoben werden musste. Bei feuchter Witterung waren die Verhältnisse vor Ort aufgrund der Rutschgefahr noch schwieriger. Für Liegeräder war der Abschnitt nicht passierbar, Fahrradanhänger mussten sogar demontiert werden. Auch das Gepäck musste zum Teil separat über den Engpass getragen werden.

## **Herstellen von Lückenschlüssen**

### **Eitorf-Kelters**

Bereits im Führjahr 2010 wurde der Lückenschluss in Eitorf-Kelters für den Verkehr freigegeben. Hier waren nur Erd- und Straßenbauarbeiten erforderlich. Die Kosten für den 320 m langen Radweg betragen einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen ca. 100.000 Euro.

### **Hennef-Auel nach Eitorf-Merten**

Der Lückenschluss zwischen Hennef-Auel und Eitorf-Merten war planerisch wesentlich aufwändiger. Zunächst wurde eine Verbesserung im Bestand geprüft. Nachdem eine Vorplanung ergeben hatte, dass durch den Umbau der Charakter des Weges einschließlich der dort lebenden Tier- und Pflanzenarten sich nachhaltig verschlechtern würde, eine durchgängige Befahrbarkeit aber trotzdem nicht gegeben wäre, wurden diese Überlegungen zurückgestellt und statt dessen eine Linienführung neben der Eisenbahnstrecke entwickelt. Die neue Führung umfasste zwei Fahrradstege an bestehenden Eisenbahnbrücken, eine ca. 400 m lange Stützwand auf der Eisenbahnböschung in Eitorf-Merten, ca. 170 m Radweg an der L333 (Baulast von Straßen NRW) sowie weitere ca. 200 m Radwegebau. Im Zusammenhang mit dem Lückenschluss musste ein Oberleitungsmast der Deutschen Bahn (DB) versetzt und mehrere Kilometer Kabel der DB verlegt oder ausgetauscht werden. Hierfür waren jeweils Fachplanungen sowie Vereinbarungen mit verschiedenen Töchtern der DB notwendig. Planerisches Vorbild war der bereits im Jahr 2005 realisierte Fahrradsteg an der Eisenbahnbrücke in Windeck-Hoppengarten.

Im Februar 2011 begannen die Arbeiten mit der Rodung von Gehölzen. Die Brücke „Im Auel“ wurde im Oktober 2011 eingehoben. An der Brücke „Bülgenauel“ gab es Verzögerungen, da für die Verankerung des Fahrradsteges an der bestehenden Eisenbahnbrücke statische Probleme auftraten. Um diese zu überwinden, musste der Überbau umgeplant werden. Die Brücke Bülgenauel wurde im März 2012 eingehoben. Die überwiegenden Arbeiten wurden Ende Mai 2012 abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe fand am 31.05.2012 statt. Die Baukosten für die drei Ingenieurbauwerke sowie dem Radweg mit einer Länge von ca. 1.100 m betragen ca. 4 Mio. Euro. Die Schlussrechnung liegt bisher nicht vor.

Bereits bei den Lückenschlüssen in Eitorf-Kelters und zwischen Hennef-Auel und Eitorf-Merten waren umfangreiche Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden sowie den anerkannten Naturschutzverbänden notwendig. Die in den jeweiligen Genehmigungen festgelegten Auflagen wurden umgesetzt.

### **Windeck-Dreisel-Schladern**

Beim Lückenschluss zwischen Dreisel und Schladern wurden zwei Fachgutachten zum Natur- und Artenschutz erstellt, die eine grundsätzliche Verträglichkeit des geplanten Radweges feststellten. Derzeit wird eine detaillierte Eingriffsbewertung vorgenommen.

### **Baulast von Straßen NRW**

Neben dem ca. 170 m langem Radweg an der L333 in Hennef Bülgenauel, der im Rahmen des Lückenschlusses von Hennef-Auel nach Eitorf-Merten durch den Rhein-Sieg-Kreis mit geplant

und umgesetzt wurde, liegt die Beseitigung von zwei weiteren Engpässen in der Baulast von Straßen NRW. Hierzu zählt der Lückenschluss in Eitorf-Schmelze im Zuge der L86/L87 und von Windeck-Rosbach bis zur Landesgrenze nach Au. Obwohl zum Teil die Haushalts für den Bau zur Verfügung stünden, ist es dem Landesbetrieb aufgrund fehlender Planungsmittel und zu geringer Personalkapazitäten bisher nicht gelungen, diese Engpässe an Bundes- und Landesstraßen zu beseitigen.

Hinsichtlich der angestrebten Familienfreundlichkeit sind der Engpass zwischen Windeck-Rosbach nach Windeck-Au sowie die Steigung in Windeck-Dreisel in der Gemeinde Windeck als gravierend einzustufen. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Bewerbung des familienfreundlichen Siegtalradweges zunächst nur zwischen Windeck-Dreisel bis zur Siegmündung.

### **Verbesserung der Service-Elemente**

Neben der Streckenführung gibt es auch bei den Serviceeinrichtungen Defizite. Hierzu gehören die unzureichende Beschilderung insbesondere im Abschnitt zwischen Hennef und der Siegmündung. Infotafeln über den gesamten Streckenverlauf fehlen völlig. Entlang des Siegtalradweges gibt es zwar viele Bänke, im Rahmen der Befahrung wurden insgesamt 185 dokumentiert, es fehlt aber an qualifizierten Rastplätzen sowie ausreichenden Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder.

In Zusammenarbeit mit dem ADFC entstand ein homogenes System für die Rastplätze. Als Basis dienten die Stationen, Tore und Eingangsportale, die im Rahmen der Gesamtperspektive Natur- und Kultur quer zur Sieg sowie im „Grünen C“ entwickelt wurden sowie vorhandene Bankstandorte. An diesen Rastplätzen sind Fahrradabstellanlagen in Form von Anlehnbügeln sowie Infotafeln vorgesehen. Zusätzlich werden speziell auf die Bedürfnisse der Kinder Elemente ausgewiesen. Hierzu gehören z.B. Spielplätze und kindgerechte Erläuterungen auf den Hinweistafeln.

Die Rastplätze werden in den Projekträumen „Grünes C“ und „Natur- und Kultur quer zur Sieg“ nach einheitlichen Kriterien im Rahmen des jeweiligen Vermittlungssystems gestaltet.

Der geplante Lückenschluss in Windeck-Dreisel würde eine direkte Erreichbarkeit des derzeit in Bau befindliche Bürger- und Kulturzentrums „kabelmetal“ in Schladern ermöglichen. Die dort geplanten Einrichtungen, wie Fahrradverleih und –reparatur aber auch Touristinfo und Gastronomie wäre eine deutliche Verbesserung des Services.

Die Defizite in der Beschilderung werden ab dem Herbst 2012 beseitigt. Bis zu diesem Zeitpunkt werden auch noch die fehlenden Infotafeln sowie Fahrradständer errichtet.

### **Marketing**

Zur Abgrenzung des familienfreundlichen Siegtalradweges zum bisherigen Themenradweg wurde ein neues Logo entwickelt, das sich in die Dachmarke „Naturregion Sieg“ einfügt und alle touristischen Produkte im Siegtal umfasst. In Zusammenarbeit mit dem Wandermagazin wurde eine erste Imagekampagne für den Radweg durchgeführt sowie ein Flyer erstellt, der unter [www.siegtal.com](http://www.siegtal.com) abgerufen werden kann. Für den familienfreundlichen Radweg wird derzeit an einer eigenen Homepage gearbeitet. Bereits die ersten Maßnahmen zeigen Wirkung. Sowohl für Übernachtungen als auch bei Tagesgästen gibt es eine deutliche Steigerung gegenüber den Vorjahren. Neben der Familienfreundlichkeit begründet sich das enorme Potenzial des

Siegtalradwegs besonders auch aufgrund der Lage im touristischen Radverkehrsnetz. So bildet der Siegtalradweg die südliche Spange des bergischen Panoramaradweges zum Rhein und ist hierüber auch mit dem Ruhrtalradweg verbunden. Gleichzeitig lässt sich der Siegtalradweg gut mit anderen beliebten Themenradwegen, wie dem Rheinradweg oder dem Ahrtalradweg kombinieren.

### **Ausblick**

Der familienfreundliche Ausbau des Siegtalradweges ist ein wesentlicher Baustein, damit der Rad-Tourismus im Siegtal wieder zu einem stärkeren Wirtschaftsfaktor wird. An die bestehenden Traditionen gilt es anzuknüpfen.

Wegen der derzeit und auch künftigen hohen Nachfrage für Premiumradwege gibt es auch im Oberlauf der Sieg (Kreise Altenkirchen und Siegen-Wittgenstein) konkrete Planungen, die dort vorhandenen Engpässe zu beseitigen. Eine durchgängige familienfreundliche Befahrbarkeit des Siegtalradweges ist vor diesem Hintergrund keine Illusion, sondern könnte bereits in einigen Jahren Realität werden. Musste früher Überzeugungsarbeit bei den Geldgebern geleistet werden musste, stellen heute vielfach Artenschutzanforderungen hohe Ansprüche an die Planung. Bei der Bewertung der Baumaßnahmen sollte aber auch bedacht werden, dass ein regionaler Fahrradtourismus einen günstigeren CO<sub>2</sub> Fußabdruck hinterlässt als z.B. ein „Städte-Hopping“ mit dem Flugzeug oder dem Pkw. Gleichzeitig bieten derartige Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz auch vielen Bewohnern die Möglichkeit, für alltägliche Wege vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen und damit einen praktischen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)