

Waggonbrücke ins Bergische

Ende 2010 soll der Drei-Städte-Radweg Heiligenhaus-Velbert-Wülfrath fertig sein

Von Joachim Gremm

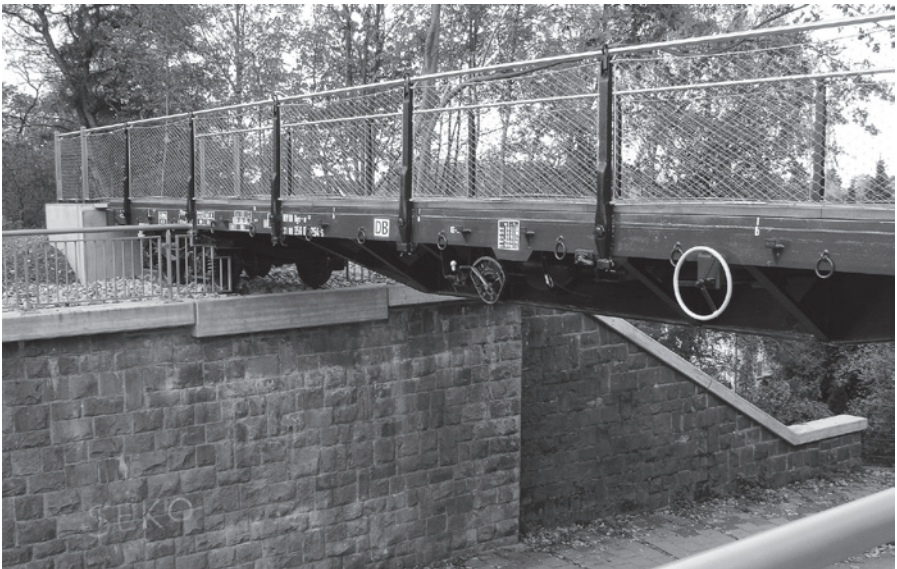
Passionierte Radler kennen ihn seit Jahren: den Radweg auf der unteren Trasse der ehemaligen Bergischen Bahn. Den Einstieg findet, wer von Hösel aus Vogelsangweg und Görscheider Weg hinab rollt und kurz vor Erreichen der S-Bahnlinie an einer kleinen Brücke rechts abbiegt. Von nun an fährt sich angenehm mit geringer Steigung auf der ehemaligen Bahnlinie, die an vielen Stellen einen schönen Ausblick ins Ruhrtal und auf die umliegenden Höhen bietet.

Lange Jahre war allerdings schnell der erste Geländeeinschnitt erreicht, denn das Viadukt über die Ruhrstraße bei Unterilp

war unpassierbar. Das hat sich inzwischen geändert. Das aus den 1920er Jahren stammende Eisenbahnviadukt in 22 Metern Höhe, das seit 1990 unter Denkmalschutz steht, war fast 50 Jahre lang geschlossen gewesen. Bei der Sanierung erhielt das Viadukt ein neues Sicherheitsgeländer. Darüber hinaus steht nunmehr eine vollständige Erschließung der Bahntrasse für den Radverkehr bevor.

Historisches

Seit Jahrhunderten ist im Bergischen Land eine vielseitige Industrie angesiedelt. Im 19. und teilweise noch im 20. Jahrhundert



Die Bahnhofstraße in Heiligenhaus wird von einem umgebauten Waggon überbrückt.

wurde daher in dieser Region ein dichtes Eisenbahnnetz ausgebaut. Der Bau der Niederbergbahn zog sich (ausgehend von Ayrath!) über mehrere Jahrzehnte hin. Die zu überwindenden Höhenunterschiede und mehrere tiefe Taleinschnitte verlangte den Geldgebern wie den Ingenieuren einiges ab. So dampfte der erste Zug von Kettwig nach Heiligenhaus erst im Sommer 1926. Wie auf vielen Nebenstrecken in Deutschland kam der Personenverkehr auch auf dieser Strecke als erstes zum Erliegen, er wurde 1960 eingestellt. Der letzte Güterzug verließ Heiligenhaus in Richtung Velbert am 28.12.1994.

Landesprogramm »Alleinradwege«

In Heiligenhaus entschloss man sich 1980, die noch bestehende Trasse nach Kettwig in einen Radweg umzubauen, was auch prompt geschah. Doch die aus Sicherheitsgründen gesperrten Brücken und Viadukte setzten unüberwindliche Hürden. Erst 2008, als der damalige Landesverkehrsminister Wittke das Allein-Radwegeprogramm NRW der Presse vorstellte, zeigte sich Licht am Ende des Tunnels. Im Kern geht es darum, auf stillgelegten Bahntrassen mit einer Gesamtlänge von 364 km Radwege zu schaffen. Diese Radwege bieten zahlreiche Vorzüge: Sie sind weitgehend autofrei, großzügig trassiert und mit einer Maximalsteigung von 2,5 Prozent erschließen sie selbst Mittelgebirgslagen für wenig trainierte Radfahrer. Der ADFC NRW hat Qualitätsstandards für diese Radwege auf alten Bahntrassen erarbeitet. Ziel ist die Schaffung hochwertiger Radwege, die nicht zuletzt

auch dem Fahrradtourismus in NRW einen kräftigen Impuls verleihen sollen. Auch die ehemalige Niederbergbahn wird jetzt zum Alleinradweg. Gut 25 Kilometer sind auszubauen, 16 Brücken und 5 Viadukte sind zu erneuern. Die Eröffnung des kompletten Radweges ist Ende 2010 vorgesehen.

Waggonbrücke und Streckenführung

Beim Bahnhof Heiligenhaus wurde die alte Überquerung durch eine Waggonbrücke ersetzt – »die erste Waggonbrücke Deutschlands«, wie man mit Lokalstolz betont. Der rund 20 Meter lange Güterwaggon wurde aus Arnsberg mit einem Schwertransporter angeliefert und mit Hilfe eines Großkrans auf die Brückenwiderlager an der Bahnhofstraße gehoben. Mit einem kleinen Einweihungsfest feierten die Heiligenhauser im Juni vergangenen Jahres dieses Ereignis. Ab dort führt die Strecke relativ gradlinig nach Velbert, umrundet den Stadtkern nördlich und biegt dann nach Süden ein, teilweise parallel zur B 224 verlaufend. In Wülfrath berührt die Strecke mit einem langen, schmalen Schlenker die Angertalbahn, um in der Nähe der Bergischen Diakonie zu enden. Der ADFC Ratingen hofft, im nächsten Jahr auf einer Tour diese schöne Strecke den Radfreunden vorstellen zu können.



Aus Holz: Ein nostalgischer Bahnhof an der Bahnstrecke