

Erläuterungen:

Der insgesamt 140 km lange Siegtalradweg durchzieht mit 65 km den Rhein-Sieg-Kreis von der Landesgrenze in Windeck über Eitorf, Hennef, Siegburg bis nach Troisdorf/Niederkassel.

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 28.10.2008 wurde das Gesamtkonzept zum Siegtalradweg vorgestellt. Es wurden 10 unzureichende Streckenabschnitte am Siegtalradweg aufgezeigt; 7 Lückenschlüsse wurden bereits hergestellt. Drei Maßnahmen sind noch offen, und zwar die Lückenschlüsse in Eitorf-Schmelze, Windeck-Dreisel/Schladern sowie Windeck-Rosbach bis Au.

Für die Maßnahmen in Windeck, zwischen Rosbach und Au (Landesgrenze), wurde mit der Planung der Lückenschlüsse begonnen. Der Rhein-Sieg-Kreis führt die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen für den Landesbetrieb Straßen.NRW mit 100 %-iger Kostenerstattung durch (s. hierzu die Mitteilung zum aktuellen Sachstand der Regionale 2010-Projekte zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 12.11.2013).

Der Lückenschluss in Eitorf-Schmelze hat im Radwegeprogramm des Landes nicht die hohe Priorität, um in den nächsten Jahren umgesetzt zu werden. Auch hier ist die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen.NRW gegeben.

Der Streckenabschnitt zwischen Dreisel und Schladern ist aufgrund der Steigung für den Radverkehr nicht geeignet; es müssen 70 Höhenmeter überwunden werden. Eine steigungsarme Alternative ist die Querung der Sieg zwischen Dreisel und Schladern.

In einer landschaftspflegerischen Stellungnahme (Ginster und Steinheuer 2008) wurde festgestellt, dass die Querung der Sieg grundsätzlich mit den Zielen des Naturschutzes vereinbar ist. Eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung mit faunistischen Kartierungen durch das Büro Ginster Landschaft + Umwelt ergab, dass unter Berücksichtigung bestimmter Vermeidungsmaßnahmen (gewässerferne Führung des Radweges, zeitweilige Sperrung der Brücke zwischen November und Februar), die in erster Linie den Gänsesäger als planungsrelevante Art betreffen, das Vorhaben zulässig ist. Schließlich wurden noch auf freiwilliger Basis die Unterlagen gemäß § 6 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erarbeitet (Ginster Landschaftsbau und Umwelt 2011), wobei verschiedene Planungsvarianten für den Lückenschluss untersucht wurden.

Diese Ergebnisse wurden mit allen relevanten Trägern öffentlicher Belange, insbesondere mit der Gemeinde Windeck, den Naturschutzverbänden, der Unteren Landschaftsbehörde und der Bezirksregierung erörtert. Nach Abwägung aller Belange wird von Seiten der Verwaltung die Wegeführung mit einer Siegquerung vorgeschlagen. Die Naturschutzverbände hatten sich gegen die Vorschlagsroute ausgesprochen. Die Gemeinde Windeck sowie die Vertreter der Landwirtschaft haben den Lückenschluss mit einer neuen Brücke über die Sieg befürwortet.

Für die Realisierung der Brücke hat sich eine Bürgerinitiative in der Gemeinde Windeck gebildet. Dem Rhein-Sieg-Kreis wurden Unterschriften von ca. 4.000 Befürwortern vorgelegt. Aus der Bürgerschaft gab es bisher keine Kritik zur geplanten Brücke.

Im bisherigen Verfahren wurden insgesamt 6 Hauptvarianten (siehe Anhang 1) untersucht:

1. Neutrassierung des vorhandenen Weges mit Serpentinaen (keine Siegquerung)
2. Siegquerung mit siegnaher Wegeführung
3. Siegquerung mit siegferner Wegeführung

4. Wegeführung über Altwindeck an der Burgruine vorbei
5. Wegeführung vorbei am Schlossberg und über den Schwarzen Weg nördlich der Bahnstrecke
6. Neubau des Radweges auf der Südseite parallel zur Bahnstrecke

Bei dem Abgleich der Varianten mit dem Planungszielen:

- Verkehrssicherheit,
- Attraktivität (Familienfreundlichkeit, Steigungsverhältnisse, Anbindung kabelmetal, Förderung des Tourismus im strukturschwachen östlichen Rhein-Sieg-Kreis)
- Umweltfreundlichkeit
- Umsetzbarkeit (Unterstützung durch andere Baulastträger, technischer Aufwand, Kosten)

wurden die Varianten V4 bis V6 sowie die V1 nicht weiter verfolgt. Bei der Variante V4 sind die Steigungen teilweise noch stärker als zwischen Dreisel und Schladern. Die Variante V5, die am Schlossberg entlang führt, ist nicht verkehrssicher. Die Verkehrssicherheit konnte auch nicht erhöht werden, weil Straßen.NRW als zuständiger Baulastträger eine notwendige Beteiligung am Lückenschluss aufgrund des hohen baulichen Aufwandes und der damit verbundenen Kosten ausgeschlossen hat. Ein Neubau des Radweges südlich der Bahnstrecke (V6) ist nicht umsetzbar, weil der hierfür notwendige technische Aufwand (Abtragen eines 25m hohen Felshanges auf einer Länge von 200m, Verbreiterung einer 16m hohen Böschungsschulter) zu unverhältnismäßigen Kosten führt und mit massiven Eingriffen in das Naturschutzgebiet verbunden wäre. Für die Maßnahme gemäß Variante V6 wäre die Sperrung eines Gleises zwischen Dattenfeld und Schladern über mindestens ein Jahr sowie zeitlich befristete Komplettsperren der Bahnstrecke erforderlich.

Die Variante V1 wurde ebenfalls ausgeschlossen, weil die Reduzierung der Höhenmeter nicht möglich ist. Die Steigungen von bis zu 12% können zwar in Abschnitten durch die Anlage von Serpentinaen gemindert werden; eine durchgängige steigungsarme Streckenführung ist aber nicht herstellbar. Die Gefällestrecke mit den Kurven aus den Serpentinaen ist zudem insbesondere für Kinder und ältere Personen gefährlich. Das Verkehrsministerium NRW weist darauf hin, dass mit dem geplanten Lückenschluss eine Variante gefunden wurde, die nicht nur von „Leistungssportlern“ zu bewältigen ist.

Die Variante V2 war zunächst die Basisvariante, weil sie die vorhandenen Wege an beiden Siegufern nutzt, damit würden die Bauarbeiten auf ein Minimum begrenzt. Kritisch bei der Variante V2 ist aber die Störung seltener oder streng geschützter Arten durch den Radwegenutzung.

Die Variante V3 wurde im weiteren Verfahren zur Variante V3a optimiert. Auch auf der Schladerner Siegseite wurde eine siegferne Führung entwickelt, so dass der Eingriff in den störungsarmen Abschnitt nur noch punktuell im Bereich des vorhandenen Grillplatzes/ehemalige Hochspannungsleitung stattfindet. Die Variante V3a wurde somit entsprechend den Planungszielen als die geeignetste bewertet. Die Wegeführung ist steigungsarm, verkehrssicher, bindet das kabelmetal-Gelände optimal ein und erzeugt nur einen geringen punktuellen Eingriff in die Schutzgebiete. Es besteht bei der Variante V3a keine Abhängigkeit zu anderen Baulastträgern (Straßen.NRW sowie Deutsche Bahn AG) und die Kosten sind deutlich niedriger im Vergleich zu den bahnparallelen Führungen.

Das beauftragte Planungsbüro (Boos) hat für die Linienführung der Variante V3a einen Vorentwurf für die Radwegeführung erarbeitet (s. Anhang 2). Ebenso hat das für die Siegquerung mit der Planung eines Brückenbauwerks und einer Schließvorrichtung zur

zeitweiligen Sperrung der Brücke beauftragte Büro (Miebach) entsprechende Entwürfe vorgelegt (s. Anhang 3 und 4). Hintergrund für die Sperrung der Brücke ist der Schutz des Gänsesägers, der u.a. in dem betroffenen Bereich der Sieg überwintert.

Nach Einschätzung des Büro Ginster werden mit der geplanten siegfernen Führung des Radweges sowie der Sperrung der Brücke die Belange des Natur- und Artenschutzes hinreichend berücksichtigt. Zugleich werden mit Ausgleichmaßnahmen der Schutz seltener Arten verbessert sowie Verbesserungen von Lebensräumen erzielt.

Die Gemeinde Windeck hat sich in der Ratssitzung am 15.07.2013 für die Umsetzung der Variante V3a ausgesprochen.

Der Lückenschluss findet auf der wichtigsten Hauptachse des Alltagsradverkehrs in der Gemeinde Windeck gemäß dem aktuellen Radverkehrskonzept statt. Mit dem beabsichtigten Lückenschluss können die Bewohner der Ortslagen Dreisel und Helpenstell, aber auch die südlichen Bereiche von Dattenfeld (in der Summe ca. 2.000 Einwohner) den Haltepunkt des RE9 sowie die sonstigen Attraktivitäten in Schladern umweltfreundlich mit dem Rad erreichen. Damit stellt diese Maßnahme einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität gemäß dem Zukunftskonzept der Landesregierung ‚Nahmobilität 2.0‘ dar.

Für die Attraktivität des gesamten Siegtalradweges ist natürlich auch der Ausbauzustand im Oberlauf (Kreis Altenkirchen und Siegen-Wittgenstein) mitentscheidend. Auch hier wird bereits an der Beseitigung der in diesem Bereich bestehenden Defizite gearbeitet; im Kreis Altenkirchen beginnen bereits in diesem Jahr die ersten Baumaßnahmen.

Für die Maßnahme sind 100.000.- € Planungskosten sowie 1,0 Mio € Baukosten im Haushalts- und Finanzplanungszeitraum des Rhein-Sieg-Kreises (2013/14 = Planung, 2015 = Umsetzung) veranschlagt. Eine Förderung ist bei der Bezirksregierung angemeldet. Sie wurde in den Anhang des Förderprogramms (Förderrichtlinie Stadtverkehr) aufgenommen, weil aktuell noch kein Bauzeitpunkt definiert werden kann. Sobald die Linienführung feststeht, kann mit den Grunderwerbsverhandlungen begonnen und das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden.

Nach der Entscheidung der Bezirksregierung Köln ist kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, da der Siegtalradweg nicht gewidmet ist und sich damit der geplante Lückenschluss nicht auf eine gewidmete Gemeindestraße nach § 3 Abs. 4 Nr. 3 StrWG NRW bezieht. Es handelt sich bei dem Vorhaben - wie beim gesamten Siegtalradweg - nicht um eine Gemeindestraße, sondern um eine sonstige öffentliche Straße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 4 StrWG NRW, für deren Bau oder Änderung kein Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist. Nach dieser Entscheidung der Bezirksregierung muss - wie bei den bisherigen Lückenschlüssen zwischen Siegburg und Windeck auch - das Baurecht durch Einzelgenehmigungen geschaffen werden.

Im Auftrag

gez. Jaeger

(Michael Jaeger)