



An die Stadt Overath

cc: RBK - Abteilung Mobilität, Klimaschutz und regionale Projekte

Erweiterung Agger-Sülz-Radweg: Analyse und Vorschläge für fehlende Lückenschlüsse in Overath

Der ADFC möchte dazu beitragen, die Fertigstellung der Lückenschlüsse des Agger-Sülz-Radweges zu beschleunigen und bittet die Verwaltung der Stadt Overath um Kenntnisnahme und Prüfung der folgenden Untersuchungsergebnisse:

Derzeitiger Stand:

Der Agger-Sülz-Radweg wurde im südlichen Teil 2017 teileröffnet von Overath an der Agger entlang über Siegburg und Troisdorf und ab Lohmar an der Sülz entlang bis Rösrath. Im nördlichen Teil auf Gebiet des OBK gibt es einen fertigen Abschnitt zwischen Lindlar und Hommerich im Tal des Lennefer Baches sowie eine Vorplanung für die Verbindung von Lindlar über Metabolon an die Agger nach Engelskirchen (S. Abb. 1). Außerdem ist eine Anbindung nach Wipperfürth an die Balkantrasse ausgewiesen. Treibende Kraft bei der weiteren Umsetzung ist der RBK in Zusammenarbeit mit der Regionale 2025. An der Sülz wurde im August 2020 auf Lindlarer Gebiet der Abschnitt von Hommerich bis Unterbilstein bis zur L284 fertig gestellt.



Nächster Planungsschritt: Fortführung bis Obersteeg

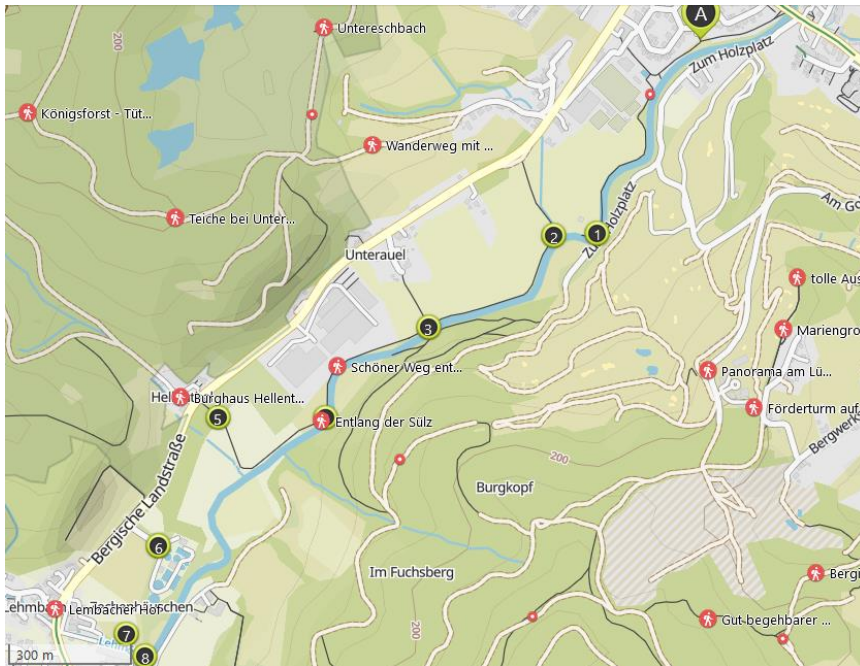


Als nächstes steht die die Weiterführung auf Overather Gebiet bis Obersteeg (Abb. 2) an. Sie ist schon seit 2017 als „Rang 7 Projekt“ des Regionalrates in Planung, erfordert aber zwischen A und Station 1 einen Brückenbau über die L284 und die Sülz. Diesbezüglich gibt es eine Planungsvereinbarung zwischen den Landesbetrieb Strassen.NRW und dem RBK und erfordert möglicherweise zeitkritische Grunderwerbe mit Unterstützung durch die Stadt Overath.

⇒ Die Stadt Overath wird gebeten, einen Sachstand zu den nötigen Grunderwerben zu berichten.

Übernächster Planungsschritt: Untereschbach bis Hoffnungsthal

Das danach folgende Teilstück führt von Untereschbach bis Hoffnungsthal und befindet sich als „Rang 8 Projekt“ des Regionalrates in Vorplanung. Es gibt erste Ideen für eine Trassenführung westlich der Sülz (Abb. 3)



und ab Hellenthal (Station 5 bis 7) auf dem alten Bahndamm zum Gewerbepark Leimbach mit anschließender Überbrückung der Sülz von Station 8 zur Straße Streckenhäuschen.

⇒ Die Stadt Overath wird gebeten, einen Sachstand zum Stand der nötigen Grunderwerbe auf Overather Gebiet in Abhängigkeit von eventuellen Trassenführungen zu berichten.

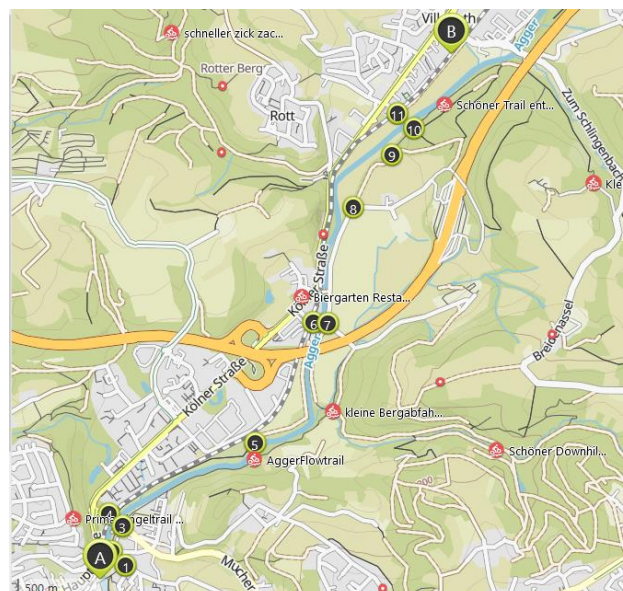
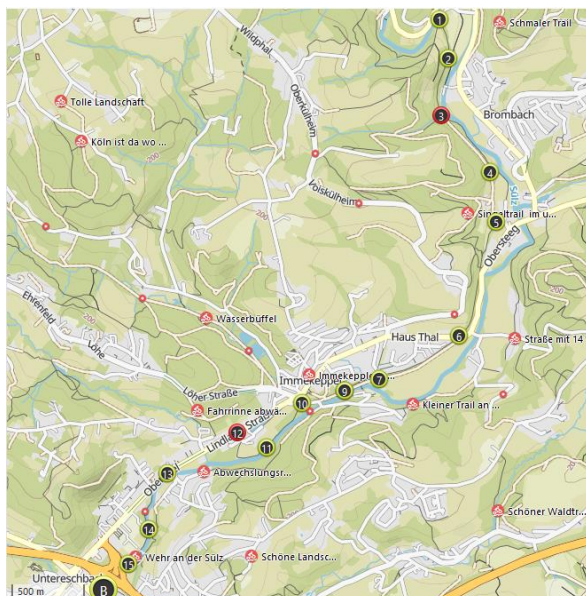
Noch nicht in Planung befindliche Abschnitte

Im Folgenden werden 2 größere Lückenschlüsse auf dem Gebiet der Stadt Overath thematisiert, die sich noch nicht in Vorplanung befinden, aber essentiell sind für die Fertigstellung des Agger-Sülz-Radweges. Da für die beiden o.a. vorgeplanten Abschnitte Umsetzungszeiträume von 7 bis 10 Jahren zu befürchten sind, sollten die dann noch fehlenden größeren Lückenschlüsse parallel und nicht sequentiell angegangen werden. Dies sind:

A: Abschnitt zwischen Overath-Obersteeg und Untereschbach (s. Abbildung 4, links):

B: Abschnitt zwischen Overath-Aggersteg und Vilkerath-Schlingenbach (s. Abbildung 5, rechts):

Hier sollte u.E. eine frühzeitige Beauftragung von Machbarkeitsstudien für die Vorbereitung der Trassenführung/ Vorrangrouten initiiert werden, z.B. auf Basis von Förderprogrammen zur Nahmobilität, sowie die frühzeitige Sicherung von Grundstücken, Vorkaufsrechten und Querungsrechten geprüft werden.



Im Folgenden wird ein orientierender Zustandsbericht und Handlungs-Optionen für die folgenden Teilabschnitte dieser Trassen auf Basis einer Streckenbefahrung durch den ADFC vorgestellt.

⇒ Wunsch: Initiierung von Machbarkeits-Studien für die vorgeschlagenen Trassen inkl. Identifizierung der Bauast-Träger und Erhebung von Daten zu evtl. benötigten Grundbesitz

1. Teilabschnitt Bahnhof Obersteeg (Station 5) bis Haus Thal (Station 6)



Dieser grob geschotterte Abschnitt ist derzeit als Gehweg ohne Nutzungsrecht durch Radfahrende beschildert. Er könnte mit wenig Aufwand schon jetzt mit einer fahrradtauglichen Deckschicht versehen werden und eine

This topographic map shows the area around Immekeppel. The Sülz river flows through the center, with the Immekeppeler Teich (Immekeppel Pond) located near the center. The map includes several streets, such as Lindlarer Straße, Kloster-Meer-Straße, and Wilhelm-Heidkamp-Straße. Landmarks like Haus Thal and Immekeppel De... are marked. The map also shows the Sülz river, Immekeppeler Teich, and various streets and landmarks. A scale bar indicates 100 m.



Links: Öffentlicher Weg? Rechts: Privat ab Camping-Platz, Station 7?

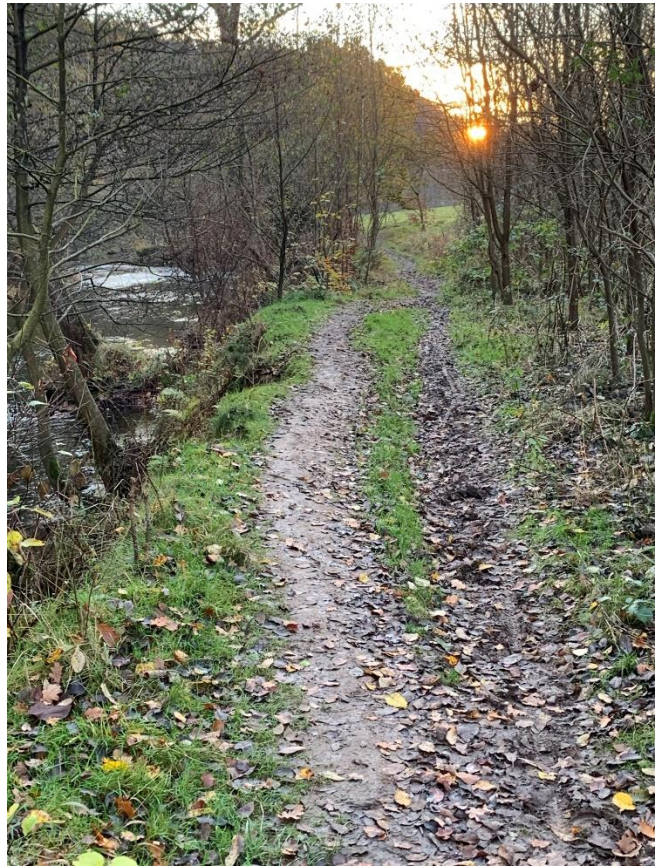
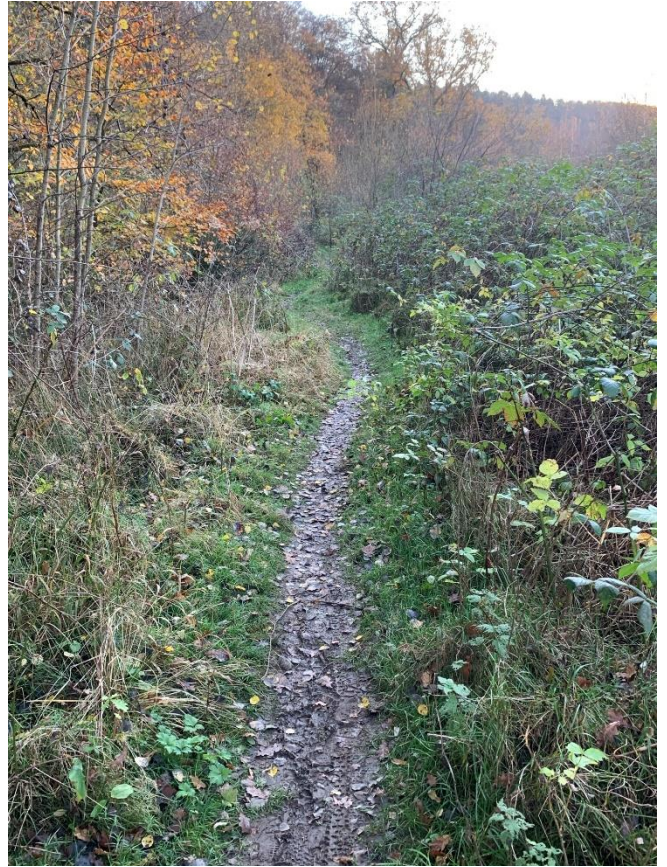


Flussnaher Strecke auf guter Tragschicht bis Einmündung auf Straße „Immekeppeler-Teich“ (Station 10). Der Teilabschnitt hat ausreichende Breite und kann schon mit wenig Aufwand fahrradtauglich gemacht werden. Der Bahndamm selber muss nicht angetastet werden.

3. Teilabschnitt Immekeppeler-Teich (Station 10) bis Lindlarer Straße (Station 12)

Hier handelt es sich um einen stark verwilderten Trampelpfad, der sehr natur- und flussnah verläuft. Der Weg sollte frühzeitig verbreitert und teilweise eingeebnet werden, um Wanderern eine sichere Benutzung zu ermöglichen. Außerdem sollte der zunehmende Baumbewuchs unterdrückt werden, um die offene Landschaft mit seinen typischen Gras-Soden zu erhalten und den Weg für zukünftigen Ausbau als Geh/Radweg zu sichern.







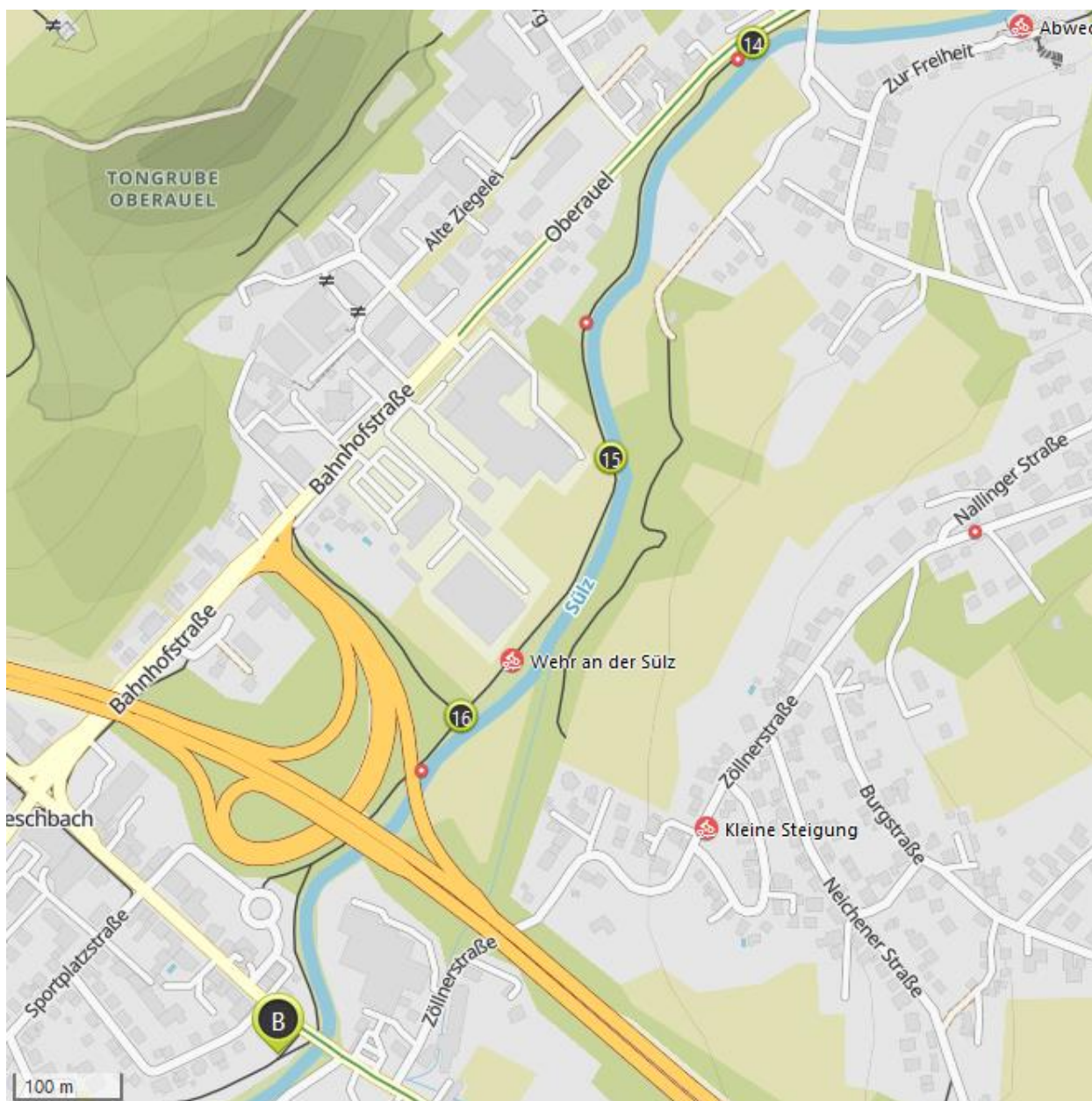
3.1 Alternative für Teilabschnitt Immekeppeler-Teich (Station 10) bis Lindlarer Straße (Station 12)

Bis zur Realisierung des Abschnittes 3 besteht die alternative Möglichkeit, über die Brücke der Straße „Immekeppeler Teich“ auf die östliche Seite der Sülz auf die anspruchsvolle, von der Overtather „Tourismus-Arbeitsgruppe Radfahren“ entwickelt MTB Wald-Strecke zu wechseln, die in der Folge über die Straßen „Zur Freiheit“ und „Untersteeg“ auf die Lindlarer Straße mündet.

4. Teilabschnitt Abzweig Oberauel (Station 14) bis Olper Straße (Station B)

Es handelt sich um einen attraktiven, schmalen, aber gut gehbaren, nicht überflutungssicheren Sülzuferweg. Er ist mit wenig Aufwand fahrradtauglich zu machen (kleine Verbreiterung, um Begegnungsverkehr mit Spaziergängern zu erleichtern). Ein niedriger Tunnel ermöglicht (Schieben!) die Unterquerung der Olper-Straße und mündet auf den neuen Wanderweg an der Südseite Bundesstraße, wo der bereits in Planung befindliche Abschnitt von Untereschbach bis Hoffnungsthal s.o.) beginnt.

- ⇒ Kann der Pfad als Wanderweg geführt und gesichert werden? Bestehen Möglichkeiten, den Weg mit einfachen Mitteln als Wanderweg zu sanieren und mit „Radfahrer frei“ zu beschildern? Wenn nein: Anlegen als Wanderweg im Rahmen von Fördermöglichkeiten im Nahmobilitätsprogramm?







Link: Unterführung BAB A4

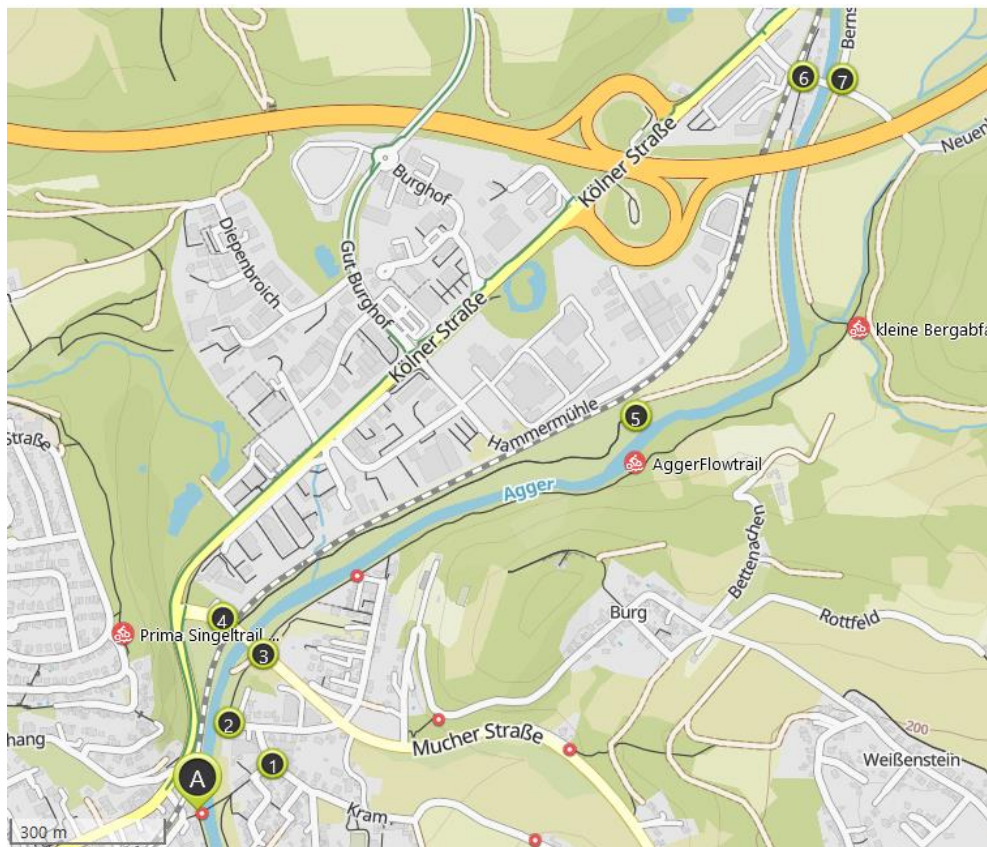
Mitte: Unterführung Bundesstraße, leider für Radverkehr nur mit Schieben möglich.

Rechts: Neuer Gehweg südlich der Bundesstraße, Einstieg in den geplanten ASR-Abschnitt nach Hoffnungsthal.

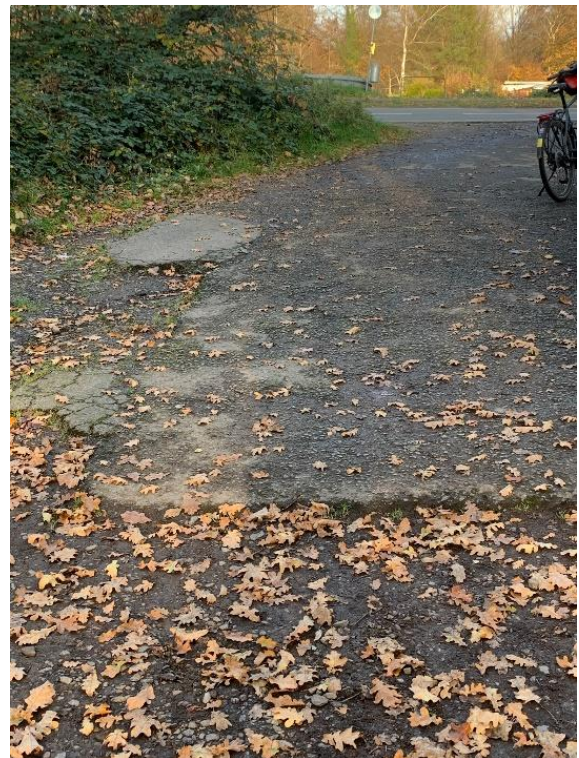
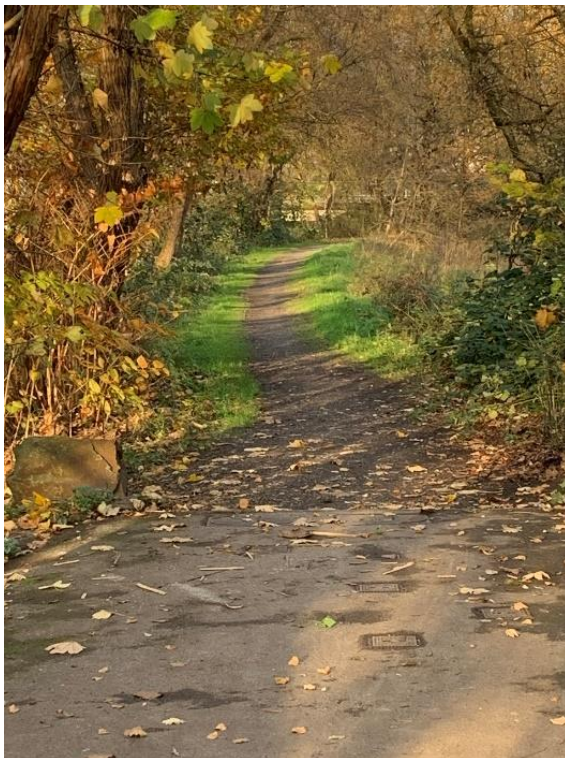
B: Abschnitt zwischen Overath-Aggersteg und Vilkerath-Schlingenbach:

Dieser Abschnitt ist eine touristisch interessante Route und für Pendler Alternative zum Radweg an der B55

1. Teilabschnitt Aggersteg bis Bernsau

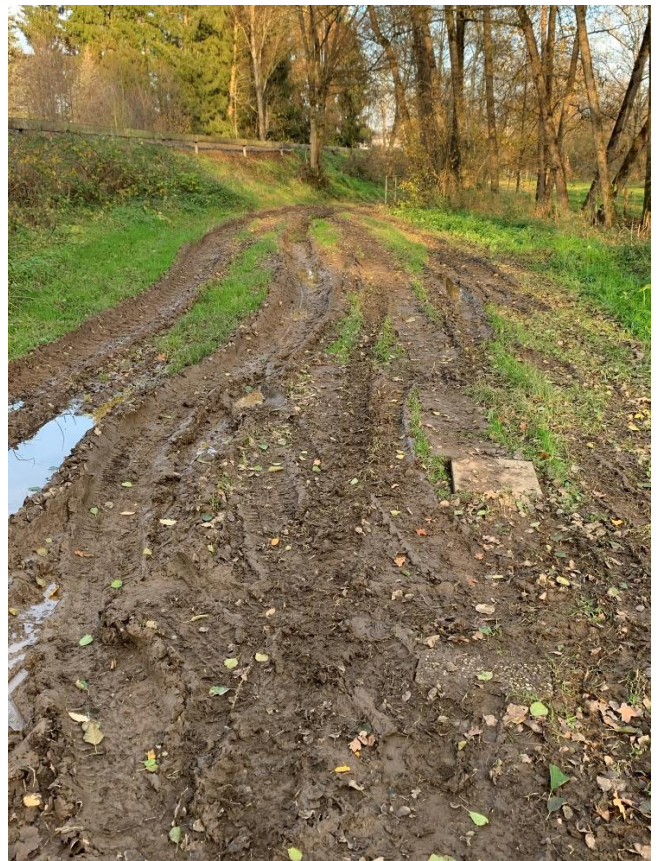


- ⇒ Agger-naher Abschnitt von Station 2 bis 3: Mit geringem Aufwand als Gehweg erhalten und fahrradtauglicher zu machen (Deckschicht verbreitern, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen).
- ⇒ Kanten beseitigen, Barriere-freie Nutzung ermöglichen



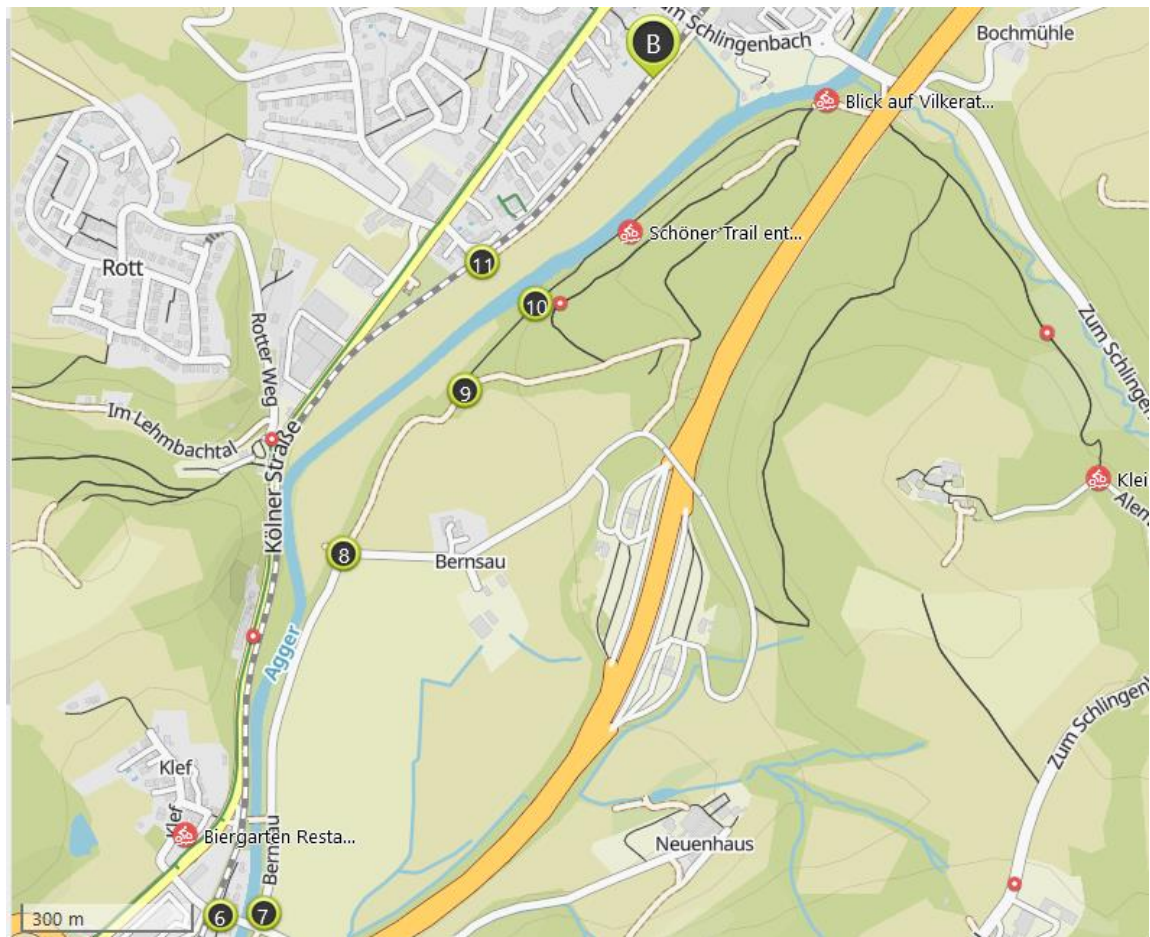
Station 4 bis 5: derteit nicht nutzbarer matschiger Abschnitt, für Gehweg- und Fahrrad-Tauglichkeit muss Tragschicht verbessert werden. Station 5 bis 6 (Klev): Tragschicht erscheint gut zu sein, geringer Sanierungsbedarf . Aber: in Klev 200 m lang Privatstraße mit Klärungsbedarf. Dann bis Bernsau (Station 7) öffentliche Straße.

⇒ Wenn Station 4 bis 5 saniert würde, wäre der komplette Abschnitt für Spaziergänger und Radfahrer frühzeitig nutzbar



2. Teilabschnitt Bernsau bis Vilkerath-Schlingenbach

Fortsetzung touristisch interessanter Route und für Pendler Alternative zum Radweg an der B55

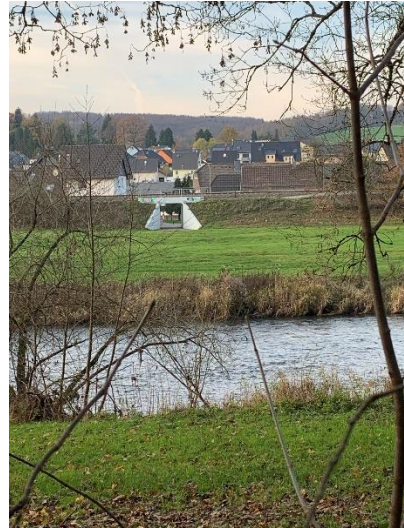


Station 7 bis 8: Fahrradtauglich bis zur Rechtskurve



Station 8 bis 10: derzeit nicht fahrradtauglich. Zunächst Wirtschaftsweg, ab Gabelung (linkes Bild) beginnt ein als Gehweg ausgewiesener Trampelpfad, der als Trasse für einen Radweg gesichert werden sollte. Nach 150 m müsste eine Brücke errichtet werden (zwischen Station 10 und 11).

⇒ Wunsch: Grundbesitz auf beiden Seiten der vorgesehenen Brücke klären.



Links unten: Ansicht von Station 11 auf Richtung Agger (Station 10, zukünftige Brücke)

Rechts unten: Ansicht von Station 11 in Richtung Vilkerath (Station B), weitgehend fahrradtauglicher Schotter-Weg bis Schlingenbach.



Die Verlängerung der Route an der Fa. Sonneck vorüber mit erneutem Wechsel die südliche Aggerseite bis Ehreshofen (Oberbergischer Kreis) erscheint sehr komplex und Bedarf gesonderter Betrachtung.

Insgesamt bieten die analysierten Abschnitte große Chancen für eine beschleunigte Fertigstellung ASR!