

**Anregungen und Bedenken des Landschaftsbeirates des
Kreises Recklinghausen zu dem geplanten Ausbau der
ehemaligen Zechenbahntrasse zwischen Recklinghausen-
Suderwich und Oer-Erkenschwick zu einem überregionalen
Radweg, insbesondere mit Darstellungen von Alternativ-
trassen;
im Rahmen einer Ortsbegehung mit dem Bereichsleiter
Umwelt des RVR Herrn Carow am 12.Juli 2013**

Datteln, im Juli 2013



Foto: A. Pennekamp

chem. Bahntrasse

Bahndammansichten (Fotos: A. Pennekamp)



Der Landschaftsbeirat des Kreises Recklinghausen wurde durch die Untere Landschaftsbehörde bei verschiedenen Radwegsplanungen des RVR im Zusammenhang mit dem „*Masterplan Emscher Landschaftspark 2010*“ beteiligt. Im Vorgriff auf eine zu erwartende Beteiligung wurde außerdem der geplante Radweg auf der seit Jahren außer Betrieb befindlichen Zechenbahntrasse von Suderwich nach Oer-Erkenschwick besprochen.

Der Beirat sieht es als positiv an, das Radwegenetz dem aktuellen, von der Bevölkerung propagierten Trend zu mehr Mobilität und Schnelligkeit anzupassen.

Da es auch auf kommunalpolitischer Ebene insbesondere bei der Stadt Oer-Erkenschwick und der Stadt Datteln, die auch dem derzeitigen Eigentümer der Bahntrasse nahe stehen, Bestrebungen gibt, eine überregionale Radwegeverbindung zu schaffen, die diese beiden Kommunen an das überregionale Ruhrgebietsradnetz anschließen, wird von diesen die Radwegeplanung auf der ehemaligen Bahntrasse begrüßt.

Dennoch sollte in bestimmten Arealen der Naturschutz deutlichen Vorrang vor persönliche Bedürfnisse einzelner Gesellschaftsgruppen haben.

Insbesondere vor dem Hintergrund des weltweit fortschreitenden, aber auch bei uns nicht zu übersehenden Artensterbens und der Zersiedlung und Zerschneidung der Landschaft im hiesigen Raum.

Entwicklung / Zustand der Bahntrasse

Die Zechenbahn wurde Ende der 60iger Jahre erbaut und war bis Anfang der 90iger Jahre betriebsbereit. Nach Schließung der Zeche in Oer-Erkenschwick wurde die Bahn nicht mehr benötigt und technische Einrichtungen wie Schienen und Stromleitungen wurden entfernt. Lediglich die Betonmasten stehen noch. Seit der Beendigung der Nutzung vor etwa 25 Jahren und nach dem Entfernen der technischen Anlagen, entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit eine strukturreiche Wald- und Heckenlandschaft. Der Bahnkörper mit der ehemaligen Trasse ist komplett mit Bäumen und Sträuchern bewachsen und bildet auf der gesamten Länge eine undurchdringliche Barriere. Als ein Beispiel dient folgendes Foto:



Foto: A. Pennekamp

ehem. Zechenbahntrasse

Der Bahnkörper dient vielen Tierarten als Lebensraum. Die entstandene wechselhafte, sehr natürlich anmutende Struktur dient vielen Amphibien und Reptilien als Refugium und Rückzugsgebiet. Viele ziehende Vogelarten aber auch Brutvögel z.B. Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Turteltaube, Baumfalke oder Sperber nutzen den wertvollen Raum als Nahrungsbiotop, zur Aufzucht der Jungen und als einzige von Menschen weitestgehend ungestörte nicht zugängliche Versteckmöglichkeit in der weiträumig ausgeräumten Landschaft. Viele Niederwildarten wie Fasan, Hase, Kaninchen, Fuchs, Dachs, Ringeltaube, bis hin zu Reh und Wildschwein nutzen die gesamte Trasse als Tageseinstand und Durchzugsgebiet. Von dieser Leitlinie aus wird nicht nur der Mühlenbach ökologisch aufgewertet, sondern gleichbedeutend auch andere anliegende Bachsysteme wie das

Gewässer 7.14 auf Höhe des Sportplatzes, das gerade naturnah ausgebaut wurde, der Horneburger Busch und das NSG Becklemer Busch, das auch gerade wieder in weiten Teilen naturnah entwickelt wurde.

Der wichtigste Aspekt ist die Tatsache, dass dieser ehemalige Bahnkörper die einzige ungestörte naturnahe Verbindung zwischen dem nördl. gelegenen Waldbereich „Die Haard und der Emscherniederung ist. Er hat damit eine überregionale Bedeutung (vgl. ökologischer Fachbeitrag zum Landschaftsplan Haardvorland der LÖLF). Diesen wertvollen Schatz sollte man nicht leichtfertig der Naherholung preisgeben, wenn reale Alternativen vorhanden sind.

Im GEP liegen Teile der ehemaligen Bahntrasse im:

- regionalem Grünzug,
- Bereich zum Schutz der Natur,
- Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung,
- **Eine Nutzung als Verkehrsweg/Radweg wird dort nicht dargestellt**

In den Unterlagen zum Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Datteln wird sehr wohl die besondere Bedeutung als „Hauptentwicklungsachsen des Biotopverbundes im Außenbereich“ erkannt. Es fehlt allerdings der Hinweis auf die überregionale Bedeutung. Alle diese Funktionen deuten auf einen hochsensiblen Raum hin und stehen in einem Widerspruch zu den RVR-Planungen.

Wir können hier nur schemenhaft den ökologischen Wert dieser ausgedienten Bahntrasse darstellen. Dieser kurze Abriss zeigt aber, dass ein erneuter Eingriff in jeglicher Form fatale Auswirkungen in das, sich gerade wieder bildende ökologische Geflecht, hat. Wie wir hoffentlich alle wissen, braucht Natur viel Zeit, um sich zu entwickeln. Hier hat es gerade angefangen.

Einen aktuellen Überblick über die derzeit bekannten Arten auf und in der näheren Umgebung der Zechenbahntrasse geben die folgenden Tabellen:

Artenliste	
Vögel:	
Heckenbraunelle	B
Rotkehlchen	B
Dorngrasmücke	B
Gartengrasmücke	B
Klappergrasmücke	B
Mönchsgrasmücke	B
Nachtigall	B
Gelbspötter	B
Zilpzalp	B
Fitis	B
Gartenbaumläufer	B
Schwanzmeise	B
Kohlmeise	B
Blaumeise	B
Sumpfmeise	B
Haubenmeise	B
Kleiber	B
Grünfink	B
Buchfink	B
Distelfink	B
Goldammer	B
Zaunkönig	B
Kuckuck	B
Eichelhäher	B
Elster	B
Rabenkrähe	B
Saatkrähe	N
Dohle	N
Ringeltaube	B
Türkentaube	B

Turteltaube	B
Sperber	B
Habicht	B
Mäusebussard	B
Baumfalke	B
Turmfalke	B
Rotmilan	N/B
Waldkauz	B
Schleiereule	N
Steinkauz	N
Amsel	B
Singdrossel	B
Misteldrossel	B
Buntspecht	B
Kleinspecht	B
Grünspecht	B
Schwarzspecht	N
Feldsperling	B
Haussperling	B
Rauchschwalbe	N
Mehlschwalbe	N
Mauersegler	N
Hausrotschwanz	B
Gartenrotschwanz	B
Trauerschnäpper	B
Feldlerche	N
Wiesenpieper	N
Schafstelze	N
Bachstelze	B
Rebhuhn	B
Fasan	B

Stockente	N
Nilgans	N

N = Nahrungsgast	
B = Brut	

Säugetiere:		
Dachs		
Steinmarder		
Hermelin		
Mauswiesel		
Iltis		
Fuchs		
Feldhase		
Kaninchen		
Eichhörnchen		
Dachs		
Rehe		
Wildschweine		
Maulwurf		
Erdmaus		
Feldmaus		
Rötelmaus		

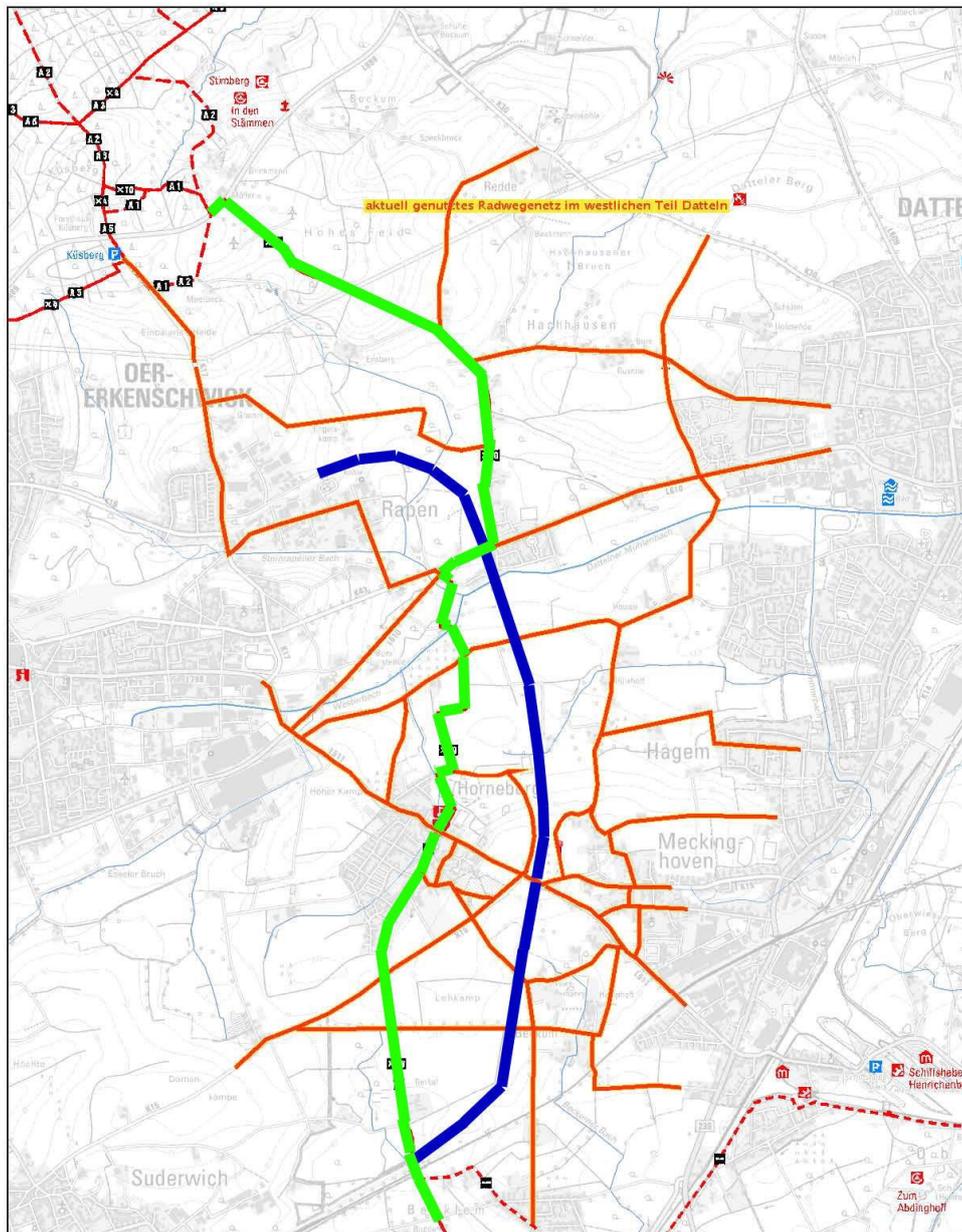
Wanderratte	
Zwergmaus	
Zwergfledermaus	
Großer Abendsegler	
Wasserfledermaus	
Breitflügelfledermaus	
Braunes Langohr	
Bechsteinfledermaus	
Spitzmäuse spec.	
Amphibien/Reptilien:	
Erdkröte	
Bergmolch	
Teichmolch	
Grasfrosch	
Waldeidechse	
Zauneidechse	

Vorhandene Strukturen:

Um einen Überblick über das aktuelle Radwegenetz zu bekommen werfen wir zunächst einen Blick auf die allgemein zugänglichen Daten im Internet die in der folgenden Grafik dargestellt werden.

Radwege im westl. Datteln

TIM-online



1:35174 1.000 m

Zechenbahn ————
vorhandenes Radwegenetz ————
vorhandener überregionaler Radweg ————

20.1.2012 23:17

Die hier vorliegende Karte macht deutlich, dass es ein sehr gut strukturiertes Radwegenetz gibt. Zusätzlich, zu den aufgeführten Wegen, werden viele weitere kleinere Straßen und Feldwege von der Bevölkerung genutzt. Interessant ist, dass bereits ein überregionaler Radweg 10X (in der Karte grün dargestellt) vorhanden ist.

Deutlich wird aber auch die bereits vorhandene Zerschneidung der Landschaft durch das Straßen und Wegesystem, in der noch nicht die gerade ausgebaute Ortsumgebung Datteln-Horneburg mit dargestellt ist.

Der Landschaftsbeirat möchte nun zwei Alternativen auf vorhandenen Straßen anbieten, die uns durchaus realistisch erscheinen und auch dem Gedanken einer schnellen Verbindung von Punkt A nach Punkt B entgegenkommt.

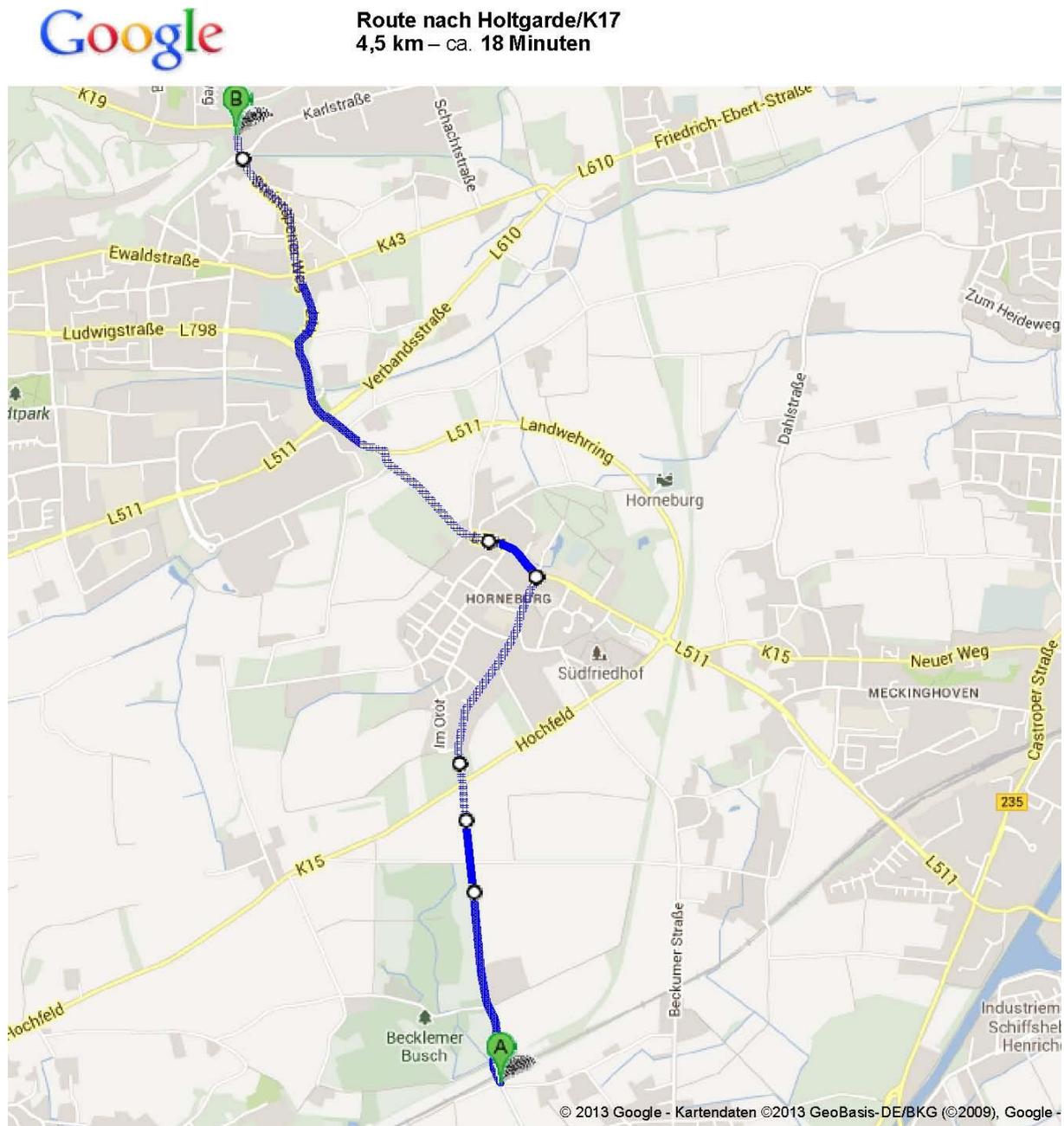
Die erste Route führt von der Bahnbrücke an der Horneburger Straße auf Recklinghäuser Gebiet Richtung Norden am NSG Becklemer Busch vorbei durch eine sehr ländlich geprägte Landschaft nach Datteln-Horneburg. Die hier sehr weit übersichtliche Hochfeldkreuzung wird überquert und die Fahrt geht weiter über die Schloßstraße. Wir fahren bis zum Ende und biegen links auf die Horneburger Straße in Richtung Oer-Erkenschwick.

Erste Alternativroute:

Diese Route durch den Ortsteil Horneburg bietet viele Attraktionen. Neben dem bekannten Schloß Horneburg und der alten Kirche wird der Weg von Fachwerkhäusern gesäumt. Auf der Strecke liegen auch mehrere Restaurants und Gaststätten, die zur Einkehr einladen, sowie mehrere alt eingesessene Betriebe. So z. B. eine bekannte Baumschule oder eine alte Schlosserei.

Wir verlassen nun Horneburg Richtung Nord-Westen auf dem vorhandenen alleegesäumten Radweg und fahren über die L511, die hier bereits auf Oer-Erkenschwicker Gebiet verläuft, bis zur Kreuzung an der Verbandstraße. Dort überqueren wir die Straße, die durch eine Ampelanlage gesichert ist

und fahren über die Ludwigstraße, biegen dort in den Steinrapener Weg, überqueren die wiederum durch eine Ampel gesicherte Ewaldstraße, fahren bis auf Höhe der Karlstraße und finden hier wieder eine Anbindungsmöglichkeit an die Zechenbahntrasse. Die Strecke hat eine Länge von etwa 4,5km und kann mit einem normalen Tourenrad in ca. 18-20 Minuten bewältigt werden. Sie entspricht in Teilen den bereits erwähnten, vorhanden überregionalen Radweg 10X.



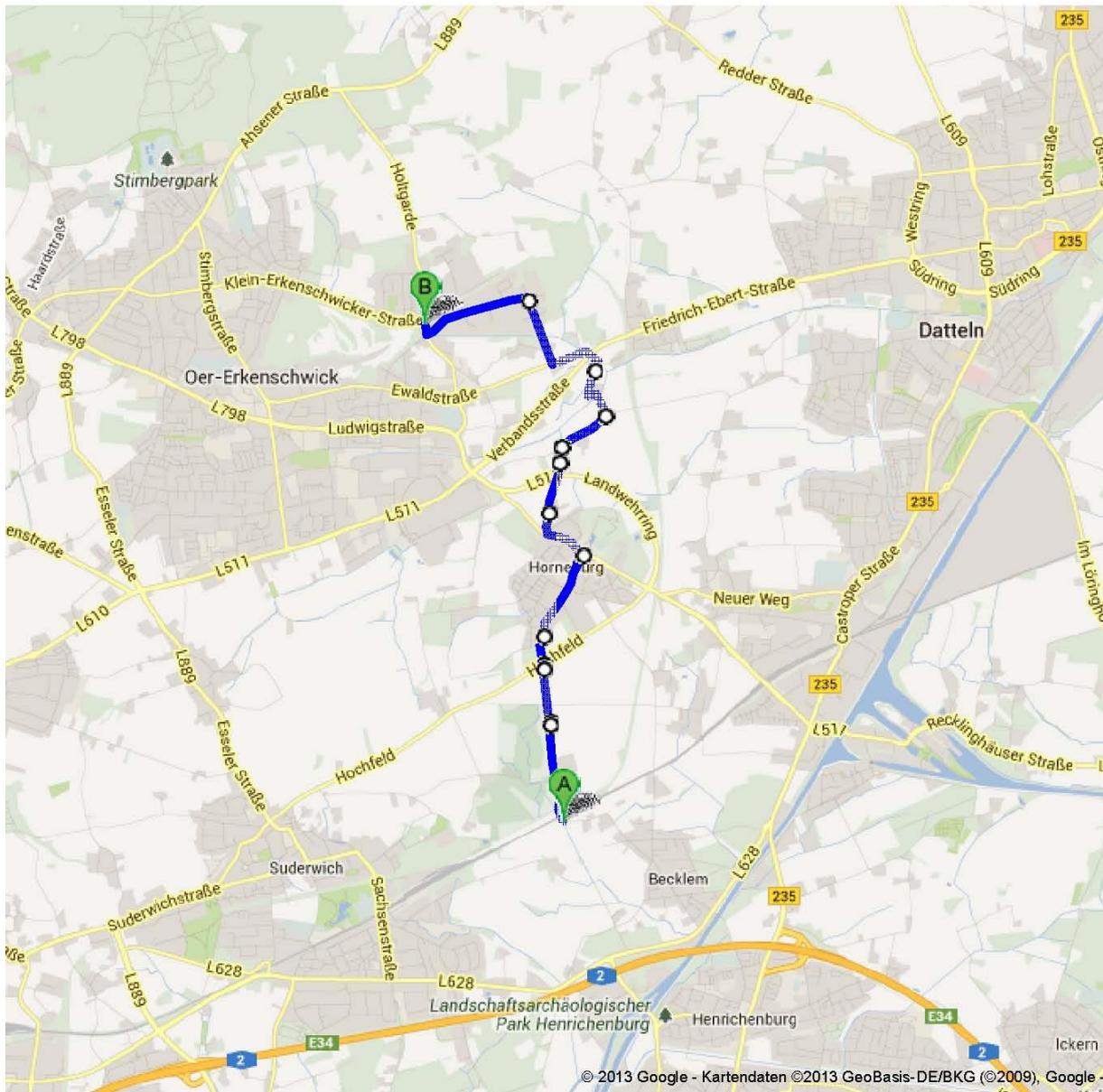
Horneburger Straße nach Holtgarde/K17 -Google Maps

Zweite Alternativroute:

Die zweite Route verläuft zunächst wie die erste Tour, biegt aber hinter dem Ortsteil Horneburg rechts auf die Straße Im Bollwerk ein. An einer, durch eine Ampel gesicherten, Kreuzung fahren wir über den Landwehrring, die neue Ortsumgehung Horneburgs, bis zur Alten Hagermer Landstraße. Dort biegen wir rechts ab und fahren nach wenigen hundert Metern links auf die Straße Zum Gutacker. Von dort über Ewaldstraße, Schachtstraße und Karlstraße wieder an die mögliche Zechenbahnanbindung.

Diese Route bietet im Ortsteil Horneburg die gleichen Attraktivitäten und führt im Dattelner Bereich wieder durch landwirtschaftlich geprägte Gebiete über die ehemalige Mühle Janninhoff, heute ein landwirtschaftlicher Betrieb. Im Anschluss auf Oer-Erkenschwicker Seite geht die Fahrt durch das Gewerbegebiet an der Karlstraße.

Die Strecke ist etwa 5,9 km lang und dauert mit dem Fahrrad etwa 25 Minuten.



Horneburger Straße, Castrop-Rauxel nach Holtgarde/K17 -Google Maps

Beide vorgestellte Trassen verlaufen mehr oder weniger parallel zur ehemaligen Zechenbahn und sind alle grundsätzlich mit Fahrrädern befahrbar, da sie auf vorhandenen Straßen und Wegen verlaufen.

Fazit:

Die hier dargestellten Alternativen bieten, aus unserer Sicht mehrere Vorteile gegenüber der bisherigen Zechentrassenplanung:

- die Infrastruktur ist vorhanden
- Die Alternativtrasse ist wesentlich abwechslungsreicher, da sie durch Horneburg mit seinem attraktiven Ortsbild führt und interessante Einblicke in die Landschaft erlaubt, während der dichte Baumbewuchs auf der Bahntrasse durchgehend die Sicht in die Landschaft verhindert.
- teilweise marode Straßen, die in unserem Alternativkonzept aufgeführt werden, können, mit dem für die geplante Trasse vorgesehenen finanziellen Budget für beide Teile (jeweilige Kommune und RVR) kostensparend saniert werden
- die beteiligten Kommunen werden, da sie nach Beendigung der Maßnahme den Radweg übernehmen müssen, bei Übernahme der Alternativen, nicht mit den zu erwartenden Mehr- und Folgekosten für Erhaltung und Verkehrssicherung eines solchen Radweges belastet, da diese in den vorhandenen Wegen bereits berücksichtigt sind
- der Ortsteil Datteln-Horneburg wird mit an die Trassenführung angebunden und kann so zu einem noch attraktiveren Naherholungsziel werden
- die überregionalen Hauptentwicklungsachsen des Biotopverbundes im Bereich Die Haard, Haardvorland und Emscherniederung, der bisher in weiten Teilen nicht oder nur schwer zugängliche Verbindungskorridor auf der alten Zechenbahntrasse, bleibt von Eingriffen unberührt und kann im Sinne des Artenschutzes optimiert werden.

- eine weitere Zerschneidung der Landschaft wird in diesem Bereich verhindert insbesondere da gerade erst die Ortsumgebung Horneburg für einen massiven Eingriff in der Nähe des Bahnkörpers gesorgt hat

Aus Sicht des Landschaftsbeirates aber auch der Naturschutzverbände, der Landwirtschaft, der Jägerschaft und vieler Anwohner, und dass sind nun mal die Teile der Bürgerschaft die das Gebiet und die Entwicklung über Jahrzehnte kennen und betreuen, ist es unbegreiflich, dass diese Zechenbahntrasse, deren Bedeutung für den Naturhaushalt der Bezirksregierung, dem Kreis Recklinghausen und den beteiligten Kommunen bekannt ist, so massiv durchgefochten wird.

Die Unterhaltung und Verkehrssicherung solcher Radwege führen zu einer zusätzlichen Belastung des kommunalen Haushalts. Wir bieten hiermit konkrete Alternativen an, die aus unserer Sicht mittel- und langfristig kostengünstiger für alle beteiligten Kommunen erscheinen.