

Ein Beispiel für die Nutzung stillgelegter Bahntrassen in Westfalen – das Landesprogramm „AlleenRadwege“

Hintergründe der Stilllegungen

Die Deutsche Bahn AG ist – nach der katholischen Kirche – der zweitgrößte Grundstückseigentümer der Bundesrepublik Deutschland. Seit Ende des 19. Jh.s fand eine deutliche Reduzierung der Bahnstrecken statt. Die 1993 vom Deutschen Bundestag beschlossene und 1994 eingeführte Bahnreform sowie die damit einhergehende Neustrukturierung der Deutschen Bahn führten letztendlich dazu, dass sich in den vergangenen Jahren die Erschließung Westfalens durch die Eisenbahn wieder auf den Stand von etwa 1885 reduziert hat (s. Beitrag HÜBSCHEN).

Wenn die von der Deutschen Bahn initiierte Wirtschaftlichkeitsprüfung einer Strecke mangelnde Rentabilität bescheinigt, wird ein Streckenstilllegungsverfahren eingeleitet. Trotzdem verursacht die Trasse weiterhin Kosten (z. B. für Wartungsarbeiten), weswegen die Deutsche Bahn langfristig einen Verkauf dieser Strecken anstrebt. Eine bahnbetriebliche Nutzung dieser Strecken muss dabei jedoch ausgeschlossen werden. Doch was geschieht dann mit den stillgelegten Bahntrassen?

Das Aktionsprogramm „AlleenRadwege“

Im Jahr 2002 gründeten die Deutsche Bahn AG und das Land NRW die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft (BEG) NRW, die als Vermittler zwischen den Kommunen, der Deutschen Bahn und dem Land NRW fungiert und eine sinnvolle Sekundärnutzung für die stillgelegten Bahnflächen anstrebt. Als Vermittlerinstanz vertritt die BEG die Interessen aller Akteursgruppen und versucht eine allgemeine Übereinkunft zu erzielen.

Im Jahr 2007 schlug die BEG ein Aktionsprogramm zur Wiedernutzung stillgelegter Bahntrassen vor: Das Landesprogramm „AlleenRadwege auf stillgelegten Bahntrassen“ wurde ins Leben gerufen. Dieses Landesprogramm hat es sich zum Ziel gesetzt, die Radverkehrssicher-

heit, Grünvernetzung und Landschaftsgestaltung unter Beibehaltung des Landschaftsbildes zu fördern. In Nordrhein-Westfalen bestehen bereits mehr als 650 km Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken. Insgesamt sollen jedoch mehr als 1 000 km Radwege in NRW neu geschaffen werden.

Bevor es zu einer Einigung der Kommunen, der Deutschen Bahn und dem Land NRW über die Erschaffung neuer Radwege auf Bahntrassen kommen kann, prüfen das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) die stillgelegten Strecken auf ihre Eignung zur Umnutzung als Radweg. Insgesamt 42 Strecken mit einer Länge von 560 km wurden im Bundesland Nordrhein-Westfalen untersucht. Das Ergebnis dieser Studie besagt, dass insgesamt 268 km der Strecken „unbedingt“ und weitere 245 km „grundsätzlich“ für den Ausbau von Radwegen geeignet wären. Inzwischen sind insgesamt 26 Strecken in 58 Kommunen Teil des Handlungsprogramms.

Warum eignen sich stillgelegte Bahntrassen so gut als Radweg?

Stillgelegte Bahntrassen eignen sich besonders gut für eine Umnutzung als Radwege. Durch die Beibehaltung der Streckenführung werden Zukunftsperspektiven nicht verbaut. Sollte es späteren Generationen sinnvoll erscheinen, diese Wege wieder für den allgemeinen Verkehr oder Schienenverkehr zugänglich zu machen, wäre dies nach einigen Umbauarbeiten möglich. Ein weiteres Plus von Bahnradwegen ist die Verkehrssicherheit abseits von stark befahrenen Bundes-, Landes- oder kommunalen Hauptstraßen. Nur wenige Verkehrskreuzungen säumen den Weg des Schienenverkehrs, der sich daher ideal für den Umbau zu sicheren Radwegen eignet. Durch die Lage abseits stark befahrener Straßen ist die betreffende Landschaft zumeist sehr reizvoll. Entlang der Strecken

befinden sich häufig stillgelegte Industrieanlagen und historische Bahnhöfe, die im Rahmen neuer Tourismuskonzepte sowohl auf das Gesundheits-, Umwelt- und Kulturbewusstsein der Fahrradfahrer abzielen.

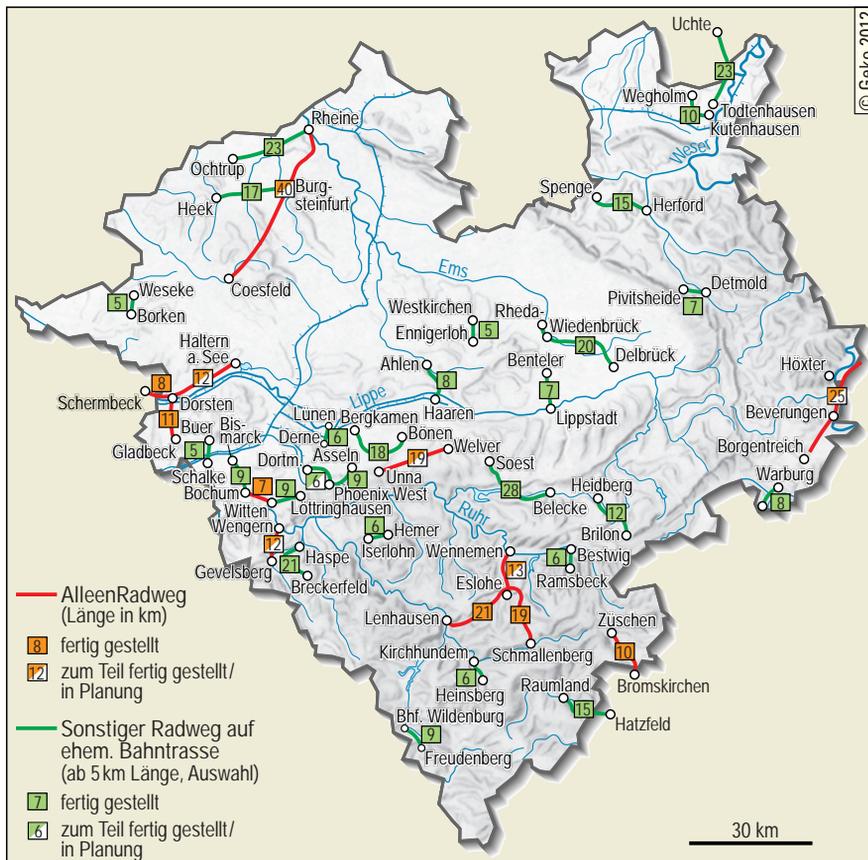
Eine weitere Besonderheit der AlleenRadwege sind die geringen Steigungen. Dies ist auf die beschränkten technischen Möglichkeiten der Lokomotiven zurückzuführen, die ein Steigungsverhältnis von mehr als 2,5 % nicht bewältigen konnten. Selbst in bergigen Regionen wurde die Strecke eingeebnet, so werden z. B. Täler mithilfe von Viadukten überwunden. Das Konzept der AlleenRadwege ist somit insbesondere in bislang weniger von Radfahrern frequentierten Gebieten erfolgsversprechend.

Allgemeine Standards

Um in das Aktionsprogramm AlleenRadwege eingebunden zu werden, muss der Radweg zumindest abschnittsweise als Allee gestaltet werden. Die Strecke wird asphaltiert und muss den allgemeinen Qualitätsstandards für AlleenRadwege entsprechen, die durch den Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und der BEG festgelegt werden. Zu den Qualitätsstandards gehören eine Fahrbahnbreite von 2,50 m und ein beidseitiger Sicherheitsstreifen von jeweils 25 cm. Bei der Nutzung der Radwege muss berücksichtigt werden, dass ein Radfahrer ca. 1 m Platz braucht, ohne dabei andere Nutzer der Strecke zu stören.

Alltags- und touristische Funktion

AlleenRadwege verbinden mitunter sowohl verschiedene Orte als auch verschiedene Stadtteile. Sie können somit innerstädtisch als auch außerorts liegen und bedienen damit unterschiedliche Funktionsansprüche. Innerorts werden insbesondere anthropogene Zäsuren (z. B. Eisenbahndämme, Autobahnen oder Kanäle) überwunden. Außerorts prä-



der Bahnhof St. Arnold. Ein Gleis des zweigleisigen St. Arnolders Bahnhofs bleibt erhalten, um in Zukunft für den Draisinenbetrieb genutzt zu werden. Der Bahnhof soll Teil eines neuen Tourismuskonzeptes und zu einem Museum umgebaut werden, welches die Geschichte der Strecke aufzeigt. Ein Café für die Touristen ist ebenfalls im Entstehen. Pläne verdeutlichen, dass der Bahnhof St. Arnold eine Art Museumslandschaft verkörpern soll: Es werden Schrankenanlagen, Telegrafmasten und Signale aufgestellt, die wie bis 1984 mit der Hebelbank bedient werden können. Ein geplanter Schilderwald entlang der Draisinenstrecke wird die Funktionen der Schilder und Signale erklären. Dieses Konzept konnte erst durch die Einbindung St. Arnolds in das Streckennetz der „Allein Radwege“ entwickelt werden. Der dadurch entstehende Radtourismus in dem sonst eher wenig frequentierten Ort soll durch die verschiedenen Angebote gefördert werden.

Abb. 1: „AlleinRadwege“ und sonstige Radwege auf ehemaligen Bahntrassen in Westfalen (Stand 04/2012)
(Quellen: www.beg-nrw.de, www.achim-bartoscheck.de)

gen zumeist natürliche Einschnitte (z. B. Täler und Flüsse) das Landschaftsbild. Auf Fahrradwegen mit Alltagsfunktion ist von einer hohen Fuß- und Radverkehrsfrequenz auszugehen. Im touristischen Umfeld ist eher der Freizeitverkehr bedeutend, der zumeist während der Sommermonate stattfindet. Diese unterschiedlichen Nutzungsfunktionen können für die Planung der Strecke relevant sein.

Die „RadBahnMünsterland“

Die Bahnstrecke zwischen Rheine und Coesfeld war Teil der ehemaligen Strecke zwischen Duisburg und Quakenbrück und wurde 1879 eröffnet. Sie war über ein Jahrhundert in Betrieb. 1984 wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt, der Güterverkehr Anfang der 1990er Jahre. Der Gesamtweg der „RadBahn Münsterland“ beträgt ca. 40 km und verbindet neun Kommunen mit-

einander. Der erste Abschnitt wurde 2009 eröffnet und führt von Rheine nach Steinfurt. Letzte Teile der Gesamtstrecke wurden im August 2012 fertig gestellt. Der Radweg führt durch die münsterländische Parklandschaft und ist somit für Radtouristen besonders attraktiv. Die Gleise entlang der Strecke wurden bereits Ende der 1990er Jahre demontiert. Einen besonderen Schwerpunkt der Radstrecke bildet



Abb. 2: Die „RadBahn Münsterland“ bei Steinfurt (Foto: C. HENDRYS)

Fazit: „AlleinRadwege“ – eine passende Umnutzung stillgelegter Bahntrassen

Die Umnutzung stillgelegter Bahntrassen als Radwege eignet sich also aufgrund der geringen Steigungen und der seltenen Verkehrskreuzungen hervorragend für den Fahrradtourismus. Reizvolle Landschaften und zahlreiche stillgelegte Gebäude entlang der Strecken bieten die Möglichkeit zur Entwicklung neuer Tourismuskonzepte (z. B. der „Kulturbahnhof“ in Darfeld). Dadurch profitieren auch Orte, die vorher nur wenig von Touristen frequentiert wurden. Durch die „AlleinRadwege“ bieten sich Entwicklungschancen für die gesamte Region. Gleichzeitig wird jedoch die Möglichkeit einer späteren Nutzung als Bahnstrecke nicht vollkommen verbaut. Die am Entwicklungsprozess beteiligten Akteure – die Kommunen, das Land NRW und die Deutsche Bahn AG – profitieren alle von diesem bislang sehr erfolgreichen Umnutzungskonzept.