

**Sehr geehrte Damen und Herren des Bezirksausschusses Beverungen,  
sehr geehrter Herr Gauding**

„Danke“ für die Möglichkeit, in der Unterbrechung Ihrer Sitzung am 01.12.2011 einige Argumente zum Bauvorhaben „Alleenradweg“ ansprechen zu können.

Mit Ihnen, Herr Gauding, hatten wir vereinbart, Ihnen eine vollständige Zusammenstellung unserer Argumente nochmals zukommen zu lassen mit der Bitte um Weiterleitung an die Damen und Herren des Bezirksausschusses.

In der Sitzung konnten wir Bürger feststellen, dass einige Mitglieder des Ausschusses das Vorhaben bereits kritisch hinterfragten. Gleichzeitig konnten die Mitglieder des Ausschusses aufgrund der starken Bürgerpräsenz einen ersten Eindruck davon gewinnen, wie wichtig den Anwohnern der Bahntrasse dieses Thema ist.

Wir waren erleichtert und haben es als souverän empfunden, dass die Entscheidung über das Vorhaben auf die nächste Sitzung des Ausschusses verschoben und gleichzeitig eine Bürgerversammlung in Aussicht gestellt wurde, in der sich die Bürger nochmals - im Vorfeld einer Entscheidung – informieren und zu Wort melden können. Zögern Sie bitte nicht, uns anzusprechen, falls Sie organisatorische Hilfe für diese Bürgerversammlung benötigen.

Unsere Argumente zum Bauvorhaben haben wir nicht nur in detaillierter Form, sondern - für den flüchtigen Leser - zusätzlich nochmals in einer kurzen Übersicht zusammengestellt.

Wir wollten es uns dabei nicht so einfach machen wie die „BEG“, in deren ausführlichen Broschüren und Unterlagen zum Thema Alleinradweg die Worte „Anwohner“ oder „Anlieger“ nicht ein einziges Mal vorkommen. Nein, wie sie sehen werden enthält unsere Zusammenstellung nicht nur - die bislang noch fehlende - Sicht der unmittelbar betroffenen Anwohner, sondern beleuchtet das geplante Vorhaben aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Wir hoffen deshalb, mit diesem Schreiben auch die eine oder andere noch nicht bekannte Information zum Entscheidungsprozeß beisteuern zu können. Trotz des Versuches, die Fakten sauber zu recherchieren und objektiv zu beschreiben, wird uns das an der einen oder anderen Stelle nicht ganz gelungen sein. Tragen Sie uns dies bitte nicht nach.

Wir glauben, dass das geplante Bauvorhaben nur wenigen Beverunger Bürgern nutzt, aber vielen erheblichen Schaden zufügt. Erkennbarer Gewinner ist nur die Deutsche Bahn. Vielleicht hat der Rat der Stadt Höxter dies ja ähnlich gesehen, als er sich gegen den Bau eines Alleinradweges in Höxter aussprach.

Am besten bringt die Problematik des geplanten Weges wohl eine Aussage des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) auf den Punkt:

*„Gemeinsame Geh- und Radwege sind das Mittel der Wahl für straßenbegleitende Wege außerhalb. Innerorts machen sie mehr Probleme als sie lösen.“*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Mitglieder des Bezirksausschusses Beverungen, für Ihre Zeit und Ihre Mühen und bitten Sie um eine sachliche Prüfung, ob der „Alleenradweg Beverungen“ wirklich ein Projekt ist, das Ihre Zustimmung verdient.

Mit freundlichen Grüßen

Beverungen, 13. Dezember 2011

Dr. Michael Mittler  
Lothar Scherf  
Hansjürgen Rind

- \* Als Zubringer zum Weserradweg ist der Alleinradweg überflüssig. Die bereits heute vorhandene Anbindung über den Weg „Hinterm Brink“ ist eindeutig besser geeignet.
- \* Zum Weserradweg ist der Alleinradweg keine sinnvolle Alternative, da dieser viele Vorteile aufweist, die erhalten und nicht durch Konkurrenz geschwächt werden sollten.
- \* Ein sinnvoller Ersatz für den fehlenden Radweg auf der Langen Strasse und Bahnhofstraße ist er auch nicht, da Innenstadtziele unter Nutzung bereits vorhandener Mischverkehrsflächen heute schon effektiver und stressfreier erreichbar sind.
- \* Auch für eine Nutzung als weiterer, alternativer Schulweg spricht in Zeiten abnehmender Schülerzahlen wenig. Es ist zudem mehr als fraglich, ob bei einer Anbindung an das Beverunger Schulzentrum die in Aussicht gestellte Förderung durch Bund und Land noch erfolgen könnte.
- \* Durch die 100% Förderung als „bundesstraßenbegleitender“ Radweg würde der Alleinradweg die eigentlich sinnvolle Anlage eines Radwegs auf der Langen Strasse und Bahnhofstraße auf Jahrzehnte hinaus „verbauen“.
- \* Der Weg könnte aufgrund restriktiver Förderungsbedingungen nur in einer Art und Weise gebaut werden, die aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts von sämtlichen Experten und dem Bundesverkehrsministerium strikt abgelehnt wird.
- \* Die Unterhaltungskosten des Weges wären gravierend und schwer abschätzbar.
- \* Die Zuwegung des Alleinradwegs müsste attraktiv gestaltet werden. Dies ist nicht in Einklang zu bringen mit der gewünschten Zentralisierung des Einzelhandels.
- \* Die Anwohner des Alleinradwegs sind mehrheitlich gegen die Umnutzung der Bahntrasse: Jahrelange Investitionen und Eigenleistungen wären in Frage gestellt und neue unausweichlich zur Absicherung und Abschirmung vorzunehmen. Der neu entstehende Verkehrsraum verursacht subjektiv und objektiv eine Entwertung der Grundstücke.
- \* Die abschirmende Wirkung des Bahndamms wandelt sich zu einem Sky-Walk. Der aufwendig angelegte Erholungs- und Freizeitbereich wird auf einmal zu einem Präsentierteller, der in den Abendstunden auch noch aufwendig ausgeleuchtet wird. Diese permanente und hautnahe Ausgesetztheit gegenüber dem öffentlichen Raum würde die Lebens- und Wohnqualität vieler Beverunger Bürger erheblich beeinträchtigen !
- \* Die untersagte, aber nicht zu verhindernde Nutzung durch Mofa- und Mopedfahrer in den Abendstunden und am Wochenende sowie der zu erwartende Baulärm, werden die Akzeptanz der ca. 200 betroffenen Bürger für das Bauvorhaben nicht erhöhen.
- \* Die negativen Auswirkungen für das in Jahrzehnten gewachsene Ökosystem „Bahntrasse“ sind gravierend und nur in ersten Ansätzen bereits heute schon erkennbar.
- \* Die vielfach unterstellte positive Wirkung des Weges auf das Beverunger Stadtbild, würde sich durch die zu erwartende „Vermüllung“ der Böschungen, die den längsten und sichtbarsten Teil des Weges bilden und Absturzsicherungen auf weiten Teilen des Weges sehr schnell relativieren und auf Dauer vermutlich in das Gegenteil verkehren.

## ( 1 ) Der Alleinradweg aus Sicht seiner Nutzer – 4 Nutzungsvarianten

### Zubringer zum Weserradweg

Der geplante Alleinradweg soll zusätzlich eine Anbindung vom alten Bahnhof an den Weserradweg erhalten. Diese Anbindung würde durch **unschönes und nicht ungefährliches Industriegebiet** führen (Ausfahrten von OFRA, Betonwerk, LKW-Anfahrt für Getreidesilo etc.).

Aus Richtung Dahlhausen ist der Weserradweg – bereits heute – über die Straße „Hintern Brink“ erreichbar. Diese vorhandene Anbindung ist nicht nur **landschaftlich schöner** gelegen, sondern auch **kürzer, sicherer** (nur eine Bundesstraße wird an weit einsehbarer Stelle gekreuzt) und für eine Weiterfahrt in Richtung Hötter oder Bad Karlshafen gleichermaßen gut geeignet.

Fazit: Als Zubringer zum Weserradweg ist der Alleinradweg überflüssig. Die bereits heute vorhandene Anbindung über den Weg „Hintern Brink“ ist eindeutig besser geeignet.

### Alternative zum Weserradweg

Der geplante Alleinradweg bietet keinen der **Vorteile, die den vorhandenen Weserradweg auszeichnen:**

- landschaftlich herrliche Lage an der Weser
- teilweise Trennung in separaten Geh- und Radweg
- gastronomisch voll erschlossene Infrastruktur
- direkter Anschluss und Übergang zur Weserschifffahrt
- diverse Anbindungen an das Stadtzentrum
- volle Integration in das vorhandene Radwegenetz

Es würde eine direkte „Konkurrenz“ zu dem Radweg entlang der Weser entstehen und die dort befindliche Infrastruktur durch **Umsatzrückgänge** geschwächt werden. Es ist wesentlich sinnvoller, Fahrradtouristen entlang der Restaurants, Geschäfte, Eisdielen, Minipreis, Bäckereien etc. an der Weser zu führen, anstatt innerhalb unserer Stadt eine alternative Radstrecke zu etablieren.

Fazit: Zum Weserradweg ist der Alleinradweg keine sinnvolle Alternative, da erster einmalige Vorteile aufweist, die erhalten und gefördert und nicht durch Konkurrenz geschwächt werden sollten.

### Ersatz für einen fehlenden Radweg auf der Langen Straße / Bahnhofstraße

Die Lange Strasse und Bahnhofstrasse haben keinen eigenen Fahrradweg. **Durch Nutzung verkehrsberuhigter Parallelstrassen** und Strassen mit extrem niedrigen Verkehrsaufkommen lassen sich jedoch Ziele auf der Bahnhof-, bzw. Langen Strasse erreichen, ohne sich der dem PKW-Verkehr auf den Hauptstrassen auszusetzen. Im Einzelnen ergeben sich bei Nutzung dieser vorhandenen Wege **folgende Vorteile gegenüber dem Alleinradweg:**

- Sie liegen auch in Parallellage, aber eindeutig näher zur Langen Strasse / Bahnhofstraße
- Sie sind zur Erreichung eines bestimmten Zieles auf der Langen Strasse / Bahnhofstrasse flexibel untereinander kombinierbar
- Sie bieten mehr direkte Zugangsmöglichkeiten zur Langen Strasse / Bahnhofstrasse
- Wie die Universität Hannover ermittelt hat, treten bei der gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer auf verkehrsberuhigten Strassen meist keine Schwierigkeiten auf. Im Gegensatz dazu **kommt es auf gemeinsamen Geh- und Radwegen – wie dem Alleinradweg - zu einer Häufung von Konfliktsituationen** (bedingt durch die geringere Breite von 2,50 m).

Fazit: Ein sinnvoller Ersatz für den fehlenden Radweg auf der Langen Strasse / Bahnhofstrasse ist der Alleinradweg auch nicht, da Innenstadtziele unter Nutzung bereits heute vorhandener Mischverkehrsflächen effektiver und stressfreier erreichbar sind.

### **Alternativer Schulweg durch Anbindung an das Beverunger Schulzentrum**

Durch eine Anbindung an das Beverunger Schulzentrum könnte der Alleinradweg als neuer, alternativer Schulweg genutzt werden. Der Weg könnte:

- o durch bessere Abschirmung gegenüber dem PKW-Verkehr die **Sicherheit** erhöhen.

Dagegen spricht jedoch auch bei dieser Art der Nutzung einiges:

- o Es gibt bereits **ausreichend Schulwege** zum Schulzentrum, sodass für eine weitere Alternative kein Bedarf existiert.
- o Die heutigen Schulwege weisen größtenteils eine Trennung von Geh- und Radweg auf und sind damit dem Alleinradweg überlegen, weil **Konfliktsituationen zwischen Schülern mit und ohne Rad** von vornherein wirksam verhindert werden.
- o Kein einziger Schulweg könnte durch den Bau des Alleinradweges eingespart werden. Die gesamten Unterhaltskosten würden bei gleicher – aber in den kommenden Jahren noch stark **zurückgehender - Nutzeranzahl** ansteigen.
- o Auf den heutigen Schulwegen findet durch vorbeifahrende Lehrer und Eltern immer noch eine gewisse Beaufsichtigung der Schüler auf ihrem Weg zum Schulzentrum statt. Aufgrund der schlechter einsehbaren Lage des Alleinradweges würde diese **Beaufsichtigung wegfallen**, was den Schulweg weniger sicher machen wird und obendrein einen erhöhten Müllanfall nach sich ziehen wird.
- o Wahrscheinlich ist es seit 2011 nicht mehr möglich den geplanten Alleinradweg durch eine Anbindung an das Schulzentrum für die Nutzung als Schulweg vorzusehen, sofern eine 100% Förderung durch Bund oder Land angestrebt wird.

Die starke Nutzung solcher Wege durch **besonders schutzbedürftige Fußgänger (wie z.B. Kinder)** ist nämlich lt. „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) in Zukunft ein ausdrückliches **Ausschlusskriterium für den Bau** gemeinsam genutzter Geh- und Radwege.

Mit **Schreiben vom 10. Juni 2011** hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW die strikte Einhaltung des ERA 2010-Standards für alle vom Bund und Land geförderten Projekte für verbindlich erklärt!

Fazit: Auch für eine Nutzung als weiterer, alternativer Schulweg spricht in Zeiten abnehmender Schülerzahlen wenig. Es ist zudem mehr als fraglich, ob bei einer Anbindung an das Beverunger Schulzentrum die in Aussicht gestellte Förderung des Weges durch Bund und Land noch erfolgen könnte.

Dabei bedarf es eigentlich gar keiner einschlägigen Rechtsvorschriften. Denn auch ohne diese ist offensichtlich, dass ein relativ enger und gemeinsam genutzter Geh- und Radweg für den gleichzeitigen Ansturm von Schülern nach Schulschluss eine denkbar ungeeignete Ausführungsvariante eines modernen Schulweges darstellen würde, weil hier Konflikte und Unfälle zwischen minderjährigen Fußgängern und Fahrradfahrern geradezu heraufbeschworen würden.

## ( 2 ) Der Alleenradweg aus ökonomischer Sicht - Förderung durch Bund und Land

Wie in der letzten Sitzung des Bezirksausschuss Beverungen von der Verwaltung ausgeführt wurde, soll der Bau des geplanten Alleenradwegs zu 100% aus Bund- und Ländermitteln erfolgen. Die Unterhaltung scheint noch nicht ganz geklärt. Evtl. sollen sich hier Fördermöglichkeiten abzeichnen.

Dabei geben wir folgendes zu bedenken:

- Oberstes Kriterium muss die Sinnhaftigkeit (Kosten-/Nutzenrelation) eines geplanten Vorhabens sein, denn wir **als Steuerzahler sind immer die Zahlenden**, egal ob das in Frage stehende Projekt über Kommune, Land, Bund oder EU finanziert wird. Bei der augenblicklichen Überschuldung von Stadt, Land und Bund sollte man spätestens dann die Bremse ziehen, wenn es nur um ein nicht benötigtes (Prestige-) Projekt geht.
- Die 100% Förderung aus Bund- und Ländermitteln kann nur erfolgen, wenn der Alleenradweg als „bundesstraßenbegleitender“ Radweg (hier zur B83) eingestuft wird. Praktisch kann er diese Funktion niemals erfüllen, da er zu weit von der B83 entfernt liegt. Die rechtliche Einstufung hätte jedoch zur Folge, dass auf Sicht von Jahrzehnten **die Möglichkeit zur Anlage eines wirklich sinnvollen Radweges** auf der Langen Strasse und Bahnhofstrasse durch Anlage des Alleenradweges - wortwörtlich - „verbaut“ wäre!
- Im Rahmen der Förderung ist nur ein max. 2,50m breiter Weg möglich, der bei dieser Breite nur als gemeinsamer Geh- und Radweg für bidirektionale Nutzung angelegt werden kann. Diese **Bau- und Nutzungsform** (nach 240 StVO), die allen Alleenradwegen gemeinsam ist, wird – innerorts - nicht nur vom Bundesverkehrsministerium scharf kritisiert: „die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist **aus Gründen der Verkehrssicherheit nur noch im Ausnahmefall zulässig**“, sondern auch sämtliche Interessenverbände der Radfahrer (z.B. ADFC) und Fußgänger lehnen innerorts den Neubau gemeinsamer Geh- und Radwege scharf ab und fordern zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium als Regelform bei Neuanlagen die grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr, wo immer dies realisierbar ist.
- Nicht nur der Bau, sondern auch der Unterhalt des Weges wird **jahrzehntelange Dauerkosten** verursachen (für Instandhaltungskosten, Winterdienst, Grünanlagenpflege, Müllbeseitigung, Ausleuchtung des Radweges...), die in einem angemessenen Verhältnis zu seinem Nutzen stehen sollten.
- In Anbetracht der noch ungeklärten Förderung der Unterhaltungskosten und des tatsächlichen Nutzens ist insbesondere zu bedenken, dass alleine die **Sanierung und Instandhaltung der „Drenker Bahnbrücke“** in den kommenden Jahren und Jahrzehnten nicht absehbare Summen verschlingen könnte.
- Um einen Alleenradweg attraktiv zu gestalten, sind Folgeinvestitionen im Bereich der Einfahrtsbereiche erforderlich (Einkaufsmöglichkeiten, etc). Entsprechend dem vorliegenden **Einzelhandelsgutachten** möchte die Stadt Beverungen solche Geschäfte dagegen vorzugsweise im Bereich der direkten Innenstadt konzentrieren.
- Auf die Stadt Beverungen als künftiger Grundstückseigentümer des Alleenradweges, werden zusätzliche **Kosten zu Lasten der Stadtkasse** zukommen, da die Stadt dann als Anwohner der teilweise erst vor kurzem angelegten Straßen gelten würde.

**Fazit:** Die Förderung des Vorhabens aus Bundes- und Landesmitteln ist für den Steuerzahler irrelevant, würde den Bau eines sinnvollen Radweges auf der Langen Strasse / Bahnhofstrasse auf Jahrzehnte hinaus „verbauen“ und ist nur zu 100% gesichert, wenn der neue Weg in einer Weise gebaut und genutzt wird, die – innerorts - von allen Experten strikt abgelehnt wird. Ferner würden Unterhaltskosten in nicht überschaubarer Höhe entstehen. Die Ansiedlung von Geschäften an den Endpunkten des Weges würde zudem den bisherigen Planungen widersprechen (vorliegendes Einzelhandelsgutachten).

### ( 3 ) Der Alleenradweg aus der Sicht seiner Anwohner

Einer der wesentlichen Gründe für Anwohner, in die unmittelbare Nähe der Beverunger Bahntrasse zu ziehen, hier Häuser zu bauen, zu kaufen oder zu mieten, bestand immer in der **idyllisch ruhigen Lage**. Die recht urwüchsige Begrünung der alten Bahntrasse wurde hierfür gerne billigend in Kauf genommen.

Von einer geplanten Nutzungsänderung in einen asphaltierten Geh- Rad und Freizeitweg wären Beverunger Bürger auf 12 Strassen in 64 Ein- und Mehrfamilienhäusern betroffen, die direkt - oder nur durch eine Strasse oder einen Weg getrennt - an dem betroffenen Teilstück der Bahntrasse wohnen. Hinzu kommen noch die Bewohner zweier Hochhäuser, deren Wohnungen zur Bahntrasse hin ausgerichtet sind. Insgesamt dürften **200 bis 250 Beverunger Bürger als Anwohner unmittelbar** vom geplanten Alleenradweg **betroffen** sein.

Der weit überwiegende Teil der Anwohner scheint den Alleenradweg abzulehnen. Die starke Präsenz in der letzten Sitzung des Bezirksausschusses macht deutlich, dass sich die Anwohner sehr klar darüber sind, dass einer Realisierung des Projekts **massive Einschränkungen ihrer Wohn- Lebens- und Freizeitqualität** zur Folge hätte:

- Der Freizeit- und Erholungsbereich, der direkt an der Bahntrasse liegenden Grundstücke ist fast ausschließlich zur Bahntrasse ausgerichtet. Wird jetzt - neben der vor dem Haus bereits vorhandenen Strasse - ein weiterer öffentlicher Verkehrsraum direkt am Grundstück geschaffen, werden **jahrelange Planungen, Eigenleistungen und Investitionen** der Anwohner in ihren persönlichen Freizeit- und Erholungsbereich **in Frage gestellt und entwertet**.
- Neben dem nicht nur subjektiv, sondern auch objektiv sofort eintretenden Wertverlust einer Vielzahl von Grundstücken, wird eine Sicherung und Abschirmung gegenüber dem öffentlichen Raum bis hin zur Neuanlage des Freizeitbereiches erforderlich. Die **Finanzierung neuer Einfriedungen, Bepflanzungen und Umbauten** gehen 100% zu Lasten der Beverunger Bürger.
- Der überwiegende Teil der für den Alleenradweg vorgesehenen Trasse verläuft in Dammlage. Über weite Strecken würde der geplante Weg so erhöht verlaufen, dass die **Anwohner wie auf dem Präsentierteller in ihrem Garten sitzen** würden. Der abschirmende Effekt des Bahndamms gegenüber dem öffentlichen Verkehrsraum oder Nachbargrundstück würde sich schlagartig in das genaue Gegenteil verkehren. Die Anwohner wären dem neu entstehenden und permanent vorhandenen **Sky-Walk-Effekt** umso schutzloser ausgeliefert, je näher und höher der Bahndamm an ihren Häusern und Wohnungen liegt (davon in absolut unzumutbarer Weise betroffen wären u.a. alle Anwohner in Verlängerung der Oberen Nussbreite).
- Bei der innerorts notwendigen Beleuchtung des Weges, wären unterhalb des Bahndamms wohnende Bürger einer **stadiumsähnlichen Beleuchtung** ausgesetzt, wie sie heute – in dieser Höhe - nur auf den Parkflächen der Beverunger Supermärkte vorzufinden ist.
- Der steigungsfreie Weg wird auch Inliner, Kickboarder, Skater und andere Freizeitsportler bis in die späten Abendstunden anziehen. Für die Anwohner ist die ganztägige Nutzung des Weges zu unterschiedlichen Zwecken weitaus **unangenehmer und belastender als** es die klar voraussehbare und - zeitlich gesehen – sehr kurze **Nutzung durch die Deutsche Bahn vor Stilllegung** der Bahntrasse jemals war!
- Der ebene Verlauf des asphaltierten Weges wäre eine Einladung für **Mofa- und Mopedfahrer, hier Spritztouren und Treffen zu veranstalten**, was eine weitere Minderung der Wohnqualität der Anwohner mit sich bringen würde. Eine solche Nutzung wäre zwar untersagt, würde oder könnte aber nicht wirksam durchgesetzt werden, wie die Lebenserfahrung zeigt.
- Zu erwarten wäre ein **monatelanges Bauprojekt** mit Lärm- und Schmutz und ggf. unvermeidbaren Beschädigungen (wie z.B. der neuen Fahrbahndecke der Stettiner Straße) durch Baufahrzeuge.

#### ( 4 ) Der Alleenradweg aus Sicht der Bewohner der Bahntrasse

Auch die Folgen einer Zerstörung des in Jahrzehnten gewachsenen und eingeschwungenen Ökosystems „Bahntrasse“ sind keineswegs zu vernachlässigen und müssten vor einer Entscheidung für das Projektes genauestens geprüft werden.

Schon heute ist eindeutig, dass die Grünanlage der Bahntrasse u.a. zum Lebensraum für Fledermäuse geworden ist. Allein diese einzige Tierart ist zu schützen nach:

- der Bonner Konvention („Übereinkommen zur Erhaltung der wandernden, wildlebenden Tierarten“) von 1984
- dem Abkommen zur Erhaltung der Fledermäuse in Europa von 1991
- der Berner Konvention von 1979
- der FFH-Richtlinie (Fauna-Flora-Habitat Richtlinie) von 1992
- Bundesrecht (§20e(1) Bundesnaturschutzgesetz)

#### ( 5 ) Der Alleenradweg und das Beverunger Stadtbild

Die Neuanpflanzung von Bäumen, die - anders als der Name es vermuten lässt – i.d.R. nur für das Auftakt- und Endstück bei Alleenradwegen (auf ca. 150m Länge) erfolgt, sowie der einmalige Freischnitt der Bahntrasse zur Anlage des asphaltierten Weges sollte niemanden dazu verführen, zu glauben, dass der Bau eines Alleenradweges durchgängig positive Auswirkungen auf das Beverunger Stadtbild hätte:

- Wie man an ähnlichen Stellen in Beverungen sehr leicht erkennen kann, ziehen Böschungen an öffentlichen Verkehrsflächen den Müll geradezu magisch an! Die Beseitigung erfolgt dort eher zögerlich bis gar nicht. Insbesondere bei Nutzung als Schulweg ist deshalb innerhalb kürzester Zeit mit einer starken „**Vermüllung**“ der Böschungen des Alleenradweges zu rechnen. Da die Böschungslage aber den **längsten und sichtbarsten Teil des Weges** bildet, würde bei Realisierung des Projektes das Beverunger Stadtbild - realistisch gesehen – langfristig mehr belastet als verbessert werden.
- Bei starker Dammlage des Alleenradweges müssen - aus Sicherheitsgründen - zu beiden Seiten des Weges mindestens **1,20m hohe durchgängige Abstürzsicherungen** oberhalb der Böschungen errichtet werden. Ein möglicher Absturz mit dem Fahrrad soll damit (insbesondere bei Kindern) wirksam unterbunden werden. Diese hauptsächlich aus feuerverzinkten Stahl bestehenden Sicherungsaufbauten zu beiden Seiten der Dammkrone würden bei der in Beverungen erforderlichen Länge das Stadtbild sicherlich nicht gerade bereichern