

Kurzfassung

Seit einigen Jahren entstehen entlang ehemaliger Bahntrassen immer mehr Fuß- und Radwege. Diese Fuß- und Radwege sorgen dafür, dass die Streckenführung erhalten bleibt, jedoch gab es bislang noch keinerlei Planung einen öffentlichen Personenverkehr wieder auf den ehemaligen Schienenwegen zu etablieren.

Die Bachelorarbeit stellt zunächst die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Region des Bergischen Landes dar. Es wird deutlich, dass die Eisenbahn einen hohen Stellenwert hatte. Dabei ist die Rede von „Notstandsbahnen“, oder Wettbewerbsnachteilen infolge fehlender Bahnanschlüsse, die zu Landfluchten führen. Nach dem zweiten Weltkrieg verlor die Eisenbahn die große Bedeutung, infolge von Miswirtschaft und Gewinnstreben der Deutschen Bundesbahn, hinzu kamen mit dem Lkw-Verkehr, sowie Bussen, Konkurrenten, die es der Eisenbahn zunehmend schwer machten. Statt sich in den Konkurrenzkampf zu begeben, oder Reformen zu verabschieden wurden ab 1950 sukzessive die Eisenbahnstrecken der Region, durch die Bundesbahn, stillgelegt. Dabei waren es teilweise betriebseigene Busverbindungen, die das Streckennetz schrumpften.

Nachdem 1998 der Tiefststand erreicht war, gab es durch private Unternehmen und Bürgerinitiativen Bestrebungen den Eisenbahnverkehr in die Region zurückzuholen. Zwei große Projekte im Bergischen Land sind federführend für die Renaissance der Eisenbahn: Die Reaktivierung der Volmetalbahn, sowie die Verlängerung der Regiobahn von Mettmann nach Wuppertal. Diese Entwicklung kann hilfreich sein, um zukünftig, zu Fuß- und Radwegen, umgebaute Trassen für den ÖV nutzbar zu machen.

Dabei werden Konzepte vorgestellt, die sich an der Bahndammbreite orientieren. Es werden sowohl reine ÖV-Verkehre, als auch Mischverkehr, inklusive Fuß- und Radwegen, entworfen, die je nach vorhandener Flächenausdehnung in Frage kommen. Diese Bemessungen ergeben sich durch verschiedene Richtlinien, sowie Gesetzestexte. Ein Mischverkehr ist von großem Nutzen, um die Akzeptanz der Bevölkerung zu sichern, ein reiner Verkehr hat gegebenenfalls einen höheren volkswirtschaftlichen Nutzen.

Diese Abwägungen werden dann anhand von ausgewählten Trassen getroffen. Es ergeben sich sowohl S-Bahn- als auch Straßenbahnsysteme entlang der ausgewählten Trassen, die einhergehend auf eine Integration von Fuß- und Radwegen geprüft werden. Dabei wird deutlich, dass Mischverkehre streckenweise gut umsetzbar sind, teilweise jedoch komplett vernachlässigt werden müssen. Erschwerend werden bei den Strecken Tunnelquerschnitte auf eine gemeinsame Nutzung überprüft, sowie Wege aufgezeigt, um vorhandene Querschnitte punktuell anzupassen, damit die Aufenthaltsqualität entlang einer Trasse, bei Mischnutzung, nicht verloren geht.

Darüber hinaus werden auch betriebliche Abwägungen getroffen, da, aufgrund des Mischverkehrs, oftmals lediglich eine eingleisige Trassierung in Frage kommt, welche in regelmäßigen Abständen Ausweichen aufweisen muss, die wiederum notwendige Breiten für einen zweigleisigen Haltepunkt, sowie einen Fuß- und Radweg erfüllen müssen.

Es gibt dabei sehr lohnenswerte Alternativen zu einem einfachen Fuß- und Radweg, die dafür sorgen können, dass Mensch und Umwelt, durch einen stärkeren ÖPNV, entlastet werden, während gleichzeitig die ehemalige Trasse zu Fuß, oder per Rad, erkundet werden kann.