



Bahntrassenradeln

Neue Nutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Trassen

In den letzten Jahren haben Bahngesellschaften in Europa zahlreiche Eisenbahnstrecken stillgelegt, da diese Verbindungen nicht mehr wirtschaftlich waren. Betroffen hiervon waren vor allem Nebenstrecken, auf denen die Nachfrage im Personenverkehr zurückgegangen war. Vor dem Hintergrund eines signifikanten Bevölkerungsrückgangs und einer deutlich angestiegenen Motorisierung in ländlichen Regionen wurde der Schienenverkehr durch deutlich kostengünstigere Busverbindungen ersetzt. Zeitgleich wurde auf vielen dem Güterverkehr vorbehaltenen Trassen der Betrieb eingestellt. Insbesondere in den altindustriellen Zentren, wie dem Ruhrgebiet oder dem Saarland, wurden große Stahlwerke, Zechenanlagen und andere Produktionsorte geschlossen. Bahnstrecken, durch welche diese Standorte an das Schienennetz angeschlossen waren, verloren ihre Funktion.

Nach ihrer Stilllegung bleiben die Trassen zunächst im Besitz der Bahngesellschaften. Die ungenutzten Bahnanlagen verursachen weitere Kosten. Zugleich verfallen aber auch historisch wertvolle Bahnhofsgebäude, Betriebsanlagen, Brücken und andere Infrastrukturen entlang der Strecke, so dass nicht nur deren Besitzer an zeitnahen Lösungen interessiert sind. Wenn es nicht gelingt, ein anderes Unternehmen zur Übernahme und Wiederbelebung des Betriebs zu bewegen, wird in der Regel versucht, die Grundstücke, auf denen die Schie-

nen verlaufen, zu veräußern. Hierdurch bieten sich der Radverkehrsplanung interessante Möglichkeiten, auch als Trassensicherung für eine Option auf spätere Wiedereinbetriebnahme.

Vorteile für die Radfahrer – Vorteile für die Kommunen

Die Umgestaltung stillgelegter Bahntrassen macht es möglich, mit einem vergleichsweise geringen Aufwand sichere und komfortable Radwegeinfrastrukturen anzubieten. Die Radwege auf den Bahndämmen können so-

*Titelbilder: Münsterlandradweg (links). © BEG NRW
Brücke der Erzbahntrasse im Ruhrgebiet (rechts).*

Inhalt

Neue Nutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Trassen 1

Vorteile für die Radfahrer - Vorteile für die Kommunen 1

Formale Voraussetzungen der Umnutzung für den Radverkehr 2

Planerische Herausforderungen 3

Praxisbeispiele aus dem In- und Ausland 3

Fazit 4

wohl als Teil des Radwegenetzes in einer Stadt oder Gemeinde als auch als Verbindung zwischen verschiedenen Ortschaften nutzbar gemacht werden. Der größte Vorteil von Bahntrassenradwegen liegt darin, dass sie, ähnlich wie bei Routen entlang von Wasserwegen, über eine relativ lange Distanz abseits des Straßenverkehrs verlaufen und somit gefährliche Begegnungen mit Pkw und Lkw vermieden werden. Gerade in ländlichen Räumen wird der Radverkehr vielfach über Wirtschaftswege geführt, die sich die Fahrradfahrer mit oft sehr sperrigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen teilen müssen. Bahntrassenradwege sind hingegen, allein aufgrund ihrer zumeist eingeschränkten Breite, grundsätzlich für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich.



Greenway auf gusseiserner Eisenbahnbrücke über den Fluss Trent bei Derby, England.

An Stellen, an denen sich die ehemaligen Bahnstrecken mit Verkehrsstraßen kreuzen, bieten sich den Radlern vielfach prädestinierte Querungsmöglichkeiten, da sie die Brücken und Viadukte nutzen können, die einst für den Eisenbahnverkehr gebaut wurden. Auch wenn diese Bauwerke vielfach älteren Datums sind und Abnutzungserscheinungen aufweisen, ist ihre Traglast für die geringe Belastung des Radverkehrs ausreichend. Zugleich finden die Bauwerke eine neue Bestimmung und werden vor dem Verfall bewahrt. Aufgrund der besonderen Verkehrssicherheit bieten Bahntrassenradwege hervorragende Möglichkeiten, um Kinder an die Fahrradnutzung heranzuführen und den Schulweg risikoarm zu gestalten. Bei der Umgestaltung der Bahntrassen müssen lediglich die Schienen demontiert werden. Das Schotterbett bleibt erhalten und bietet einen idealen Untergrund für die Asphaltdecke der Radwege.

Eisenbahnzüge können nur leichte Steigungen bewältigen, meist nicht mehr als 2,5 Prozent. Die entsprechende Gestaltung der Strecken bedeutet für die Bahn-

streckenwege, dass sie keine steilen Passagen aufweisen. Topographische Höhenunterschiede können somit elegant über einen moderat und konstant ansteigenden Radweg überwunden werden. Dies kommt insbesondere älteren Verkehrsteilnehmern und Familien mit Kindern entgegen. Darüber hinaus übernehmen die Bahntrassenradwege die weiten Kurvenradien der Eisenbahnstrecken und profitieren von der Breite des ehemaligen Gleisbetts, in der Regel mindestens 2,5 Meter.

Da die Radwege zumeist leicht erhöht auf dem Bahndamm verlaufen, verschaffen sie den Nutzern vielerorts eine besonders schöne Aussicht auf die Umgebung, wodurch das Erlebnis Radfahren zusätzlich attraktiv wird. Insbesondere von Viadukten und Brücken ergeben sich beeindruckende Perspektiven.

Formale Voraussetzungen der Umnutzung für den Radverkehr

Veräußert die Bahn eine Strecke, haben vielfältige Akteure, wie z.B. Kommunen oder Privatinvestoren, die Möglichkeit, ihr Interesse am Kauf der Trasse zu bekunden. Sie treten in Verhandlung mit der Bahngesellschaft, um den Kaufpreis und den Zustand festzulegen, in dem die Trasse übergeben wird. Expertenempfehlungen legen es den am Bau eines Radwegs interessierten Städten und Gemeinden dabei nahe, zusätzliche Kosten für Demontage der Schienen in Kauf zu nehmen und das bloße Schotterbett zu übernehmen, da dies aufwändige Eigenmaßnahmen vermeidet.

Damit diese Grundstücke in der Folge für einen anderen Zweck, z.B. als Radweg, genutzt werden können, muss in Deutschland ein relativ aufwendiges Verfahren der Entwidmung erfolgen, mit dem offiziell die bahnbetriebliche Nutzung einer alten Trasse ausgeschlossen und die Entbehrlichkeit für den Eisenbahnverkehr festgestellt wird. Gleichwohl lässt die Umnutzung einer Bahnstrecke zu einer Fahrradroute die Option offen, diese zu einem späteren Zeitpunkt wieder für den Zugverkehr zu reaktivieren, da die Zerstückelung in einzelne kleine Grundstücke und die Zerschneidung durch Verkehrsbauten, Gewerbegebiete und Wohngebiete auf der Wegstrecke vermieden werden. Zudem bieten Bahnstreckenradwege zugleich Trassen um parallel Leitungsverbindungen zu verlegen, wodurch Spielräume im Bereich der Energieversorgung entstehen.

Bildrechte

Wie angegeben, alle weiteren bei Jörg Thiemann-Linden

Zum Weiterlesen

BEG/ADFC Nordrhein-Westfalen (2008): Empfehlungen zur Planung von Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen.
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=1UL0D7YJ>

BEG (2009): Bahn RadwegeLand Nordrhein-Westfalen. Best Practice und Handlungsprogramm Alleinradwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW.
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=PUDJ01X7>

Homepage der Initiative Wuppertal Bewegung e.V.
<http://www.wuppertalbewegung-ev.de/>

Planerische Herausforderungen

Bei Radwegen, die auf einem erhöhten Bahndamm geführt werden, sind bauliche Maßnahmen notwendig, um die Zufahrt zu den Wegen zu ermöglichen. Damit die Nutzer den Radweg ohne Absteigen erreichen können, bietet sich der Bau von Rampen an den wichtigen Zugangsstellen an. Obwohl Bahnstreckenradwege gegenüber anderen Führungsformen den Vorteil haben, dass die Radler nur an äußerst wenigen Kreuzungspunkten mit dem Straßenverkehr zusammentreffen, gibt es auch hier Knotenpunkte, für die innovative Lösungen gefragt sind. An ehemaligen Bahnübergänge z.B. ist es wichtig, sowohl den Radfahrern als auch den motorisierten Verkehrsteilnehmern durch eine entsprechende Beschilderung zu signalisieren, dass eine Kreuzungssituation vorliegt, jedoch sind Poller und Umlaufsperrern dabei aus Sicherheitsgründen zu vermeiden.

Im hügeligen und bergigen Terrain verlaufen Bahnstrecken oft durch längere Tunnel. So ist es an manchen Stellen auch für einen durchgängigen Radweg erforderlich, diesen durch ehemalige Bahnstreckentunnels zu führen. Dies stellt gleichermaßen eine Chance und eine Herausforderung für die Planung dar. Wenn es gelingt, den Tunnel durch eine freundliche Beleuchtung und ansprechendes Design einladend zu gestalten, hat es Erlebnischarakter, mit dem Fahrrad durch den Berg hindurch zu fahren. Im hessischen Milseburgtunnel, dem längsten Tunnel auf einem deutschen Bahntrassenradweg, wurden Notrufsäulen und eine Videoüberwachung installiert, um die objektive und subjektive Sicherheit der Nutzer zu erhöhen, andere Tunnel schließen über Nacht.



Tourist-Information im ehemaligen Stationsgebäude von Ohiopyle, Pennsylvania, auf dem 400 km langen Bahn- und Kanalradweg von Pittsburgh nach Washington.

Insbesondere in größeren Städten und altindustriellen Ballungsräumen verlaufen die als Radwege umgenutzten Bahntrassen vielfach abseits der Zentren, z.B. als Verbindungen zwischen mehreren Industriestandorten. Damit diese Routen auch für die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr effizient werden, müssen sie geschickt in ein größeres Streckennetz eingebunden werden. So kann es für die Nutzer attraktiv sein, durch die kombinierte Nutzung einer ehemaligen Bahntrasse und eines konventionellen Radwegs ins Stadtzentrum zu gelangen.

Nordrhein-Westfalen: Regionaler Zusammenschluss zur Einrichtung von Bahntrassenradwegen

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen hat zusammen mit der Deutschen Bahn die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) gegründet und dadurch neben der Bahnhofsentwicklung die „BahnRadwegelinitiativen NRW“ ins Leben gerufen. Damit gibt es seit dem Jahr 2007 erstmals in Deutschland ein integratives Projekt auf Landesebene, um die Umnutzung von stillgelegten Bahnstrecken zu Radwegen im großen Rahmen voranzutreiben. Die BEG hat eine umfassende Strategie entwickelt, welche alle wichtigen Aspekte vom Leitbild, über die Prozesssteuerung bis zur Umsetzung umfasst. Dabei wurden alle stillgelegten Bahnstrecken im Bundesland erfasst, die das Potenzial für eine Nutzung als Radweg haben. Insgesamt sollen mehr als 300 von 550 Kilometern brachliegender Strecken umgebaut werden. Die Kommunen werden z.B. dabei unterstützt, einen Preis für die stillgelegten Trassen auszuhandeln, rechtliche Fragestellungen zu klären, die anfallenden Kosten zu kalkulieren, bauliche Maßnahmen zu planen und umzusetzen sowie bestehende Fördermöglichkeiten zu nutzen.

Praxisbeispiele aus dem In- und Ausland

In Deutschland hat das Konzept der Bahntrassenradwege vor allem im Ruhrgebiet und im Bergischen Land großen Anklang bei den Planern und Nutzern gefunden. Aber auch in ländlichen Regionen wurden touristisch ausgerichtete Routen eingerichtet, wie z.B. der 245 Kilometer lange „Bahnradweg Hessen“.

Europa: Greenways

Bahntrassenradwege sind ein wesentlicher Bestandteil des so genannten „Greenway“-Konzepts, wie es in verschiedenen Ländern Europas umgesetzt wurde. Greenways sind grüne und autofreie Korridore für den Rad- und Fußverkehr, mit einer in vielen Fällen beein-

SABIT (2007): Gesund durch Radfahren. Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr.
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=DZAWLSU1>

Umfassendes Internetportal mit Praxisbeispielen aus Deutschland und der ganzen Welt <http://www.bahntrassenradeln.de>

Vielfältiges Internetangebot mit den regionalen Schwerpunkten Deutschland, Italien und Spanien:
<http://www.bahntrassenradwege.de>

druckenden Streckenlänge. Sie verlaufen abseits der Verkehrsstraßen und sprechen insbesondere Touristen und erholungssuchende Menschen an. In ihrem Verlauf folgen diese Routen historischen Wegen, Wasserstraßen, nicht mehr genutzten Straßen oder eben stillgelegten Bahnstrecken. Mit der Einrichtung der Routen ist somit zumeist das Ziel verbunden, die Geschichte und Besonderheiten der Regionen zu vermitteln und Besucher an entsprechende Orte zu führen. Im Belgischen Namur hat sich 1997 die „Europäische Greenway Vereinigung“ (EGWA) gegründet. Unter ihrem Dach arbeiten Organisationen aus 35 europäischen Ländern zusammen, um Leitlinien für die Gestaltung von Greenways zu entwickeln und das Konzept weiter zu fördern. Ein bekannter Greenway verläuft z.B. zwischen Wien und Prag und führt auf dieser Strecke an zahlreichen historisch bedeutsamen Orten und Sehenswürdigkeiten entlang. Für den ersten Streckenabschnitt, nördlich von Wien, wurde dabei eine stillgelegte Bahnstrecke umgewidmet und asphaltiert.

Rail Trails in Nordamerika

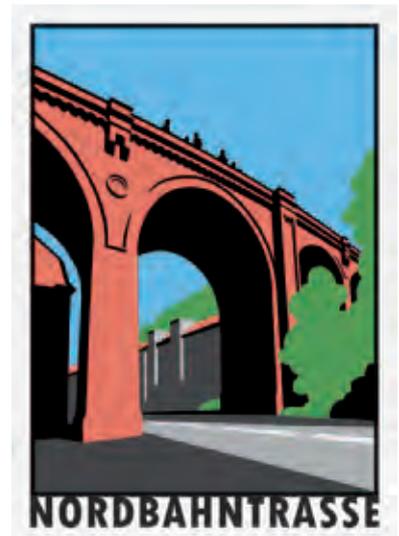
In den USA ist in den letzten vierzig Jahren eine breite gesellschaftliche Bewegung entstanden, die sich für die Umwandlung stillgelegter Bahntrassen in Wege für den Fuß- und Radverkehr einsetzt. Unter dem Slogan „Rails to Trails“ (von Eisenbahnschienen zu Fußwegen) formierten sich Interessengruppen, die sich im Laufe der Zeit erfolgreich in die Diskurse der Naturschutz- und Umweltbewegung einbrachten. Heute gibt es in den Vereinigten Staaten ein ausgedehntes Netz an für den Radverkehr nutzbaren Bahntrassenwegen, das eine Gesamtlänge von 30.000 Kilometern aufweist und jährlich mehr als 100 Millionen Nutzer anzieht. Insgesamt wurden über 1.600 Strecken umgestaltet. Ein beliebter Rail Trail verläuft zwischen Pittsburgh und Washington D.C. und kreuzt auf seiner Streckenlänge von über 400 Kilometern nur an wenigen Stellen den Straßenverkehr. Die Bürger und Planungsverantwortlichen, die sich landesweit für die Umgestaltung von Bahntrassen engagieren, werden mittlerweile von der „Rails-to-Trails Conservancy“, einer professionellen Non-Profit-Organisation mit Sitz in Washington D.C., unterstützt.

Wuppertal: zivilgesellschaftliches Engagement

Für einen Bahntrassenradweg, der vorwiegend dem Alltagsverkehr dienen soll, setzt sich eine breite Bürger-

bewegung im nordrhein-westfälischen Wuppertal ein. Die „Wuppertal Bewegung e.V.“ strebt es an, die 16 Kilometer lange Nordbahntrasse umzugestalten, die den Talkessel mit der Stadt Wuppertal im Norden rahmt. Hierzu wurde eine Zweckgemeinschaft gebildet, die bereits einen großen Teil der erforderlichen Finanzmittel akquirieren konnte. Darüber hinaus wurden mehrere Aktionstage ver-

anstaltet, bei denen viele ehrenamtlich Engagierte dabei halfen, die mittlerweile verwilderte Bahnstrecke von Gebüsch und Gestrüpp zu befreien. Derzeit entsteht eine Strecke, die es Fußgängern, Radfahrern und Skatern gleichermaßen erlaubt, in Wuppertal bequem und sicher, hoch über der Stadt hinweg, voranzukommen.



Die Nordbahntrasse als Fuß- und Radweg angestrebt auf einer Postkarte.
© Wolf Birke/knapp daneben

Fazit

In Deutschland und Europa gibt es viele stillgelegte Eisenbahnstrecken, die noch keine neue Bestimmung gefunden haben. Als Bahntrassenradwege können diese Anlagen erneut nutzbar gemacht werden, wobei sich die politischen Akteure und Eisenbahngesellschaften zugleich die Möglichkeit bietet, den Bahnbetrieb zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzunehmen. Insbesondere für die touristische Nutzung sind Bahntrassenradwege von hoher Attraktivität. Aber auch als steigungsfreie, kreuzungsarme und direkte Verbindungen für den Alltagsverkehr haben sie großes Potenzial. Das komplette Verfahren, von der Entwicklung über den Erwerb bis hin zur baulichen Umgestaltung ist allerdings relativ aufwändig und komplex. Deshalb sind vor allem kleinere Kommunen auf die Unterstützung durch Fachleute und spezialisierte Organisationen angewiesen.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema Bahntrassenradeln finden Sie in den Ausgaben
FoR 1-4 Radschnellwege
FoR 1-9 Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden, Tobias Mettenberger
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de