

**Aktuelle Informationen zum Bürgerprojekt Rheinische Strecke / Nordbahntrasse
„Innovative Umnutzung der Rheinischen Strecke / Nordbahntrasse in Wuppertal zu einem
touristischen Erlebnisband mit Vernetzung von regionalen Zielen und Integration in lokale,
stadtteilbezogene Projekte“**

Von der Rheinischen Bahnstrecke zum Projekt Nordbahntrasse

Die im Jahr 1879 eröffnete, insgesamt 73 km lange **Rheinischen Bahnstrecke** von Düsseldorf über Wuppertal bis Dortmund-Hörde wurde nach einer kontinuierlichen Zurücknahme des Zugangebotes im September 1991 für den Personverkehr und im Dezember 1999 auch für die Güterzugbedienung stillgelegt. Gemeinsam mit der **Kohlenbahntrasse** von Wichlinghausen in Richtung Hattingen verläuft die Gesamtstrecke auf rund 20 km durch das Wuppertaler Stadtgebiet und wird unter dem Begriff **Nordbahntrasse** zusammengefasst. Eine Besonderheit dieser ehemaligen Bahnstrecken ist, dass hier aufgrund der Topographie eine große Zahl von Kunstbauwerken errichtet wurden. So gibt es im Verlauf der Nordbahntrasse sieben Tunnel (der längste mit 722 m), 4 große Viadukte und eine Vielzahl von kleineren Brücken und Stützbauwerken.

Im Februar 2006 gründete sich der Verein *Wuppertalbewegung e.V.* der sich für die Umnutzung der **Rheinischen Strecke** als Geh-, Rad- und Freizeitweg einsetzt. Im Mai 2006 hat der Verein eine „Machbarkeitsstudie für einen Geh- und Radweg auf der Nordbahntrasse“ vorgelegt. Eine Finanzierung sollte vorwiegend mit EU-Fördermitteln und von der *Wuppertalbewegung* eingeworbenen Geldern erfolgen. Der Rat der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 19.06.2006 beschlossen, die von der *Wuppertalbewegung* initiierte Idee zur Umnutzung der Bahnstrecken zu unterstützen. Die Verwaltung wurde beauftragt zu prüfen, wie das Projekt realisiert werden kann, welche Fördermittel akquiriert und wie für den Erhalt von Denkmälern der Industriekultur eine Förderung aus dem NRW-EU Ziel 2-Programm erreicht werden kann. Am 15.09.2006 hat Herr Oberbürgermeister Peter Jung die Schirmherrschaft für das Projekt übernommen.

Projektbeschreibung

Die bergische Topographie Wuppertals bietet derzeit nur sehr ambitionierten Freizeitradlern Raum für aktive Betätigung. Viele Bürger weichen deshalb in ihrer Freizeit auf Möglichkeiten außerhalb Wuppertals aus. Das widerspricht nicht nur den Wünschen der Einwohner nach Naherholung, sondern auch den Zielen der Stadtentwicklung. Mit der Umnutzung der Bahnstrecken kann nicht nur ein attraktives Freizeitband für Alltagsnutzer errichtet werden, sondern auch die Verknüpfung mit dem überregionalen Radverkehrsnetz. Die Entwicklung des Geh- und Radweges auf der ehemaligen Bahnstrecke hat positive Auswirkungen auf zahlreiche Bereiche des Lebens und der Stadtentwicklung, sowie auf die regionale Vernetzung. Im Einzelnen sind hier folgende Aspekte zu nennen:

- Ein wesentlicher Punkt ist die durch das Projekt mögliche Unterstützung des Erhalts stadtbildprägender Bauwerke und damit der Erhalt und die Schaffung von Wahrzeichen. Die Viadukte und Bahnhöfe sind integraler Bestandteil des Wuppertaler Stadtbildes. Die Planung des Rad- und Fußweges sichert die Unterhaltung dieser Bauwerke und schafft eine lebendige Trasse, die nicht nur durch die Panoramapunkte zu einem „aussichtsreichen“ Highlight wird.
- Die Rheinische Strecke verläuft als „grünes Band“ stadträumlich parallel zur Wupper. Auf den Nordhöhen Wuppertals entsteht so ein langgezogener Stadtpark.
- Mit Hilfe gezielter Planungen lassen sich weitere Höhepunkte auf der Trasse integrieren. Die *Wuppertalbewegung* schlägt die „leuchtenden Tunnel von Wuppertal“ vor, mit dem Ziel, ein überregionales Wahrzeichen zu entwickeln, das zugleich die Entstehung von Angsträumen von Beginn an unterbindet.

Mit der Umsetzung des Projektes wird erstmals eine durchgehende Verbindungsfunktion für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und die Freizeitnutzung innerhalb der Stadt Wuppertal mit einer Vernetzung ins Umland erreicht. Die Trasse verbindet die Stadtteile Vohwinkel, Uellendahl-Katernberg, Elberfeld, Barmen, Oberbarmen und Wichlinghausen und verläuft direkt an den Oberzentren Elberfeld und Barmen vorbei. Dabei führt sie auch durch Stadtquartiere mit teilweise erheblichem Erneuerungsbedarf wie die Elberfelder Nordstadt, Ostersbaum, Oberbarmen und Wichlinghausen und kann damit auch einen Beitrag zur integrativen Entwicklung von Problemgebieten leisten. Mit Hilfe der Stadtentwicklungsprojekte „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ können entlang der Trasse Projekte zur Verbesserung der Lebensqualität in den Quartieren initiiert und gefördert werden. Die Brachflächen und die daraus resultierende Barrierewirkung belasten diese Quartiere zusätzlich. Auch an dieser Stelle bildet die Umnutzung der Bahnstrecke eine

hilfreiche Unterstützung. Die Trassenführung verbindet diese Gebiete mit anderen Stadtquartieren und trägt zur Auflösung der Isolation bei. Das Projekt *Rheinische Strecke/Nordbahntrasse* schafft Räume für eine ungezwungene Kommunikation und Bewegung; eine erstrebenswerte Idee ist ein „Verbindungsweg der Kulturen“.

Das Projekt lädt auch zur Entdeckung der näheren und weiteren Umgebung ein, denn es wird erstmals aufgrund der topographisch optimalen Führung die vielfach heute vorhandene Trennwirkung aufgehoben, die durch die notwendige Überwindung von teilweise erheblichen Bergrückchen oder Taleinschnitten vorhanden ist. Dies gilt nicht nur für die in Wuppertal im Einzugsbereich der Trasse lebenden Menschen, sondern auch für die im Umland der Stadt Wuppertal Lebenden, die künftig die Möglichkeit haben ohne Überwindung von Höhenunterschieden abseits von mit Kraftfahrzeugverkehr belasteten Verkehrsadern die Stadt Wuppertal zu erreichen oder zu durchqueren. Durch den erhöhten Freizeitwert verbessert sich die Lebensqualität der direkt angrenzenden Wohnstandorte mit insgesamt rund 100.000 Einwohnern. Mit dem Umbau der Bahntrasse zu einem Fuß- und Radweg wird ortsnahe eine kostenlose und attraktive Möglichkeit der Freizeitbeschäftigung geschaffen und können mit Hilfe einer integrierten Stadtentwicklung neue Impulse gesetzt werden. Der ebenerdige Weg lädt zum Spazieren gehen, Fahrradfahren, Inlineskaten, joggen und vielen weiteren Aktivitäten ein und bildet zudem eine Anbindung an Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung. Dieses Angebot soll auch junge Menschen überzeugen, abseits der üblichen In-House-Aktivitäten wie fernsehen oder Computer spielen, Zeit in der Natur zu verbringen und den üblichen Begleiterscheinungen wie Bewegungsmangel und Isolation entgegenzuwirken. Geplante Spielplätze und Sitzmöglichkeiten lassen die Trasse für alle Bevölkerungsschichten und Altersklassen zu einem beliebten Treffpunkt werden. Die Trasse bietet neben der Freizeitnutzung auch weitere interessante und anzustrebende Nutzungsoptionen. Die Nähe zu zahlreichen Schulen mit rund 22.000 Schülern, größeren Firmen, Gewerbegebieten und öffentlichen Einrichtungen, z.B. dem Barmer Rathaus, eröffnet auch Pendlern neue Möglichkeiten. Statt wie bisher mit dem Auto oder dem ÖPNV zur Schule oder zur Arbeit zu fahren, bietet sich bei Realisierung des Projektes für viele der Weg mit dem Fahrrad an; komfortabel und umweltfreundlich und ohne stressigen Berufsverkehr, Stau und die tägliche Parkplatzsuche. Der Anteil der Radverkehrs am Modal-Split, der nach eigenen aktuellen Schätzungen derzeit bei ca. 2 % liegt, kann durch die beschriebenen Potenziale eine erhebliche Steigerung erfahren. Durch den Umbau der Trasse kann sich auch der Freizeitverkehr, der nach außerhalb von Wuppertal fährt reduzieren und damit auch der Kaufkraftabfluss in der Freizeitwirtschaft. Darüber hinaus können auf bequemem Weg Menschen von außerhalb Wuppertal entdecken. Dies führt zu einer Stärkung der ortsansässigen Gastronomiebetriebe und des Einzelhandels.

Vernetzung mit dem Umland

Im Nordosten der Stadt schließt die Trasse an die *Kohlenbahn* in Richtung Hattingen an, sowie an die Verbindung nach Silschede und stellt eine Verknüpfung zum Ruhrtalradweg her. Im Westen im Stadtteil Vohwinkel gibt es Verknüpfungsmöglichkeiten mit der zum Geh- und Radweg umgebauten *Korkenzieherbahn* in Richtung Solingen-Mitte, dem Mettmanner Radverkehrsnetz und der ehemaligen *Niederbergbahntrasse* in Richtung Wülfrath – Heiligenhaus die ebenfalls in einen Geh- und Radweg umgewandelt wird. Ferner besteht die Verbindungsmöglichkeit zum Wupperradweg in Richtung Schloss Burg bis an den Rhein. Ebenso ist eine Querverbindung zur im Jahr 2006 eröffneten *Sambatrasse* in Richtung Cronenberg vorgesehen. Weitere Verknüpfungen mit geplanten bzw. teilweise schon vorhandenen Radwegen in Richtung Beyenburg und Schwelm sind geplant.

Planungsstand der Projektumsetzung

Am 31.05.07 wurde von der Stadt Wuppertal mit Unterstützung der *Wuppertalbewegung* für das Projekt ein Grundförderantrag beim Land NRW eingereicht.

Am 11. Oktober 2008 wurde von den Städten Haan, Remscheid, Schwelm, Solingen, Sprockhövel und Wuppertal sowie dem Kreis Mettmann und dem Regionalverband Ruhr, eine Vereinbarung zur Vervollständigung eines Bergischen Freizeit-Routennetzes auf aufgelassenen Bahntrassen („*Bergischer Trassenverbund*“) sowie des Anschlusses an die angrenzenden Regionen unterzeichnet. Darin wird die Absicht erklärt gemeinsam ein Marketing und Kommunikationskonzept zur touristischen Bewerbung des Trassenverbundes sowie zur breiten Kommunikation des neuen Wegesystems zu erarbeiten.

Im Dezember 2008 erhielt die Stadt Wuppertal die Förderbescheide für die innerstädtischen Trassenabschnitte, die mit rund 11 km rund die Hälfte der Gesamtstrecke umfassen. Der Grunderwerb der Bahnstrecke von der Deutschen Bahn erfolgte zum 1.1.2009. Für die beiden Teilstücke im Westen und Nordosten der Stadt von Wichlinghausen in Richtung Schee / Hattingen und von Varresbeck in Richtung Tescher Tunnel / Mettmann und Vohwinkel / Anschluss *Korkenziehertrasse* in Solingen wurde eine Förderung aus Tourismuskitteln durch das Wirtschaftsministerium in Aussicht gestellt. Ende September 2009 wurde die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen für die Außenbereiche eingeleitet. Die

Ergebnisse müssen im ersten Quartal 2010 vorliegen und sollen Grundlage eines Förderantrages sein der im Mai 2010 eingereicht werden soll.

Für den ersten Teil des innerstädtischen Bereich (Bereich Ostesbaum zwischen Uellendahler Straße und Tunnel Rott) wurde am 16.11.09 die im Auftrag der *Wuppertalbewegung* erstellte Planung vorgelegt, die derzeit von der Verwaltung geprüft wird um sie anschließend der Bezirksregierung zur Prüfung vorzulegen. Der Baubeginn für diesen ersten Abschnitt des Projektes ist für Sommer 2010 geplant.

Kosten – Finanzierung

Von der *Wuppertalbewegung* wurden bisher rund 2,5 Mio Euro an Spendenzusagen akquiriert und zusätzlich durch vielfache Stunden an Eigenleistung die Komplementärfinanzierung sichergestellt. Die geschätzten Erstellungskosten werden auf rund 20 Mio € geschätzt. Die Unterhaltung der Trasse soll nach Fertigstellung durch Kräfte des zweiten Arbeitsmarktes von der ARGE gewährleistet werden.

Eine Umsetzung ist für die Jahre 2010 – 2013 vorgesehen.

Wuppertal, 18. November 2009

Rainer Widmann