

Bezirksregierung Köln Dez 54
Zeughausstraße 2-10
50606 Köln

Kreisverwaltung Siegburg
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

NSG 2-05.21 NSG

Radweg Windeck-Rosbach

- NSG-Befreiung „Siegau“
- Wasserrechtlicher Antrag gemäß WHG und LWG

Sehr geehrte Damen und Herren,

in beiden Verfahren legen wir hiermit die Stellungnahme des BUND NRW vor. Wir bitten, die Anregungen zu übernehmen. Es wird insbesondere angeregt, ein zusammenfassendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Zusammenfassend:

Dem Betrieb eines touristisch beworbenen Siegtalradwegs fehlt die FFH-Zulassungsprüfung. Die FFH-Verträglichkeit wird auch nicht zu erreichen sein, da das Vorhaben das FFH-Gebiet Sieg auf großer, überwiegender Fläche wirksam und ganz erheblich belastet. Es steht dem Ziel, den guten Erhaltungszustand zu erreichen, erkennbar und wesentlich entgegen.

Die fehlende Zulässigkeit wirkt sich auch auf den hier geplanten Teilabschnitt Rosbach aus und wird auch nicht zumindest für diesen Abschnitt bewältigt. Eine Legitimation des Radwegebaues durch den touristischen Siegtalradweg ist jedenfalls ausgeschlossen.

Eine verbesserte Wegeverbindung zwischen den Ortslagen in Windeck ist im vorhandenen Straßenraum grundsätzlich denkbar, einschließlich einer Ertüchtigung des vorhandenen bzw. zu ergänzenden bergseitigen Weges. Er dient, durchgehend bergseitig ausgeführt, der örtlichen Bevölkerung deutlich besser als Alltags-Verbindungsweg und die Ein-

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NW e.V.

Kreisgruppe
Rhein-Sieg-Kreis
Sprecher: A. Baumgartner

Ansprechpartner des BUND für
dieses Schreiben:

Achim Baumgartner
Geschäftsstelle BUND RSK
Steinkreuzstraße 10/14
53757 Sankt Augustin
Tel.: 02241- 145-2000

info@bund-rsk.de

www.bund-rsk.de

30.05.2021

griffsschwere nimmt gegenüber der von der Verwaltung vorgeschlagenen Trassenführung mit einem Seitenwechsel hin zum FFH-Gebiet und zum Bereich für den Schutz der Natur deutlich ab. Der Trassenverlauf kann daher nur durchgehend bergseitig ohne Wechsel auf die Talseite erfolgen. Die Sicherungsbedürfnisse der lokalen Bevölkerung haben Vorrang vor touristischen Interessen.

Der Weg sollte überall dort, wo er den Lebensraum der Zauneidechse und ihre Verbundachsen zerstört mit nur maximal 2 m Ausbaubreite, reduziertem Sicherheitsstreifen von ca. 30 cm und mit wassergebundener Decke (oder Schotter) und dauerhaft im Außenbereich (außerorts) ohne Beleuchtung umgesetzt werden.

Im östlichen Abschnitt der B 256 sollte der Straßenraum der KFZ wie im westlichen Abschnitt bereits vorhanden von 6 m auf 5,5 m reduziert werden. Der Gewinn an Flächen kann für den neuen Weg genutzt werden und dient der Eingriffsminimierung.

Die geplante Entwässerungsleitung kann nur im Straßenraum der Kraftfahrzeuge verlegt werden, wenn das Schutzgebot des Artenschutzes und die Eingriffsminimierung ernst genommen werden.

Die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse sind substanziell zu überarbeiten und artspezifisch auszurichten.

Es verbleibt auch bei diesen Änderungen eine FFH-Prüfpflicht für die Niederschlagswassereinleitungen. Eine touristische Bewerbung und Klassifizierung als Siegtalradweg muss ausgeschlossen sein; sie hätte grundlegende Auswirkungen auf die FFH-Prüfung.

Im Detail:

Der BUND unterstützt den Aufbau eines Alltagswegenetzes für Radfahrer*innen. Es ist Teil der dringend ausstehenden Verkehrswende. Diese gelingt nur, das machen alle erfolgreichen Fahrradstädte vor, wenn auch der individuelle KFZ-Verkehr Verkehrsraum abgibt und wenn außerdem der Flächenzubau der Radwege nicht ganz oder überwiegend zu Lasten des Naturhaushaltes erfolgt. Denn der Artenschwund ist – auch im Vergleich zum Klimawandel – das noch größere Zukunftsproblem unserer Gesellschaft (dazu z. B. „Planetare Grenzen“).

Der Antrag nimmt auf diese Rahmenumstände unzureichend Rücksicht: Zunächst ist gar kein Alltagsradweg beantragt, sondern ein touristischer Freizeitradweg. Dieser ist im öffentlichen Interesse jedoch von nur geringer Bedeutung bzw. von geringem Interesse. Freizeitradel ist kein Betrag zum Klimaschutz. Ein Alltagsradweg wäre aber auch hinsichtlich der Trassenführung und Ausbaueise anders auszugestalten. Weiterhin fehlen in der Planung Alternativen und Handlungsoptionen, die Lösungen zu Lasten des KFZ-Verkehrs zumindest ernsthaft prüfen, etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen oder versetzte Ortseingangsschilder (z.B. am Ortseingang vor der Bushaltestelle in Eich oder gar vor der Ortslage Gansau), um die Geschwindigkeit auf weiteren Strecken für KFZ und zu Gunsten der anderen Verkehrsteilnehmer*innen absenken zu können und Straßenraum zu reduzieren. Dort, wo die Fahrbahn aktuell 6,00 m beträgt und Eingriffe in die Böschungen nicht möglich sind bzw. Lebensräume der Zauneidechse in Anspruch genommen werden, sollte einerseits eine Reduktion des Straßenquerschnitts auf 5,5 m, ggf. auch auf 5 m, erfolgen

und so zusätzlicher Platz für den Radverkehr und einen breiteren, bergseitigen Begleitweg geschaffen werden. Dieser wiederum kann an Engstellen auch auf 1,5 m reduziert werden.

Im Ergebnis halten wir es für die Nutzung als Alltagsradweg für allein zielführend, die geplante Radwegetrasse auf der gesamten geplanten Strecke bergseitig zu führen. Er ist dann auch für den Austausch innerhalb von Eulenbruch und Eich erheblich besser nutzbar. Umwege und damit verbundene Querungen der Landstraße sind für einen Alltagsradweg nicht erforderlich und sogar kontraproduktiv, da Querungen Gefahrensituationen darstellen. Die bislang durch talseitige Aufständigung geplanten Eingriffe in den Bereich zum Schutz der Natur (BSN) sind völlig unverhältnismäßig und inakzeptabel. Die Beachtung des BSN ist im Regionalplan eine behördenverbindliche raumplanerische Vorgabe!

Aber auch die Eingriffe in die bergseitige Flanke bedürfen einer erheblichen Reduktion. Dies ist möglich, wenn das Diktat hoher Ausbaubreiten verlassen wird, Engstellen noch mehr als bisher toleriert und im Ausgleich punktuell ausreichende Ausweichbuchten vorgehalten werden. Eine Regelbreite von 200 cm statt 250 cm erscheint angesichts der besonderen Situation möglich und unbedingt geboten. An Engstellen können auch 1,5 m ausreichend sein. Anderenfalls ist kein Radwegangebot möglich. Es sei erinnert, dass Fahrradfahren auf der Straße zulässig ist und, wenn die lokale, natürliche räumliche Situation keine Trennung der Verkehre ermöglicht, der KFZ-Verkehr entsprechend zur Rücksichtnahme veranlasst werden muss. Mögliche Grenzen des Machbaren können nicht nur zu hohe Kosten oder physikalische Grenzen wie die Standsicherheit eines Hanges sein, sondern auch die erforderliche Rücksichtnahme auf andere Arten, deren Bestände ohnehin schon hoch defizitär sind und für wirksame Artenschutzmaßnahmen im Kreisgebiet bereits ausbleiben, die also eine ständige Verschlechterung ihrer Lebensumstände erfahren.

Der Sicherheitsraum zur Straße sollte durchaus durch Leitplanken (im Plan FRS „Eco-Safe“ mit einer Bauwerkstiefe von 14 cm) unterstützt werden (geschützter Radweg). Der Sicherheitsraum muss aber keine 75cm betragen; 30 cm werden statt dessen als Standraum vorgeschlagen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung beim KFZ-Verkehr würde zusätzliche Sicherheit bewirken.

Weiterhin kann die Entwässerungsrinne (mit weiteren 30cm angesetzter Baubreite) bergseits entfallen, wenn das Niederschlagswasser entweder auf die Straße abgeleitet wird und dort entlang des Bordsteines eine Entwässerung vorgesehen wird, die das Wasser vor Übertritt auf die Straße sammelt oder wenn die sammelnde Rinne in den Sicherheitsstreifen unter die Leitplanke verlegt wird.

Die aktuelle Planung sieht eine Ausbaubreite des Radweges von 30 cm + 250 cm + 75 cm (= 355 cm) vor. Das erscheint angesichts der räumlichen Situation und im Licht der Eingriffsvermeidung und des Artenschutzes unangemessen. Eine Reduktion des Standards auf 200 cm + 30 cm (= 230 cm) und damit eine Minderung der Ausbaubreite um 125 cm (!) erscheint ohne weiteres möglich! Im Zweifelsfall sollte die geplante Klassifizierung eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Benutzungszwang in Frage gestellt und der Weg schlicht als sicheres Wegeangebot ohne verkehrsrechtlichen Benutzungszwang zur Verfügung gestellt werden.

Die Eingriffe in den Böschungsfuß der Steilböschungen bleiben auch bei der Reduktion der Ausbaubreite enorm und bedürfen eines umfassenden Ausgleichs. Er fehlt bisher und wird weitestgehend als Ersatzmaßnahme (Grünland) angeboten.

Erhebliche Zweifel werden vorgetragen, ob der Kanalbau unterhalb des Radweges im unmittelbaren Fußbereich der Böschungen und Felsen annähernd vertretbar ist oder nicht im Straßenraum untergebracht werden müsste.

Die aktuelle Planung berücksichtigt das gesetzliche Vermeidungsgebot der Eingriffsregelung jedenfalls unzureichend. Der Eingriff kann durch eine durchgehende bergseitige Führung, durch eine Regelausbaubreite von „nur“ 200 cm und mit einer weiter reichenden Tolerierung von Engstellen mit kombinierten Ausweichbuchten erheblich reduziert werden. Auch ein Sicherheitsstreifen mit Leitplanke und durchgehender Mindestfläche von (ca.) nur 30cm sowie die Preisgabe der gesondert angeordneten Rinne bergseits dienen der Eingriffsminderung.

Maßnahmen z. B. zum Schutz der Astlosen Graslinie, des Nickenden Leinkrautes, der Wildbirne und des Weißen Mauerpfeffers sowie der Falterarten der Roten Liste sowie der Ringelnatter fehlen im LBP im Rahmen der Eingriffsbewältigung.

Es wird weiterhin als Minderungsmaßnahme angeregt, den Radweg im Außenbereich (außerorts) und insbesondere im Bereich der Felsen nur mit wassergebundener Decke (bzw. mit Schotterdecke) auszuführen. Ergänzend sollten die Bordsteine zur Straße hin so abgescrängt sein, dass Kleintiere (Blindschleichen, junge Eidechsen, Käfer usw.) passieren können. Einläufe und Gullys müssen tiergerecht ausgestaltete und angeordnet sein.

Schließlich bleiben handwerkliche und formale Mängel bestehen:

Dem Vorhaben fehlt ein Bedarfsnachweis verschiedener Benutzer*innengruppen. Lokale Alltagsnutzer*innen sollten dabei von (erplanten) touristischen Nutzer*innen, die erst durch Bewerbung zur Nutzung geworben werden, getrennt werden. Außerdem sind Rennradler*innen abzugrenzen, die den Radweg so oder so nicht benutzen werden. Beim Ortstermin des Verfassers war ein großer Teil der Radler*innen dieser letzten Gruppe zuzuordnen! (Nur) die Zahl der Alltagsradler*innen aus den Ortslagen ist für die Abwägung der Verhältnismäßigkeit der hohen Kosten und schweren Eingriffe entscheidend.

Dem vorgeschlagenen Verfahren einer einfachen Genehmigung des umfassenden und umweltrelevanten Bauwerks kann nicht beigetreten werden. Es ist, schon wegen der geplanten starken Eingriffe in die Böschungen mit weit in die Böschung hinaufreichenden Sicherungsfolgen (Felsen und Bäume) erforderlich, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, auch um eine seriöse Planung, Kompensationsbetrachtung und Kostenermittlung aufbauen zu können. Wenn ein Flächenverlust im FFH-Gebiet geplant ist oder wenn Wege an der Schutzgebietsgrenze entlang geführt werden, kann auch auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht verzichtet werden. Sie ist aber auch wegen der geplanten Einleitungen selbstständig erforderlich.

Als Siegtalradweg ist der Radweg nicht umsetzbar, da dem Siegtalradweg insgesamt eine FFH-Zulässigkeit fehlt und er diese wegen der erheblichen negativen Wirkungen der zusätzlich zur Naherholung entstehenden touristischen Belastung des Schutzgebietes auch

nicht erhalten würde. Manche Bestandsstrecken liegen zudem im 5 bzw. 10 m breiten wasserrechtlich abgegrenzten Gewässerrandstreifen der Sieg, sie sind dort langfristig zurückzubauen. Dem Siegtalradweg fehlt ein schlüssiges, die Schutzziele der WRRL und des FFH-Gebietes unterstützendes Gesamtkonzept. Er kann also keinesfalls als Argument für einen Radwegneubau oder gar als Bemessungsbasis herangezogen werden. Es besteht somit auch kein überwiegendes öffentliches Interesse eines angeblichen Lückenschlusses. Denn weder ist der Betrieb des Siegtalradweges zugelassen, noch bestehen in beide Richtungen des geplanten Bauabschnittes gute Fortsetzungsoptionen für touristische Radler*innen.

Die Bewerbung eines Radweges ist eindeutig ein Projekt im Sinne der EU-Vorgaben. Denn sie führt gewollt zu mehr Druck durch Besucher*innen auf das FFH-Gebiet, zu Störungen (Licht, Kulissenwirkung, Lärm, Zerschneidung u.a.m.) und sogar Tierverlusten z. B. durch überfahrene Käfer und Kriechtiere. Der Projektbegriff im Sinne der FFH-Richtlinie ist wirkungsbezogen zu verstehen und umfasst alle Beeinträchtigungen der Natur (st. Rspr. EuGH, Urt. v. 14.1.2010, C-226/08, Rn. 38; Urt. v. 7.11.2004, C-127/02 Rn. 24 ff; Urt. v. 10.1.2006, C-98/03 Rn. 40 ff.). Damit sind auch Einwirkungen erfasst, die nicht mit baulichen Veränderungen einhergehen (EuGH Urt. v. 10.1.2006, C-98/03 Rn. 40 ff.). Aus diesem Grund werden bspw. im Rahmen der Verkehrswegezulassung in FFH-Gebieten auch Geschwindigkeitsbeschränkungen und ähnliches als Minderungsmaßnahmen zugelassen.

Die Variantenuntersuchung ist weiterhin nicht überzeugend. Der Umstand, dass Radwegebrücken nicht kurzfristig an Bestandsbrücken der Deutschen Bahn AG angehängt werden können, führt nicht per se zu einem Ausschluss einer Variante. Denn es wäre ja auch ein eigenständiges Brückenbauwerk planbar. Es unterläge derselben Prüf- und Zulassungspflicht wie eine angehängte Brückenlösung. Ebenso überzeugt der Ausschluss, eine Alternative sei zu steil, nicht, solange diese Steilheit nicht irgendwie in Grad und Strecke ausgeführt wird. Es ist nicht die Aufgabe eines Antragsstellers, die Selektion der Varianten gewissermaßen im Verborgenen durchzuführen.

Der LBP setzt sich im Kap. 3.5. mit „Vorbelastungen“ auseinander. In welchem Zusammenhang diese Vorbelastungen gestellt werden, bleibt allerdings offen. Im Sinne des raumordnerischen Bündelungsgebotes sind sie mit Blick auf die B 256 ein wichtiger Hinweis, für die FFH-(Vor-) Prüfung erhöhen Vorbelastungen jedoch den Raumwiderstand für ein Bau- und Nutzungsvorhaben. Denn das Ziel ist die Herstellung des guten Zustandes des Schutzgebietes.

Die FFH-VP im Sinne der allgemeinen Standards einer FFH-VP fehlt in den Unterlagen zur Beteiligung.

Betriebsbedingte Störungen im Bereich von Eulenbruch (Feldwegeausbau und Nutzung östlich der B 256 wurden im LBP nicht berücksichtigt. Hier wären auch FFH-Wirkungen (Kulissenwirkung, Belastungen durch Hunde, Lärm, Betreten, Licht, Tierverluste – auch von Maculinea-Faltern!) zu prüfen gewesen, da der geplante Weg unmittelbar am FFH-Gebietsrand entlangführt und das dortige Grünland schutzbedürftig ist (z.B. als Entwicklungsgebiet für den LRT 6510).

Der Bestand der hier im Grünland betroffenen Avifauna wurde offenbar gar nicht erfasst und nur abstrakt beurteilt. Das reicht nicht aus.

Artenschutzrechtlich reicht es ebenfalls nicht aus, nur die eigentlichen Lebensräume der Zauneidechse mittels CEF-Maßnahmen zu kompensieren. Es ist als zusätzliche Beeinträchtigung der Art anzuerkennen, dass durch den Radweg auch wertvolle Ausbreitungsbzw. Verbundkorridore zerstört werden. Der Radweg wird breiter, rückt noch weiter in den grasigen Böschungsfuß der Felsen hinein und er wird außerdem als asphaltierter Weg geplant. Es ist daher auch aus Artenschutzgründen geboten, den Weg schmaler und mit wassergebundener Decke oder als Schotterweg auszuführen. Eine (ggf. auch später nachfolgende) Beleuchtung ist auch aus Artenschutzgründen der Zauneidechse unbedingt aktiv über Auflagen auszuschließen.

Die Standorte der CEF-Maßnahmen sind aber auch unabhängig davon höchst fraglich da sie ungeeignet sind. Die fortan angrenzende Asphaltfläche des Radweges als Todesstreifen und den gewünschten Mehrbetrieb durch den touristischen Siegtalradweg, also eine hohe Störfrequenz, wird völlig außeracht gelassen. In den Vorgaben des MULNV zu erfolgversprechenden CEF-Maßnahmen heißt es als ersten Punkt der Maßnahmenbedingungen: „Eine ausreichende Entfernung zu potenziellen Stör- und Gefahrenquellen ist sicherzustellen (vgl. Einführung zum Leitfaden). Kleinere Abstände sind bei Vorkommen im Siedlungsbereich möglich.“ Ein Abstand von „Null“ kann unmöglich als ausreichend gelten!

Die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse irritieren aber auch darüber hinaus. Sie führen zunächst zu einer Vergrößerung des Eingriffs, indem zusätzlich zu den umfangreichen Gehölzrodungen im Zuge der Baumaßnahmen weitere Flächen von Gehölzen freigestellt werden sollen. Zugleich wird aber ausgeführt, dass die Zauneidechse nur den Böschungsfuß besiedelt, während die CEF-Maßnahmen nun innerhalb der Böschung bis „3,5 m oberhalb“ des Radweges umgesetzt werden sollen. Diese Maßnahmen, die für Mauereidechsen passen können, sind für die Zauneidechse aber nicht geeignet. Es bedarf also offenbar eines ausdrücklichen Hinweises darauf, dass die Zauneidechse keine Mauereidechse ist. Die Zauneidechse besiedelt keine Steillagen im Fels.

Es ist daher großer Wert darauf zu legen, dass der Radweg in der Breite reduziert und außerhalb der Ortslage in wassergebundener Decke oder mit Schotter ausgeführt wird. Wirksame Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse während des Bauverlaufs sind überdies nicht erkennbar. Die wegen enger Platzverhältnisse bestehende Schwierigkeit, die Zauneidechse während des Baustellenverlaufs wirksam zu managen, spricht im Übrigen auch dafür, die Kanalbaumaßnahmen vom Böschungsfuß abzurücken und in den Straßenkörper zu verlegen.

CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse müssen sich im räumlichen Zusammenhang befinden, aber sie müssen vor allem auch geeignet sein. Die CEF-Maßnahmen 1 und 2 sind dagegen ungeeignet.

Die Einleitung des Niederschlagswassers weiterhin in das FFH-Gebiet der Sieg bedarf einer FFH-Prüfung. Dass das Straßenwasser aktuell bereits eingeleitet wird, führt nicht dazu, dass eine erneute, auch leicht „verbesserte“ Einleitung nun bei einem Neuantrag ungeprüft möglich wäre. Insbesondere sind hier die Summationseffekte mit anderen Einleitungen zu erfassen und mit den Zielvorgaben für das FFH-Gebiet abzugleichen. Es ist auch nicht möglich, die FFH-Prüfung vollständig nur dem wasserrechtlichen Verfahren an-

zuvertrauen, schon allein deshalb nicht, weil der Betrieb des Radweges als Tourismusradweg und die Inanspruchnahme von 500 qm FFH-Gebietsfläche unweigerlich zu einer eigenständigen FFH-Prüfpflicht im Wegebauverfahren führen. Die ausschließliche Prüfung der FFH-Verträglichkeit nur im wasserrechtlichen Verfahren wurde überdies vom VG Köln im noch laufenden Rechtsstreit zur Insel Grafenwerth ebenfalls in Zweifel gezogen.

Kritisch ist vor allem die geplante Einleitung trotz der Streusalzfracht im Winter. Hier erscheint eine FFH-Zulassung angesichts des Schutzzieles der Fische und in Summation als nicht möglich. Der Rhein-Sieg-Kreis und die Bezirksregierung Köln haben bislang kein Konzept vorgelegt, wie sie die Sieg von den für die Schutzziele zu hohen Einleitungsfrachten freistellen wollen. Auch das sogenannte FFH-Maßnahmenkonzept führt dazu nichts Substantielles aus.

Wir weisen ergänzend darauf hin, dass erst eine Asphaltierung zu einer Winterdienstpflege führt. Ein Schotterweg oder eine wassergebundene Wegedecke ist im Winter in der Regel gefahrlos zu nutzen, auch ohne Winterdienst.

Die geplante Veränderung der Entwässerungsrichtung des Weges hin zum Hang hat bei Starkregen und übertretendem Wasser gravierende Auswirkungen auf die Lebensraumeignung der Felsfußstandorte für die Zauneidechse (z.B. Eiablage) und andere Grus als Lebensraum nutzende Arten. Diese Wirkung bedarf der artenschutzrechtlichen Bewältigung. Eine solche Entwässerung hin zum Hang wird abgelehnt. Die Entwässerung kann hin zur Straße erfolgen ohne dass dort, wie bereits oben ausgeführt, Konflikte entstehen müssen.

Dem wasserrechtlichen Verfahren fehlt in den Unterlagen zur naturschutzrechtlichen Befreiung eine eigenständige und summarische FFH-Prüfung. Zum Erhaltungszustand und zur Belastung der Fischarten gibt es in den gesamten Unterlagen keine Angaben. Das führt zu erheblichen Defiziten in der Wirkungsbetrachtung.

Mit freundlichen Grüßen:

