

- Beschluss**  
 **Wahl**  
 **Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 63/007/2008**

**öffentlich**

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Burkhard Worm	Datum: 20.05.2008 Az.: 63
--	------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Kreisausschuss	05.06.2008	Vorberatung
Kreistag	19.06.2008	Beschluss

#### Temporäre Umnutzung der stillgelegten Trasse der Niederbergbahn als Fuß- und Radweg

- Finanzielle Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Personelle Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen  
 Organisatorische Auswirkung       ja       nein       noch nicht zu übersehen

#### Beschlussvorschlag:

Unter der Voraussetzung der Landesförderung erwirbt der Kreis Mettmann die Flächen der Trasse der Niederbergbahn auf dem Gebiet der Stadt Wülfrath und führt die gesamten Bau-  
 maßnahmen für die Herstellung des Radweges auf dem Gebiet der Stadt Wülfrath durch. Die  
 anfallenden Kosten sind im Haushalt 2009 einzuplanen.

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Burkhard Worm	Datum: 20.05.2008 Az.: 63
--	------------------------------

## Temporäre Umnutzung der stillgelegten Trasse der Niederbergbahn als Fuß- und Radweg

**Anlass der Vorlage: Die Trasse der ehemaligen Niederbergbahn soll temporär einer Nutzung als Geh- und Radweg zugänglich gemacht werden.**

### Sachverhaltsdarstellung:

#### 1. Einleitung

Die Niederbergische Eisenbahn - gebaut, um die örtlichen Gewerbe- und Industrieunternehmen besser an das überörtliche Verkehrsnetz anzuschließen und eine schnelle Personenverkehrsverbindung der Städte untereinander zu ermöglichen - verbindet seit 1914 die Städte Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath. Sie prägte über viele Jahre das Bild der Kommunen und beeinflusste maßgeblich die Siedlungsentwicklung und die Entstehung von Arbeitsplätzen. Die Strecke, zuletzt nur noch von Güterzügen befahren, wurde Anfang der 1990er Jahre stillgelegt.

Seitdem stellt sich die Strecke, Länge insgesamt 25,5 km, in der Örtlichkeit sehr unterschiedlich dar. Die Trasse verläuft auf Dämmen, ebenerdig und auch als Einschnitt im Gelände. Zum großen Teil sind die Schienen bereits abgebaut, soweit noch vorhanden, sind sie in der Örtlichkeit kaum noch wahrnehmbar. Die Trasse ist größtenteils mit Bäumen und Sträuchern bewachsen.

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke (Circle Line) für den öffentlichen Personenverkehr ist erklärtes politisches Ziel. Mit der Circle Line soll die Infrastruktur der Region verbessert werden. Der Strecke wird eine große verkehrspolitische Bedeutung unterstellt. Mit einer reaktivierten Niederbergbahn lässt sich die bergische Region wesentlich besser an den Verkehrsraum Düsseldorf anbinden.

Auf die Projektstudie des Konsortiums Machbarkeitsstudie Circle Line vom 01.03.06 wird verwiesen. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass im Vergleich mit anderen Bahnstrecken ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Der Regionalrat hat in der Sitzung am 16.02.06 den IGVP beraten. Eine Eingruppierung der Circle-Line erfolgt in Stufe 1, das heißt, eine Realisierung der Maßnahme ist bis 2015 möglich.

Die drei Städte haben bereits konkrete Maßnahmen und Aktivitäten initiiert, um die Bahnstrecke für die Zukunft zu sichern (u.a. Schaffung der planerischen Grundlagen, Grundstückserwerb). Da in den nächsten Jahren nicht mit einer Realisierung der Circle Line zu rechnen ist, haben die Kommunen gemeinsam mit der Bahnentwicklungsgesellschaft und dem Kreis Ideen einer „temporären Nutzung“ der Bahnstrecke entwickelt.

Mit einer zeitlich befristeten Umnutzung zu einem Rad- und Fußweg bieten sich den Kommunen vielfältige Entwicklungspotentiale. Abseits vom Autoverkehr ermöglicht die Trasse eine sichere, kinder- und familienfreundliche, befahr- und begehbare, lärmarme und landschaftsattraktive Wegeverbindung. Geringe Steigungen ermöglichen ein angenehmes Radfahren. Durch direkte Verbindungen stellen sie den kürzesten Weg innerhalb des Gemeindegebietes, aber auch zu den angrenzenden Städten dar. Für den Freizeit- und Tourenradfahrer, insbesondere in Richtung Wuppertal und Kettwig, bietet die Trasse eine attraktive Perspektive.

Denkmalgeschützte Brücken (Viadukte) und Bahnhöfe, bautechnische Meisterleistungen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, lassen sich für fahrradtouristische Vermarktungen nutzen.

Der Ausbau zu einem Fahrradweg lässt eine Rücknutzung als Bahntrasse offen, die Trasse bleibt erhalten und frei von baulichen Anlagen. Im Regionalplan für den Bezirk Düsseldorf ist die Trasse als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr aufgenommen.

## **2. Stadt Wülfrath / Planerische Grundlagen / Trasse im Stadtgebiet**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Wülfrath ist die Trasse als Bahnanlage dargestellt. Über einen Kauf der gesamten Trassenflächen durch die Stadt (Verkauf laut BEG-Bahntwicklungsgesellschaft nur als gesamtes „Paket“) besteht mit der BEG eine Konsensvereinbarung vom 31.07.03. Als Kaufpreis für den Grunderwerb sind von der BEG aktuell 563.000 € genannt.

Bezogen auf problematische Bereiche einer zukünftigen temporären Nutzung der Strecke als Rad- und Fußweg sind folgende Bereiche zu nennen: Das Brückenwiderlager Querung der B 224, unmittelbar neben der Trasse errichtet und die Überquerung des Oberdüsseler Weges (K 22). Noch nicht abschließend einer Lösung zugeführt ist die Diskussion um die Linienführung der geplanten Ortsumgehung Wülfrath (hier: Kreuzung der Trasse südlich des Gewerbegebietes Kocherscheidt). Inhalt des Planfeststellungsverfahrens und des Bescheides der Bezirksregierung Düsseldorf ist ein Brückenbauwerk (Kosten ca. 700.000 €). Zur Zeit wird überlegt, auf das Brückenbauwerk zu verzichten und die Trasse plangleich zu überqueren. Eine abschließende Entscheidung der Bezirksregierung und der Stadt Wülfrath steht noch aus.

## **3. Stadt Velbert / Planerische Grundlagen / Trasse im Stadtgebiet**

Im noch rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Velbert (die Stadt stellt zur Zeit für das gesamte Stadtgebiet einen neuen Flächennutzungsplan auf) ist die Trasse dargestellt als Bahnanlage, ebenso im FNP-Entwurf 2020. Über einen Ankauf der Flächen gibt es ebenfalls eine Konsensvereinbarung mit der BEG. Die Stadt Velbert beabsichtigt, den gesamten Trassenverlauf durch Bebauungspläne planungsrechtlich abzusichern. Die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne Nr. 500-700 und Nr. 600-800 wurden vor ca. fünf Jahren gefasst.

Problematische Bereiche sind u.a. die plangleiche Kreuzung der Wülfrather Straße/ Reuterstraße mit der Trasse der Niederbergbahn, die Errichtung eines Aldi-Marktes auf der Trasse an der Nevigeser Straße (sollte die Realisierung der Circle Line anstehen, ist in Abstimmung mit der Bezirksregierung ein Rückbau vertraglich geregelt), die geplante Errichtung eines Gewerbegebietes (unter Einbeziehung der Flächen der hier zweigleisigen Trasse am Hixholzer Weg), die Durchquerung des Gewerbegebietes Obi-Markt/Fa. Hülsbeck, hier sind die gewerblichen Bauten und die Verkehrsflächen bis unmittelbar an die Trasse herangerückt und das Viadukt „Sautal“ (Denkmalschutz, bedarf einer weitergehenden Sanierung) im Bereich des Sportzentrums an der Friedrich-Ebert-Straße/Bergischen Straße.

## **4. Stadt Heiligenhaus / Planerische Grundlage / Trasse im Stadtgebiet**

Die gesamte Trasse der Niederbergbahn ist im Flächennutzungsplan der Stadt als Fläche für den Schienenverkehr dargestellt. Mit dem Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 wollte die Stadt Heiligenhaus die gesamte Trasse planungsrechtlich sichern. Die gesamten Flächen befinden sich mittlerweile im Eigentum der Stadt. Seitens der Stadt wurde es von daher als nicht mehr erforderlich angesehen, den Bebauungsplan weiter zu verfolgen. Der Aufstellungsbeschluss wurde zwischenzeitlich aufgehoben.

Der Kauf der gesamten Trassenflächen der Niederbergbahn, aber auch bereits durch die DB vor Jahren eingeräumte Nutzungsrechte, haben die Stadt früh in die Lage versetzt, auf einer Länge von rund 4 km eine Fuß- und Radwegeverbindung (von Ratingen in Richtung Innen-

stadt, ehemaliges Kickert-Gelände) herzustellen. Diese Verbindung befindet sich überwiegend innerstädtisch und verbindet u.a. die an der Trasse liegenden Schulen sowie die einzelnen Wohngebiete untereinander und ermöglicht eine gute fuß- und radmäßige Erreichbarkeit der innerstädtischen Infrastruktureinrichtungen. Die vorgenommenen Maßnahmen ließen sich bisher mit geringen Haushaltsmitteln (Einsatz des THW) durchführen. Die Erschließung weiterer Flächen ist vorgesehen. Das Viadukt, Überquerung der Ruhrstraße, ist bereits saniert und soll im Juni 2008 für die Öffentlichkeit freigegeben werden.

Kritische Bereiche sind insbesondere die nicht mehr vorhandenen Überquerungen im Bereich der Abtskücher Straße und der Bahnhofstraße (die Trasse befindet sich hier in Dammlage).

## 5. Förderantrag

Auf der Grundlage eines Entschließungsantrages der Landtagsfraktionen der CDU und der FDP vom 16.10.07, Drucksache 14/5215, hat der Landtag NRW beschlossen, die Landesregierung aufzufordern, dem Landtag ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept für eine NRW-Initiative „Alleenradwege auf stillgelegten Bahntrassen“ vorzulegen.

„Durch eine Landesinitiative Alleenradwege auf stillgelegten Bahntrassen könnte eine ideale Plattform geschaffen werden, Radverkehrssicherheit und Fahrradtourismus mit der Erhaltung des Landschaftsbildes und der Grünvernetzung zu verknüpfen. Zugleich wäre eine Stärkung und Ergänzung des bereits initiierten 100-Alleen-Programms der Landesregierung möglich“ (Drucksache 14/5215, Seite 2).

Die Beantragung von Fördermitteln erfolgt im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Programms zur Landesinitiative „Alleenradwege NRW“. Das Handlungskonzept des Ministeriums für Bauen und Verkehr soll am 29.05.08 dem Ausschuss für Bauen und Verkehr zur Billigung vorgestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass nur begrenzt Fördermittel zur Verfügung stehen. Der Förderantrag wurde in Abstimmung mit der BEG bereits mit Datum vom 05.05.08 bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Antragstellerin, auch für die Städte Velbert und Wülfrath, ist die Stadt Heiligenhaus. Mit einer frühen Antragstellung ist die Hoffnung verbunden, Landesmittel zu erhalten. Anträge werden, soweit bekannt, nach Antragsingang beschieden. Die Städte beantragen einen Landeszuschuss in Höhe von 75 %.

Um den Charakter einer Zwischennutzung des Rad- und Fußweges zu unterstreichen, ist der Ausbau als Pilotprojekt „Low-Cost-Radweg“ beabsichtigt. Die Baukosten sollen sich in einem vertretbaren Rahmen bewegen. Geplant ist eine Fahrbahndecke, die im Vergleich zu herkömmlichen Ausbaustandards wesentlich kostengünstiger sein soll. Vorgesehen ist der Einsatz von Maschinen und Fertigungstechniken, die ihre Praxistauglichkeit bereits bewiesen haben.

Die Städte gehen von folgenden Gesamtkosten (Baukosten, Grunderwerb) aus:

	<b>Gesamtkosten</b>	<b>Eigenanteil</b>
<b>Heiligenhaus</b>	3.796.000 €	949.000 €
<b>Velbert</b>	4.529.000 €	1.132.250 €
<b>Wülfrath</b>	1.683.000 €	420.750 €
<b>Summe</b>	<b>10.008.000 €</b>	<b>2.502.000 €</b>

Nach Abschluss aller Formalitäten übergibt die BEG die Flächen der Trasse, komplett geräumt (Entfernen der Gleise, Beseitigung des Bewuchses), an die drei Städte. Die Städte Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath gehen von einem Durchführungszeitraum von 2008 bis 2011 aus.

## 6. Zusammenfassung

Das Land NRW geht davon aus, dass von den mehr als 600 km stillgelegten Bahntrassen in NRW rund 50% für attraktive, kurzfristig machbare Lösungen als Fuß- und Radweg zur Verfügung stehen. Darunter fallen u.a. die Trasse der Niederbergbahn und die Nordbahntrasse in Wuppertal. Die Korkenzieherbahn in Solingen, ein Projekt der Regionale 2006, und die Sambatrasse in Wuppertal sind bereits hergestellt.

Eine temporäre Nutzung der ehemaligen Strecke der Niederbergbahn als Fuß- und Radweg wird von allen Beteiligten als bedeutendes Projekt und als Chance angesehen, Radverkehrssicherheit und Fahrradtourismus mit der Erhaltung des Landschaftsbildes und der Grünvernetzung im Kreis Mettmann zu verknüpfen.

Die Städte Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath haben alle Anstrengungen unternommen, das Projekt auf den Weg zu bringen. Die Bürgerschaft, nicht nur im Nordkreis, begleitet das Projekt mit viel Sympathie und Engagement.

Die Rad- und Fußwegeverbindung könnte sich als ein Projekt von regionaler Bedeutung entwickeln. Die Stadt Wuppertal bemüht sich zur Zeit, die stillgelegte Nordbahn-Trasse zu aktivieren. Die Korkenzieherbahn in Solingen ist ein gutes Beispiel für einen schön gestalteten und mit zahlreichen Verknüpfungspunkten zum Umfeld hergerichteten innerörtlichen Bahntrassenweg. Ein Vorhaben von regionaler Bedeutung und touristischer Ausstrahlungskraft ließe sich realisieren: Von Solingen aus über die Korkenzieherbahn nach Wuppertal, über die Nordbahn-Trasse nach Mettmann und weiter nach Essen-Kettwig.

Der Gesamteigenanteil aller drei Städte beläuft sich, entsprechend dem Förderantrag vom 05.05.08, auf 2.502.000,-- €. Die Städte Heiligenhaus und Velbert sehen sich im Gegensatz zu der Stadt Wülfrath in der Lage, den erforderlichen Eigenanteil aufzubringen. Bekanntermaßen ist die Finanzlage der Stadt Wülfrath nach Jahren des Nothaushaltes geprägt von erheblichen Konsolidierungserfordernissen. Um die zwingend notwendige Konsolidierung der städtischen Finanzen mittel- bis langfristig zu erreichen, ist eine konsequente Umsetzung des selbstbindenden Haushaltssicherungskonzeptes und der darin festgelegten Maßnahmen erforderlich. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Beschlussfassung des Rates der Stadt Wülfrath mit einer Projektzustimmung, aber unter der Voraussetzung einer Bereitstellung aller erforderlichen Mittel außerhalb des Haushaltes. Der Beschluss vom 11.03.08 lautet:

„Der Rat der Stadt Wülfrath stimmt dem Projekt Schaffung eine Radweges von Wülfrath nach Heiligenhaus auf der zur Zeit nicht genutzten Bahntrasse zu. Eine Realisierung des Vorhabens erfolgt unter der Voraussetzung, dass außerhalb des Wülfrather Haushaltes alle erforderlichen Mittel bereitgestellt werden können“.

### Finanzielle Auswirkung (in Euro)

Produktbereich		noch nicht bekannt
Produktgruppe		Mittel werden im HJ 2009 etatisiert.
Produkt		

<b>Ergebnisplan (EP)</b>	<b>2008</b>	2009		
Ertrag	0	1.262.250		
Aufwand	0	1.683.000		

<b>Finanzplan (FP)</b>	<b>2008</b>	2009		
Einzahlung	0	1.262.250		

Auszahlung	<b>0</b>	1.683.000		
------------	----------	-----------	--	--

<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im <b>Planjahr</b> im EP zur Verfügung, davon im Haushaltsplan durch genehmigte üpl./apl. Mittel durch Übertragung aus Vorjahr/en  <input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im <b>Planjahr</b> im FP zur Verfügung, davon im Haushaltsplan durch genehmigte üpl./apl. Mittel durch Übertragung aus Vorjahr/en  Haushaltsmittel wurden in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im EP <b>nicht</b> zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein  <input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im FP <b>nicht</b> zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein
--	--

Gesamtinvestitionssumme	
Nutzungsdauer in Jahren	

**Personelle Auswirkung**

**Organisatorische Auswirkung**

**Anlage**