



BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH

Gemeinde Eslohe (Sauerland)

Presseinformation

Mittwoch, 5. April 2006

Alte Bahntrasse zwischen Eslohe und Finnentrop wird zu neuem Radweg

Heute beginnen die Baumaßnahmen, um aus der ehemaligen Bahnstrecke zwischen den beiden Gemeinden einen Radweg zu machen. Die knapp sieben Kilometer lange Strecke führt auch durch den Kückelheimer Tunnel. Spätestens zur Saison 2007 soll der Radweg fertig gestellt und für Radfahrer geöffnet werden.

Mit dem heutigen Spatenstich haben die Bürgermeister beider Gemeinden – Reinhold Weber, Eslohe, und Dietmar Heß, Finnentrop – das Startsignal für den Bau des Radweges gegeben, der zukünftig beide Gemeinden miteinander verbinden wird.

Die Streckenführung greift dabei zurück auf die alte Bahntrasse von Eslohe nach Finnentrop, die bereits vor mehr als 20 Jahren stillgelegt wurde. Die Gemeinde Eslohe hat das Trassenband erworben und wird es nun in eigener Trägerschaft aber unter Beteiligung der Gemeinde Finnentrop ausbauen.

Die Idee zur Nutzung der aufgelassenen Trasse als Radweg bestand bei beiden Gemeinden seit längerem. Aber erst die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) hat Ende 2004 den Kauf und jetzt den Ausbau ermöglicht. Die BEG ist eine gemeinsame Gesellschaft des Landes NRW und der Bahn.

Intelligentes Konzept entwickelt

Von der Idee zum fertigen Radweg ist es jedoch ein weiter Weg. Gerade bei so lange stillgelegten Strecken sind Untersuchungen zur Belastbarkeit des Untergrundes sehr wichtig. Aber auch

Anschrift:
Am Hauptbahnhof 3
45127 Essen
☎ 0201 74766-0
☎ 0201 74766-1011

Geschäftsführer:
Volker Nicolaus
Thomas Lennertz
Internet:
www.beg.nrw.de

Gesellschafter:
Land Nordrhein-Westfalen
Deutsche Bahn AG
USt-Id.Nr.:
DE 222218771

Sitz der Gesellschaft:
Essen
Registergericht:
Essen
HRB-Nr.: 16430

Bankverbindung:
Deutsche Bank
Filiale Essen
BLZ 360 70050
Konto: 500 21 00

die Durchführung des Kückelheimer Tunnels, ökologische Aspekte und nicht zuletzt die Finanzierung des Gesamtprojektes mussten geklärt werden. Je nach Voraussetzung können umfangreiche Herrichtungsmaßnahmen erforderlich werden.

Eslohe und Finnentrop wurden bei der Umsetzung der Idee tatkräftig von der BEG unterstützt. Die BEG hat maßgeblich die erforderlichen Gutachten und Planungen finanziert. „Erst damit“, so BEG-Geschäftsführer Volker Nicolaus, „war es überhaupt möglich, konkrete Schritte für ein solches Projekt einzuleiten“. Bei der Entwicklung kreativer und innovativer Lösungen griff die BEG auch auf ihr umfangreiches Wissen und ihre landesweiten Erfahrungen bei der Entwicklung von Bahnflächen zurück.

Besonderes wichtig für den Planungsprozess: Durch die Abstimmung der BEG mit der Bezirksregierung konnte eine Landesförderung für den Ankauf der Grundstücke und den Ausbau des Radweges erzielt werden. So ist die Finanzierung sichergestellt und gleichzeitig werden die knappen wirtschaftlichen Spielräume beider Gemeinden entlastet.

Kostengünstigste Ausbaulösung

Geplant war die Anwendung eines von der Universität Bochum neu entwickelten und preiswerten „In-Situ-Verfahrens“. Dabei wäre das im Gleisbett vorhandene Schottermaterial mit einer Spezialmaschine direkt im Gleisbett aufbereitet worden, um es dann als Unterbau für den Radwegebelag weiter zu verwenden.

Die Trasse hat jedoch mehr als 20 Jahre still gelegen und der Untergrund hat entsprechend stark gelitten. Das Gleisbett war sehr stark von Baumwurzeln durchdrungen, abschnittweise fehlten die Schotterlagen ganz und große Teile des Unterbaus hätten neu hergerichtet werden müssen. Das zeigte sich im Laufe der weiteren Untersuchungen. Die Qualität des Gleisbettes als für Voraussetzung für das „In-Situ-Verfahrens“ stimmte also nicht.

Glück im Unglück: Die im Sauerland reichlich vorhandenen Steinbrüche liefern jetzt das notwendige Schottermaterial. So war in diesem Fall ein konventioneller Aufbau die günstigere Lösung.

Bürgermeister Reinhold Weber: „Wir hätten es toll gefunden, als Pilotprojekt für dieses neue Verfahren zu dienen. Damit hätten wir bundesweit eine Vorbildrolle gespielt. Aber wir dürfen natürlich die Kosten nicht aus den Augen verlieren.“

Schützenswerte Fledermauspopulation im Kückelheimer Tunnel

Die Radstrecke wird auch durch den 698 m langen Kückelheimer Tunnel führen, der von einer Fledermauspopulation als Winterquartier genutzt wird. Eine Umgehung des Tunnels war aus einer Vielzahl von Gründen nicht möglich.

Der Schutz dieser Tiere war deshalb von Anfang an Bestandteil des Planungskonzeptes. Auf Anregung und mit finanziellem Engagement der BEG wurde daher gutachterlicher Fachverstand einbezogen: Zwei Gutachten, die von unabhängigen und anerkannten Experten des NABU sowie der Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung angefertigt wurden, haben ergeben, dass die Belange des Naturschutzes mit der Nutzung des Tunnels als Radweg durchaus in Einklang gebracht werden können.

Intensive Diskussionen mit der unteren Landschaftsbehörde und der zuständigen Bezirksregierung führten schließlich Mitte des Jahres 2005 zu einer Lösung: Der Tunnel wird während der Winterruhe der Tiere von November bis März eines jeden Jahres für den Radverkehr gesperrt.

Diese Lösung hat sich bundesweit auch bei anderen aufgelassenen Bahntunneln zur Sicherung und zum Erhalt von Fledermausquartieren bewährt, beispielsweise beim Milseburg-Radweg in Hessen.

Ringschluss zu einem 80 km-Radrundweg durch´s Sauerland

Dieser Radweg verbindet nicht nur Eslohe und Finnentrop, sondern er ist auch von überregionaler Bedeutung. Denn diese Strecke schießt den Ring zwischen dem Biggetal - mit dem Biggensee und dem Lennetal - einerseits und dem Ruhrtal - mit dem Hennesee und dem Radweg "Tour de Rour" - andererseits.

Auf einem Rundweg von rund 80 km können hier Fahrradfahrer mitten im Herzen des Sauerlandes radeln. Diese einmalige Rundtour R 16 wird für Freizeit und Touristik einen wichtigen Beitrag liefern. Zum Erlebnis wird der Radweg auch durch die Streckenführung über alte Eisenbahnbrücken und durch alte Eisenbahntunnel.

Bürgermeister Diemar Heß: „Der Ringschluss ist ein wichtiger Baustein für die verstärkte Öffnung des Hochsauerlandes für den Fahrradtourismus.“

Info: Aufgelassene Bahntrassen:

Aufgelassene Bahntrassen eignen sich in besonderer Weise für den Bau von Radwegen: Im Regelfall führen die Trassen abseits der Hauptverkehrsstraßen durch landschaftlich reizvolle Gegenden. Die Gefahren für Radfahrer durch den Autoverkehr reduzieren sich erheblich. Zudem sind sie - bedingt durch die technischen Erfordernisse für den Bahnbetrieb - frei von größeren Steigungen.

Gleichzeitig bleibt das Trassenband als solches erhalten; es wird nicht durch den Verkauf an verschiedene Eigentümer "zerstückelt". Damit hält man sich die Möglichkeit offen, in (ferner) Zukunft den Schienenbetrieb gegebenenfalls wieder aufnehmen zu können; aber auch andere Nutzungen wie beispielsweise Leitungen sind auf diesem zusammenhängenden Infrastrukturband leichter zu realisieren.