

**Antrag**  
**auf Genehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG**  
und  
**auf Befreiung gemäß § 67 BNatSchG**

**zur Errichtung von Zu- und Abfahrtsbauwerken sowie für Gehölz-  
entnahmen im Außenbereich für den**  
**Panoramaradweg Niederberg - Abschnitt Wülfrath**

hiermit beantragt der Kreis Mettmann – Stabstelle 65 soweit jeweils erforderlich, die Genehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG und eine Befreiung nach § 67 BNatSchG zur Errichtung folgender Bauwerke und Vorhabenselemente, die in den Anlagen genauer dargestellten werden:

1. Bahnübergang Hütte (Anknüpfungspunkt 1a)
2. Einstiegspunkt Dieselstraße (Anknüpfungspunkt 1)
3. Bahnübergang Nord-Erbach/Landschaftsfenster Lerschenheide (Anknüpfungspunkt 2)
4. Comberg (Anknüpfungspunkt 3)
5. Zeittunnel Nord (Anknüpfungspunkt 4)
6. Zeittunnel Süd (Anknüpfungspunkt 5)
7. Anbindung Wilhelmstraße (Anknüpfungspunkt 6)
8. Anbindung Schlupkothlen (Anknüpfungspunkt 7)
9. Anbindung Kommunikations-Centrum (Anknüpfungspunkt 8)
10. Verknüpfung Bölkum (Anknüpfungspunkt 9)
11. Landschaftsfenster Jungholz (Anknüpfungspunkt 10)
12. Anbindung Oberdüsseler Weg (Anknüpfungspunkt 11)
13. Bahnübergang Tönisheider Straße Süd (Anknüpfungspunkt 12)
14. Bahnübergang Henry-Ford-II-Straße Süd (Anknüpfungspunkt 13)
15. Ehem. Bahnhof Wülfrath (Anknüpfungspunkt 14)
16. Anbindung Silberberger Weg (Anknüpfungspunkt 15)
17. Anbindung Flandersbacher Straße (Anknüpfungspunkt 16)
18. Wegebau im Bereich des Geschützten Landschaftsbestandteils 2.8-22 „Eisenbahndamm Wülfrath-Schlupkothlen“

Vorgesehen sind zudem folgende **Bauwerkssanierungen**, die teilweise mit Eingriffen verbunden sind und daher ergänzend in diesem Antrag dargestellt werden:

19. Sanierung Bauwerk 4
20. Sanierung Bauwerk 5
21. Sanierung Bauwerk 6
22. Sanierung Bauwerk 10

**Begründung**

**A Darstellung des Gesamtvorhabens** \_\_\_\_\_

**Zielsetzung**

Die Trasse der seit vielen Jahren stillgelegten Niederbergbahn beginnt im Norden auf Essener Stadtgebiet und durchzieht die Stadtgebiete von Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath als

ein noch weitgehend durchgängiges Infrastrukturband. Langfristiges Ziel ist die Reaktivierung dieser Trasse für den schienengebundenen Nahverkehr unter dem Titel Circle-Line bzw. Niederbergbahn.

Kurzfristig wird seitens der vier betroffenen Städte jedoch ein Ausbau zu einem Radweg angestrebt, der aufgrund seiner Lagegunst eine wesentliche Verbesserung der Verkehrerschließung in den Siedlungsbereichen (innerstädtische Verkehrsfunktion) wie auch auf regionaler Ebene (Tourismus) hat. Lediglich in Heiligenhaus wurde bereits ein mehrere Kilometer langer Abschnitt der Trasse als Fuß- und Radweg mit wassergebundener Decke ausgebaut und intensiv genutzt. Der überwiegende Teil der Trasse konnte jedoch in der Vergangenheit nicht durchgängig betreten werden.

Der Antrag bezieht sich auf die Trassenabschnitte im Stadtgebiet Wülfrath. Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden nachfolgend auch die Anbindungspunkte dargestellt, bei denen es weder einer landschaftsrechtlichen Genehmigung noch einer Befreiung bedarf, bzw. bei denen es keine kompensationspflichtigen Eingriffe gibt.

### **Regelprofil und Trassenelemente**

Der Weg soll für Fußgänger, Radfahrer und Inlineskater gleichermaßen nutzbar sein und deshalb überwiegend mit einer **Asphaltdecke** in der **Regelbreite von 3 m** ausgebaut werden. Beiderseits der Asphaltfläche verlaufen in der Regel **geschotterte Banketten** von jeweils 0,5 m Breite, an die sich erforderlichenfalls nach Außen noch begleitende **Entwässerungsmulden** anschließen (Regelquerschnitt). Notwendige **Rampen** zur Anbindung an das umgebende Straßen- und Wegenetz werden in einer Breite von 2,0 m hergestellt und gepflastert.

Wo es die Örtlichkeit erfordert, wird abweichend vom dargestellten Regelprofil auf die Anlage von Banketten und/oder Gräben verzichtet, um Eingriffe in die Grünsubstanz zu vermeiden bzw. zu verringern. Insbesondere sollen vorhandene trassen- bzw. wegebegleitende Gräben soweit wie möglich erhalten bleiben und in die Wegeplanung einbezogen werden. Es wird eine Versickerung vor Ort angestrebt. Eine Ableitung über längere Strecken soll vermieden werden. Details zur Umsetzung dieser Ziele sind im Rahmen der Ausführungsplanung noch zu erarbeiten.

An besonderen Punkten mit bereits bestehenden weit reichenden Blickbeziehungen („**Landschaftsfenster**“) werden kleine platzartige Aufweitungen mit Pflasterbelag angelegt und einfache Sitzmöglichkeiten angeboten.

Lineare Baumpflanzungen an den Einstiegs- und Kreuzungspunkten stellen das wichtigste wiederkehrende Gestaltungselement dar. Vorgesehen sind **Hainbuchen** an den Anknüpfungspunkten sowie **Weißdorn** an den „Landschaftsfenstern“. Bei den Hainbuchen werden je nach Standort solche mit säulenförmigen Wuchs (*Carpinus betulus* „Fastigiata“) oder mit Normalwuchs gewählt.

## **B Landschaftsplan und sonstige rechtliche Grundlagen**

---

### **Landschaftsplan**

Der Antrag bezieht sich teilweise auf Trassenabschnitte der ehemaligen Niederbergbahn, die als Geschützter Landschaftsbestandteil 2.8-22 Eisenbahndamm, "Wülfrath-Schlupkotten" festgesetzt sind (s. nachfolgende Abbildung).

Der Landschaftsplan nennt hier als Schutzzweck:

*Die Festsetzung des Geschützten Landschaftsbestandteiles erfolgt gemäß § 23 a, b, c LG NW, insbesondere:*

- zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch Erhaltung von naturnahen Lebensräumen,
- zur Erhaltung prägender Landschaftselemente.

Die Festsetzung wird wie folgt erläutert:

Aufgrund der langjährigen Nutzungsaufgabe hat sich beidseitig der ehemaligen Trasse ein streifenartiger dichter Gehölzbestand mit vorwiegend Eiche, Buche, Hainbuche und Birke entwickelt. Auf den Schotterflächen der ehemaligen Bahntrasse dominiert Eichen- bzw. Weidenjungwuchs mit Brombeere. Nur kleinflächig sind offene, besonnte krautgeprägte Bestände (ruderales Halbtrockenrasen, Hochstaudenfluren) vorhanden. Innerhalb der sonst landwirtschaftlich genutzten Umgebung bieten diese Kleinstrukturen Rückzugsmöglichkeiten für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten.

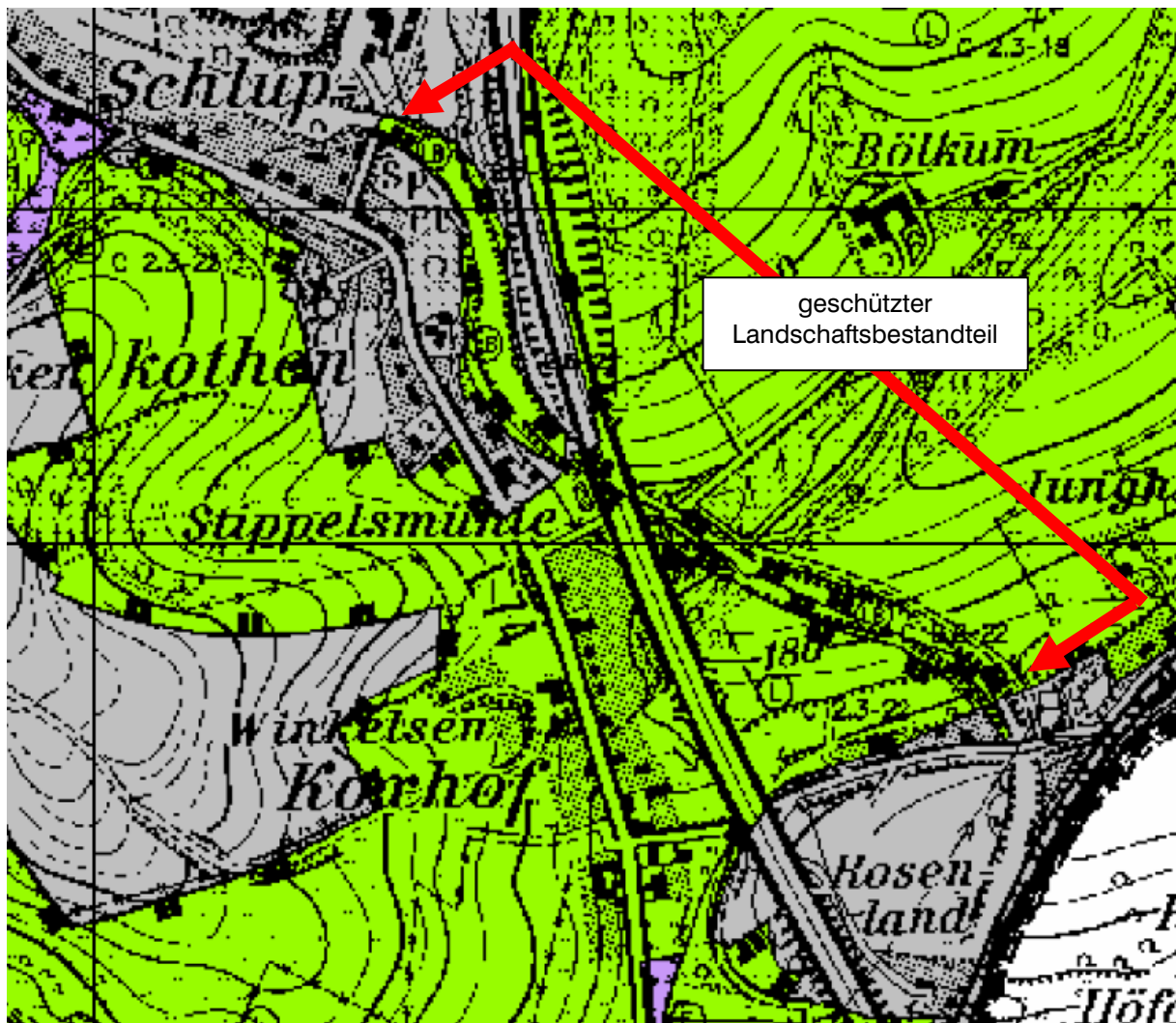
Der ehemalige Eisenbahndamm stellt einen wichtigen Lebensraum für mehrere Reptilienarten dar. Ihm kommt als vernetzendes, linienförmiges Element eine hohe Bedeutung für den Biotopverbund im Bereich der Dornaper und Wülfrather Steinbrüche zu.

In der heutigen Kulturlandschaft stellen lineare Strukturen eine bedeutende Bereicherung für das Landschaftsbild dar.

Zur Optimierung des Schutzgebietes werden auf der Basis der zur Zeit gültigen Festsetzungen des Landschaftsplanes folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Empfohlene Optimierungsmaßnahmen:

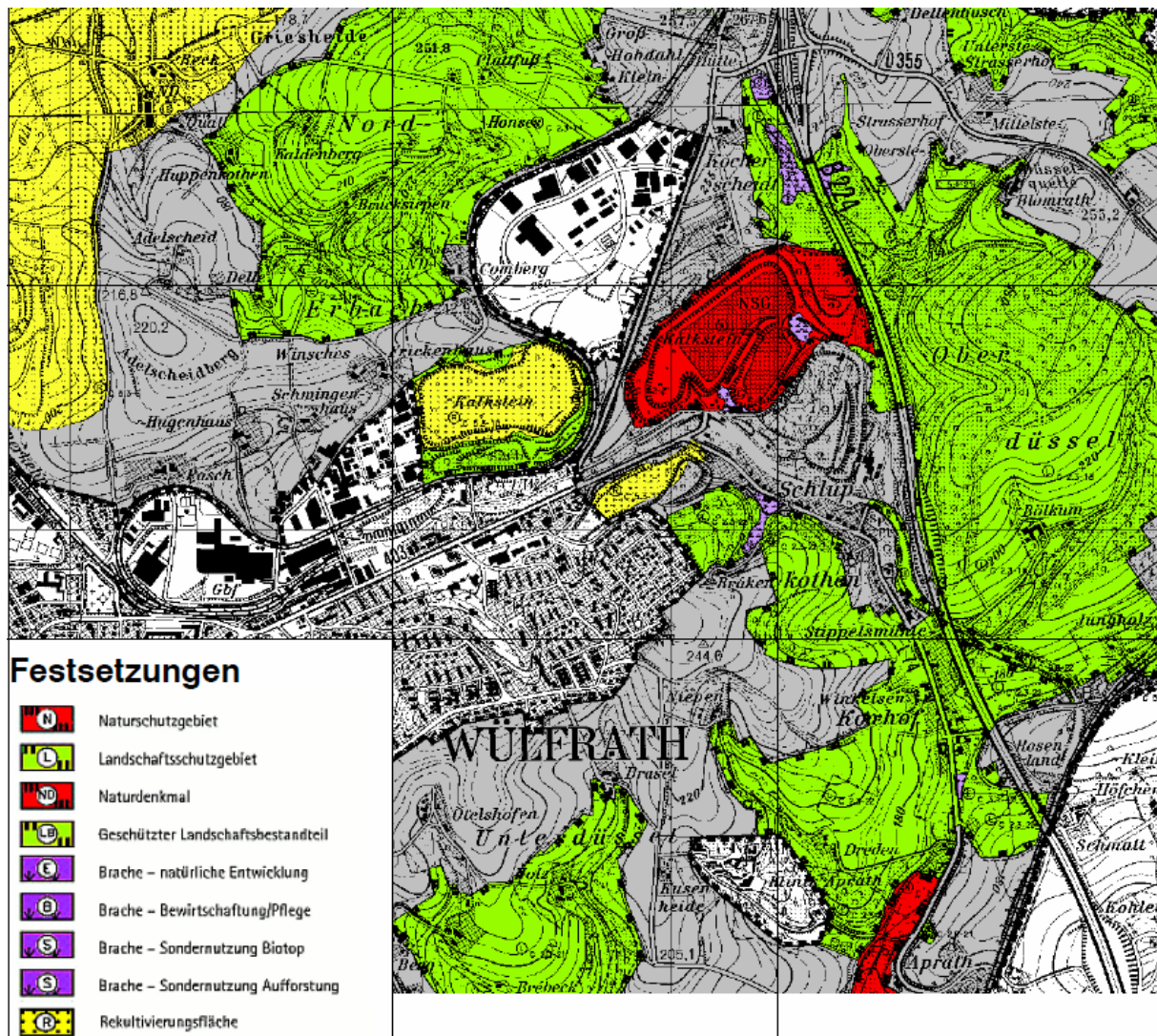
a) Rückschnitt weiterer aufkommender Verbuschung und Wiederherstellung kleinflächiger offener Bereiche durch Entfernung vorhandener Gehölze. Die in Teilbereichen stark vorangeschrittene Verbuschung gefährdet die besondere Bedeutung dieses Standortes als wertvolles Reptilienhabitat.





Die empfohlenen Rückschnittmaßnahmen sind in den letzten Jahren durchgeführt worden, wobei allerdings im Umfeld (ehem. Sportplatz Schlupkothen) in erheblichem Umfang Lebensraumverluste eingetreten sind. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung zum Vorhaben wurde nachgewiesen, dass **keine Reptilien der planungsrelevanten Arten zu erwarten** sind. Jedoch ist insbesondere im Trassenabschnitt nördlich des Oberdüsseler Weges eine ehemals individuenstarke Waldeidechsenpopulation sowie das Vorkommen von Blindschleichen bekannt.

Im sonstigen Vorhabensbereich sind **keine Schutzfestsetzungen** auf der ehemaligen Bahntrasse vorgenommen worden (s. nachfolgende Abbildung).



### Natur-auf-Zeit-Regelung und naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen legt in § 4 Abs. 2 Nr. 1 fest, dass die Wiederaufnahme einer neuen Nutzung auf einer ehemals rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzten Fläche nicht als Eingriff gilt.

#### § 4 LG-NW

##### Eingriffe in Natur und Landschaft (zu § 14 BNatSchG)

(2) Neben den in § 14 Absatz 2 und 3 BNatSchG geregelten Fällen gelten in der Regel nicht als Eingriffe

*1. die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbilds auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung (Natur auf Zeit),*

Zur Handhabung dieser Regelung liegt ein **Erlass** des MUNLV vom **30.06.2009** vor, der wiederum in einem **weiteren Erlass** vom **23.11.2009** weitergehend erläutert wurde. Die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Mettmann hat diese Erlasse ihrerseits noch durch ein **Rechtsgutachten** hinsichtlich ihrer Anwendung auf den konkreten Planungsfall überprüfen lassen.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich, dass **bei der Herstellung des Radweges in seinem Regelprofil keine ausgleichspflichtigen Eingriffe** vorgenommen werden. Nur die Rampen für **Zu- und Abfahrten zum Radweg** sowie gegebenenfalls erwünschte **Sonderanlagen** (z.B. Aussichtspunkte) sind **als Eingriffe im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu werten**. Darüber hinaus sind unter bestimmten Bedingungen auch Gehölzentnahmen als Eingriffe mit Ausgleichsverpflichtung zu werten.

Die Bankplätze haben Abmessungen von 4 m x 5 m bzw. 4 m x 5,5 m (wenn eine Gabione als Stützelement erforderlich ist). Nach Einschätzung der Unteren Landschaftsbehörde ist nur eine Trassenbreite von 4,5 m von der „Natur-auf-Zeit“-Regelung abgedeckt. **Es sind somit je Bankplatz 2 m<sup>2</sup> bzw. 4 m<sup>2</sup> als kompensationspflichtige Eingriffsfläche zu werten**. Da noch keine Detailpläne vorliegen, wird in allen Fällen vom ungünstigsten Fall ausgegangen.

Für Bauwerksanierungen bzw. die Beseitigung von Bauwerken wird zugrunde gelegt, dass ein Arbeitsstreifen von 2 m von Gehölzaufwuchs und sonstiger Vegetation frei gestellt werden darf, ohne dass daraus eine Kompensationspflicht erwächst. Die Wiederbegrünung (nach Angaben des Kreises Mettmann überwiegend mit Sträuchern) soweit möglich, ist Teil der Gestaltungsmaßnahmen und dient nicht der Kompensation anderer Eingriffe.

Bäume mit säulenförmigem Wuchs werden entsprechend der Vorgaben der ULB nicht als Maßnahmen angesehen, die einen Kompensationsanspruch abdecken können.

## **C Beschreibung der Einzelmaßnahmen**

---

Die Einzelmaßnahmen an den Anknüpfungspunkten werden entsprechend der **Vorplanung** des Büros Davids | Terfrüchte + Partner von März bzw. April 2010 beschrieben. Ausführungsplanungen liegen noch nicht vor.

Der Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen zur Bauwerkssanierung liegen Angaben des Kreises Mettmann vom 14.05.2010 zugrunde, die auf Basis von Prüfberichten zum Zustand der Bauwerke vom 02.04.2010 erarbeitet wurden.

Gemäß der durch die Städte und den Kreis Mettmann getroffenen Beschlüsse wird der Radweg durchgängig auf der Trasse der ehemaligen Niederbergbahn verlaufen. Er verlässt diese Trasse nur im Bereich Zeittunnel, wo außerhalb der Bahntrasse eine Verbindung zwischen der sogenannten „Nordschleife“ und der „Südschleife“ hergestellt wird. Die **„Nordschleife“ zwischen Zeittunnel und ehemaligem Bahnhof Wülfrath** wird nicht zum Radweg ausgebaut.

Eine Ergänzung erfährt der Weg **zwischen Silberberger Weg und Flanderbacher Straße (K34)**. Hier werden vorwiegend ehemalige Bahnflächen, teilweise auch ein Betriebsweg auf dem Rheinkalkgelände in Anspruch genommen.

### **1. Bahnübergang Hütte (Anknüpfungspunkt 1a)**

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft.

Die Anbindung an eine vorhandene Straße/Weg erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Es ist die Anpflanzung von zwei Fünfergruppen Hainbuchen (normalwüchsig) westlich der ehem. Bahntrasse vorgesehen.

Für die beiden Fünfergruppen Bäume muss teilweise eine hoch aufgewachsene **Gehölzgruppe in einem Umfang von ca. 40 m<sup>2</sup>** beseitigt werden, überwiegend ist aber eine Anpflanzung auf grasbewachsener Fläche bzw. auf einer Fläche mit Brombeeraufwuchs vorgesehen.

Nördlich des ehemaligen Bahnübergangs soll ein Bankplatz entstehen, von dem aus weitreichende Blickbeziehungen nach Norden existieren. Der Bankplatz wird mit der üblichen Anpflanzung von fünf Weißdorn versehen.

Der Weg markiert gleichzeitig auch die Stadtgrenze zwischen Velbert und Wülfrath. Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, jedoch außerhalb von Schutzflächen.

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entsteht ein **minimaler Eingriff** durch **den Teil des Bankplatzes (4 m<sup>2</sup>)**, der über die „Natur-auf-Zeit“-Fläche hinausgeht. Als ausgleichspflichtiger Eingriff wird auch die Beseitigung der Gehölzgruppe (40 m<sup>2</sup>) gewertet.

**Ausgleich:** Die Anpflanzung von **5 der 10 Hainbuchen** dient unmittelbar dem **Ausgleich des Verlustes der Gehölzgruppe**. Fünf weitere Hainbuchen sowie die **fünf Weißdorn** sind als Ausgleich für Eingriffe an anderer Stelle anrechenbar.

## 2. Einstiegspunkt Dieselstraße (Anknüpfungspunkt 1)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft.

Die Anbindung an die Dieselstraße soll über eine kurze flache Rampe erfolgen. Die Lage des Anknüpfungspunktes wurde entgegen der ursprünglichen Planung deutlich nach Süden in einen Bereich ohne straßenbegleitende Gehölze verschoben. Damit konnte zum einen ein Gehölzverlust vermieden, zum anderen die Länge der Rampe deutlich verringert werden.

Die geplante Anpflanzung von zwei Dreiergruppen Hainbuchen (Säulenwuchs) erfolgt auf derzeit gehölzfreien Flächen unmittelbar neben dem Straßenrand.

Die neu befestigte Fläche außerhalb der „Natur-auf-Zeit-Fläche“ wird **weniger als 30 m<sup>2</sup>** groß sein, da der Auftaktplatz auf dem vorhandenen Gehweg liegt. Betroffen sind Gras- und Hochstaudenfluren. Während der Bauphase werden angrenzend an die Rampe weitere mit Gräsern und Hochstauden bestandene Flächen in etwa gleicher Größenordnung temporär beseitigt, nach Abschluss der Arbeiten jedoch in gleicher Weise wieder hergestellt. Es handelt sich bei den Bauflächen ausschließlich um solche, die in der Vergangenheit bereits durch Straßen und Gleisbau massiv verändert wurden und keinen natürlichen Bodenaufbau aufweisen.

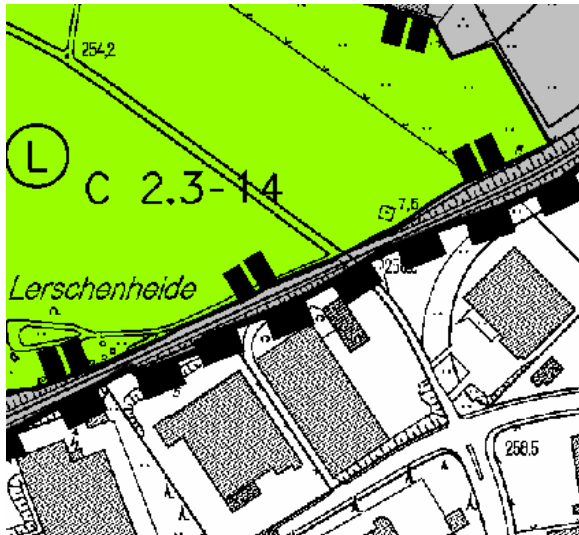
**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entsteht ein kompensationspflichtiger **Eingriff in einem Umfang von maximal 30 m<sup>2</sup>**.

**Ausgleich:** Vor Ort werden **keine anrechenbaren Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

### 3. Bahnübergang Nord-Erbach/Landschaftsfenster Lerschenheide (Anknüpfungspunkt 2)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft. Das angrenzend festgesetzte Landschaftsschutzgebiet klammert die Bahntrasse aus, betroffen ist somit nur allgemeiner Geltungsbereich des Landschaftsplanes.



Die Anbindung an eine vorhandene Straße erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Es ist die Anpflanzung von zwei Fünfergruppen Hainbuchen (normalwüchsig) südlich der ehem. Bahntrasse vorgesehen.

Für die Hainbuchen wird östlich der Straße eine Hochstaudenfläche in Anspruch genommen, die auf massiv verändertem Untergrund wächst (neue Gewerbefläche südlich der Bahntrasse und unterirdische Abwasseranlage). Westlich der Straße wird eine gering mit Vegetation bestandene Schotterfläche (v.a. Brombeere) in Anspruch genommen. Die Freistellung der Trasse ist in diesem Abschnitt bereits für die Entnahme der Gleise erforderlich gewesen, so dass die Anpflanzung zu keinen weitergehenden Gehölzverlusten führt, sondern Teil einer Wiederbegrünung ist, die zu einer Aufwertung führt.

Das „Landschaftsfenster Lerschenheide“ (s. Anlage 3) besteht aus einem Bankplatz und einer Weißdornpflanzung. Die geplante Anpflanzung wurde zum Erhalt mehrerer Sträucher bzw. junger Bäume auf drei *Crataegus* reduziert. Zu beseitigen ist somit nur noch ein kleiner Einzelbaum mit Stammdurchmesser ca. 5 cm, sowie wenige kleine Sträucher. Der Verlust wird durch die primär aus gestalterischen Gründen vorgenommene Anpflanzung unmittelbar ausgeglichen.

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entsteht ein **minimaler Eingriff durch den Teil des Bankplatzes (4 m²)**, der über die „Natur-auf-Zeit“-Fläche hinausgeht.

**Ausgleich:** Vor Ort werden mit der Anpflanzung von **drei *Crataegus*** und insgesamt **10 Hainbuchen** anrechenbare Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

*Anmerkung:* Der Schotterkörper der ehemaligen Bahnanlagen ist im Sommerhalbjahr vollständig mit Gras überwachsen. Da nördlich Bochumer Bruch an verschiedenen Stellen Waldeidechsen nachgewiesen wurden, wird empfohlen, die Böschungen beiderseits des Weges in Zukunft bei Bedarf jeweils abschnittsweise von Gehölzen freizustellen.

#### 4. **Comberg** (Anknüpfungspunkt 3)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft.

Die Anbindung erfolgt im Trassenverlauf an eine noch nicht realisierte, aber planungsrechtlich gesicherte Straße (vgl. Anlage 4) zur Erschließung neuer Gewerbeflächen. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Naturauf-Zeit-Flächen). Es ist die Anpflanzung von zwei Fünfergruppen Hainbuchen (normalwüchsig) nördlich der Bahntrasse vorgesehen.

In welchem Umfang bereits für den Straßenbau bzw. für die spätere gewerbliche Entwicklung Gehölze parallel der Gleise entnommen werden müssen, ist derzeit unklar. Da auf der Südseite der ehem. Bahnstrecke derzeit prinzipiell erhaltenswerter älterer Gehölzbestand vorhanden ist, der für den Straßenbau wahrscheinlich nicht vollständig beseitigt werden muss, wurden die geplanten Anpflanzungen der Hainbuchen auf die Nordseite der Wegetrasse verlegt, wo außerhalb der Straßenfläche für die geplante Anpflanzung vor allem Gras- und Hochstaudenflächen betroffen sind. Da kein Aufmass vorhandener Einzelbäume vorliegt, werden die beiden *geplanten* östlichen nur unter dem Vorbehalt realisiert, dass keine Bestandsbäume beseitigt werden müssen.

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entstehen **keine Eingriffe**.

**Ausgleich:** Vor Ort werden mit der Anpflanzung von insgesamt **10 Hainbuchen** anrechenbare Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

*Anmerkung:*

1. Die Gehölzpflanzungen sollten in Abstimmung mit den Straßenbauarbeiten erfolgen, da vier bis sechs der geplanten Bäume im Arbeitsbereich der Straßenbaumaßnahme gepflanzt werden sollen.

2. Der heute an der Bruchkante des Bochumer Bruches verlaufende Wanderpfad wird aufgegeben und im Bereich seiner Parallellage zum Panoramaradweg auf ca. 100 m Länge auf diesem geführt. Das Wiederbetreten des aufzugebenden Pfades wird durch insgesamt ca. 25 m Wildknotengeflechtzaun wirksam verhindert. Am südlichen Anbindungspunkt ist ein neu anzulegender 50 cm breiter naturbelassener Pfad von ca. 20 m Länge, am nördlichen Anbindungspunkt von 5 m Länge erforderlich. Der alleine aus Verkehrssicherungsgründen notwendige Zaun entlang des Bochumer Bruches ist Sache des Eigentümers.

#### 5. **Zeittunnel Nord** (Anknüpfungspunkt 4)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft. Das angrenzend festgesetzte Landschaftsschutzgebiet klammert die Bahntrasse aus und endet nördlich der Trasse. Betroffen ist somit nur allgemeiner Geltungsbereich des Landschaftsplanes.





Die ursprünglich geplante aufwendige Anbindung an das Museum Zeittunnel über den bewaldeten Hang entfällt. Stattdessen soll eine wesentlich landschaftsschonendere Anbindung über eine bislang verpachtete Gartenfläche westlich der Straße Hammerstein (u.a. Bereich eines Gartenhauses) realisiert werden. Die Fläche gehört der Stadt Wülfrath. Vorgesehen ist der Bau einer Rampe parallel des nördlichen Abschnittes der Straße Hammerstein, die hier nur Privatstraße ist. Eine vorhandene Hecke an der Straße bleibt erhalten, auf der westlichen Seite der Rampe wird als Abgrenzung zur verbleibenden Gartenfläche eine weitere Hecke gepflanzt. Die verbleibende Grundstücksfläche soll auch zukünftig als Garten genutzt werden.

Für die Anbindungsstelle liegt kein exaktes Aufmaß mit Einzelbäumen vor. Daher ist die in Anlage 6 verzeichnete Wegeführung in ihrem nördlichen Teil mit den Gegebenheiten vor Ort abzugleichen und so auszuführen, dass kein erhaltenswerter Gehölzbestand beseitigt werden muss. Das vorhandene Gartenhaus wird abgerissen, es bleibt den zukünftigen Pächtern jedoch überlassen, ein neues Gartenhaus entsprechend der gesetzlichen Regelungen zu Größen und Höhen zu errichten.

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entstehen **kompensationspflichtige Eingriffe** durch den Bau der ca. 52 m langen Rampe.

**Ausgleich:** Vor Ort wird durch die Anpflanzung einer parallel verlaufenden **Hecke** eine anrechenbare Kompensationsmaßnahme umgesetzt.

*Anmerkung:* Da an verschiedenen Abschnitten des geplanten Radweges tatsächliche oder mögliche Lebensräume von Waldeidechsen betroffen sind, wird empfohlen, den Trassenabschnitt zwischen Zeittunnel und Henry-Ford-II-Straße („Nordschleife“), der aufgrund seines dichten Bewuchses und teilweise sehr eng angrenzender Nutzungen bislang kein gut geeigneter Lebensraum für Waldeidechsen war, in Zukunft durch den abschnittsweisen Rückschnitt von Gehölzen zu einem solchen Lebensraum zu entwickeln.

#### 6. Zeittunnel Süd (Anknüpfungspunkt 5)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Die Anbindung an die Straße Hammerstein erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Es

ist die Anpflanzung von einer Dreier- und einer Fünfergruppen Hainbuchen (normalwüchsig) nördlich der Bahntrasse vorgesehen.

Für die geplante Anpflanzung einer Fünfergruppe Hainbuchen östlich der Straße entfallen einige Ziersträucher. Westlich der Straße wird ein mehrstämmiger Bestandsbaum erhalten, die Anpflanzung wird daher abweichend vom Leitbild auf drei Bäume reduziert, sodass keine Bäume beseitigt werden müssen. Im Wesentlichen werden hier vorhandene Gehölze innerhalb der Natur-auf-Zeit-Fläche bereits für die eigentliche Wegebaumaßnahme zu beseitigen sein (Beseitigung im Februar im Zuge der Gleisentnahme bereits erfolgt).

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**.

**Ausgleich:** Vor Ort werden mit der Anpflanzung von insgesamt **acht Hainbuchen** anrechenbare Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

*Hinweis:* Bei der Umsetzung der Maßnahme ist darauf zu achten, dass eine Schnitthecke auf der Grenze des Grundstücks des Zeittunnel-Museums zu erhalten ist.

#### 7. **Anbindung Wilhelmstraße** (Anknüpfungspunkt 6)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Die Anbindung des Radweges an die Wilhelmstraße soll über eine wenige Meter lange gepflasterte Fläche erfolgen. Auf der Nordseite des geplanten Radweges sollen drei Hainbuchen (Säulenwuchs) gepflanzt werden.

Von der Versiegelung ist eine straßenbegleitende Hochstaudenflur betroffen (durch Nutzung als Trampelpfad teilweise vegetationsfrei), jedoch keine Gehölze. Die Anpflanzung erfolgt auf vegetationsfreier Fläche.

**Befreiung:** Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

**Eingriff:** Es wird ein **Eingriff in einer Größe von weniger als 10 m<sup>2</sup>** vorgenommen.

**Ausgleich:** Vor Ort werden **keine anrechenbaren Kompensationsmaßnahmen** vorgenommen.

#### 8. **Anbindung Schlupkothlen** (Anknüpfungspunkt 7)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft.