

Erläuterungsbericht

Historie

Zwischen 1884 und 1954 verband eine Bahnstrecke Siegburg und Overath als Teilstück der Verbindung Köln – Olpe: Die Aggertalbahn, im Volksmund „Luhmer Grietche“ oder auch „Lühmerer Jrietche“ genannt. Der Betrieb der Strecke zwischen Lohmar und Overath wurde 1954 eingestellt und die Bahntrasse 1962 rückgebaut. Der planmäßige Betrieb zwischen Lohmar und Siegburg endete 1988, und 1996 wurde der Verkehr endgültig eingestellt.

Umbau in einen Alleenradweg, 2009 - 2014

Die Städte Siegburg und Lohmar hatten die jeweiligen Trassenabschnitte von der Bahn erworben und mit Fördermitteln aus dem Programm „Alleenradwege auf stillgelegten Bahntrassen“ zum Fuß- und Radweg umgebaut. Der Ausbau auf Siegburger Stadtgebiet umfasste, von Lohmar aus gesehen, die Streckenabschnitte 1 bis 8 zwischen der Stadtgrenze über die Querungsstellen „Steinbahn“, „Waldstraße“, „Weierstraße“, „Johannesstraße“, „Kronprinzenstraße“, „Cecilienstraße“ bis zum „Kleiberg“. Ab „Kleiberg“ verläuft derzeit eine Radwege-Verbindung auf der Ostseite des Michaelsberges entlang bis zum Mühlentor-Parkplatz. Der Streckenabschnitt vom Kleiberg bis zur „Alfred-Keller-Straße“ ist bereits in städtischem Besitz, wurde aber noch nicht als Radweg ausgebaut.

Aktuelle Situation

Der Abschnitt ab „Alfred-Keller-Straße“ bis zum Bahnhof befindet sich derzeit noch im Eigentum der Bahn, da diese Strecke bis 2016 temporär vom „Siegwerk“ als Güterstrecke genutzt wurde.

Das „Siegwerk“ hat der Bahn gegenüber erklärt, dass es diese schienengebundene Zuwegung nicht mehr benötigt. Der Infrastrukturanschlussvertrag wurde daher bei der DB Netz AG zum 28.02.2017 gekündigt. Das Entwidmungsverfahren für die Strecke ist mittlerweile durch das Eisenbahnbundesamt eingeleitet worden.

Die Stadt Siegburg hat bei der Bahn AG ihr Interesse am Kauf der Streckenabschnitte bekundet. Der Rat der Stadt hat vorsorglich Haushaltsmittel für den Erwerb bereitgestellt. Eine Antwort der Bahn auf die Kaufanfrage liegt aktuell noch nicht vor.

Gegenstand des Einplanungsantrages

Die Stadt Siegburg möchte die restlichen Streckenabschnitte vom Kleiberg bis zur Frankfurter Straße als Geh- und Radweg ausbauen.

Der bislang ausgebaute Teil des Alleenradweges übernimmt eine bedeutende stadtverbindende Funktion zwischen den Stadtzentren Siegburg und Lohmar und stellt eine nahezu gefahrlose und verkehrssichere Radroute ohne Überwindung von größeren Steigungen dar. Der Weg wird durch Fußgänger und Radfahrer in hohem Maße angenommen, da er eine attraktive Radwege-Verbindung quer durch die Stadt bietet.

Seine Fortführung würde die noch fehlende Lücke zwischen dem Bereich Michaelsberg und der „Frankfurter Straße“ schließen und somit die Radwegeverbindung zum Bahnhof und in Richtung Hennef stärken.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr könnte nach hiesiger Einschätzung weiterhin erhöht werden, ein Ziel, das auch das Siegburger Engagement im Klimaschutz unterstützen würde.

Obgleich eine Zustimmung der Bahn zur Grundstücksübernahme noch aussteht, möchte die Stadt Siegburg mit diesem Einplanungsantrag frühzeitig die „Weichenstellung“ zur Umsetzung dieses Bauprojektes vornehmen, um die Voraussetzungen vorsorglich zu schaffen.

Planung

Abschnitte

Die nun weiterführende Trasse im Bereich der Kreisstadt Siegburg besitzt eine herzustellende Länge von 860 bzw. 1.030 m. Sie unterteilt sich in folgende Abschnitte:

Abschnitt 9:

Straße „Kleiberg“ (vorhandener Geh- und Radweg) bis zur Siegfeldstraße 415 m

Abschnitt 10:

Siegfeldstraße bis Hopfengartenstraße 300 m

Abschnitt 11:

Hopfengartenstraße bis Frankfurter Straße 145 m

Optionaler Abschnitt 12:

Frankfurter Straße bis Siegburg Bahnhof 170 m

Die Abschnitte 9 bis 11 sind herstellbar. Der Abschnitt 12 wird derzeit als „optional“ beschrieben, da seine Realisierbarkeit (Höhen-Situation, Nähe zu den Schienen der Regionalverkehrs-Gleise etc.) im Zuge der weiteren Planung geklärt werden muss.

Ausführung

Die Herstellung soll sich grundsätzlich an der Ausführung der bereits ausgebauten Abschnitte orientieren. Die technischen und gestalterischen Voraussetzungen des Förderprogramms werden eingehalten.

Es ist eine Breite des Radweges von 4,00 m zzgl. links und rechts Bankette vorgesehen. Im ersten Arbeitsschritt ist das Baufeld zu räumen. Danach erfolgen der Rückbau der Schienen und die Demontage der Schwellen. Das vorhandene Schotterbett ist zu regulieren und mit Frostschutzmaterial aufzuarbeiten. Im Anschluss daran erfolgt das Aufbringen von FLN-Geotextil, 10 cm Schottertragschicht und 8 cm Asphalttragdeckschicht als Oberbelag.

Die vorhandene Eisenbahnbrücke wird für die Nutzung als Fuß- und Radweg entsprechend umgebaut.

Begrünung

Die seitlichen Bereiche würden als Allee in das Begrünungskonzept der Stadt Siegburg eingebunden.

Beleuchtung

Wie bei den ausgebauten Abschnitten ist eine Beleuchtung des Weges vorgesehen.

Barrierefreiheit / Inklusion

Mit Erstellung der Ausführungsplanung wird zur Beurteilung der Barrierefreiheit die Behindertenbeauftragte der Stadt Siegburg hinzugezogen.

Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Siegburg stellt zurzeit die Fläche der Bahntrasse als „Fläche für Bahnanlagen“ dar. Analog zu den bereits ausgebauten Streckenabschnitten ist beabsichtigt, die Darstellung im Flächennutzungsplan in „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung, Fuß- und Radweg“ zu ändern und damit die planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau zu schaffen.