

Radel-Vergnügen ohne Berg und Tal

Die Arbeiten für den neuen Fahrradweg auf der Ewald-Westerholt haben begonnen

Zechenbahntrasse

VON FRANK BERGMANNSHOFF

HERTEN. Gut Ding will Weile haben - offenbar auch in diesem Fall. Der Bau eines 9,5 Kilometer langen Radweges auf der früheren Zechenbahntrasse sollte im Jahr 2008 beginnen und 2010 fertig sein. Doch wie man sieht, sieht man nichts. Das ändert sich jetzt. Es wurden bereits die Brücken freigeschnitten.

Die frühere Zechenbahn der „RAG Bahn und Hafen“ verband die Zechen Ewald im Süden, Schlägel & Eisen in Langenbochum und Westerholt. Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat im Ruhrgebiet in den vergangenen 20 Jahren bereits mehrere hundert Kilometer Bahntrassen in Radwege umgebaut und will nun auch die Hertener Trasse an dieses Netz anbinden.

Wer schon einmal auf der früheren Erzbahntrasse von Herrie nach Bochum geradelt ist, der weiß, dass hier ein echtes Schmankerl für Radler entsteht. Denn was für den Zugverkehr zwingend nötig war, ist für Fahrradfahrer Komfort pur: kaum Steigungen und Gefälle, ebene Strecken, weitläufige Kurven. Ab 2013 soll es das auch in Hertener geben.

Asphaltdecke und 19 sanierte Brücken

„Die Vorarbeiten haben begonnen, zurzeit wird die Trasse vermessen“, sagt Wolfgang Buron, beim RVR Team-Leiter für Baumaßnahmen im Landschaftspark Hoheward, auf Anfrage der **HERTENER ALLGEMEINEN**. Im Bereich der Brücken wurden Sträucher und Bäume gestutzt. Denn bevor der erste Meter Radweg entsteht, werden die knapp zehn

Brücken saniert. Buron: „Wir prüfen, ob die Widerlager okay sind. Dann wird der Stahl sandgestrahlt und lackiert. Das wird eine schöne, harmonische Gestaltung. Wenn wir fertig sind, dann sind die Brücken wie neu.“

Die Hauptarbeiten sollen im Jahr 2012 laufen: Die Trasse wird komplett freigeschnitten, der alte Schotter entfernt, voraussichtlich eine Asphaltdecke aufgebracht. „Voraussichtlich“ deshalb, weil der RVR noch mit der Bezirksregierung Münster verhandelt. Die würde wohl eine wasser-gebundene Decke aus Kies und Sand vorziehen. „Doch diese Decke wird nicht nur im Laufe der Jahre so knallhart, dass kaum noch Wasser versickern kann. Sie muss auch permanent gewartet und alle sieben bis neun Jahre erneuert werden“, meint Buron. Asphalt hingegen halte 25 bis 30 Jahre. Auf den Brücken soll

Der RVR will alle Brücken, auf denen der Radweg verlaufen wird, sanieren und neu gestalten. Hier die Brücke an der Mühlenstraße in Langenbochum.

der Radweg gepflastert werden. !

Ob die Arbeiten am nördlichen Tunnelausgang der Halde Hoheward oder aber in Westerholt beginnen, ist of-

fen. „Die komplizierteste Stelle wird die Brücke über die Autobahn 2“, erklärt Wolfgang Buron. Auch was die An-schlüsse betrifft, sei noch einiges an Planungsarbeit nötig.

Gemeint sind jene Stellen, an denen Radfahrer und Fußgänger künftig möglichst leicht auf die Trasse gelangen können. Buron: „Die Bahntrasse war bewusst so angelegt, dass kein Mensch hinauf kam. Um genau das jetzt zu ermöglichen, müssen Rampen und Treppen errichtet werden.“ Dies soll an viel befahrenen Straßen oder besonderen Orten passieren: zum Beispiel an der Rosa-Parks-Schule in Disteln oder am Hof Wessels in Langenbochum. Letzterer plant eine Fahrrad-Herberge, wobei das Vorhaben im Moment mangels Geld auf Eis liegt.

Apropos Geld: 6,2 Millionen Euro sind für den Radweg veranschlagt. Die Hälfte zahlt die Europäische Union, 30 Prozent kommen vom Land NRW, 20 Prozent vom RVR. Die Hertener Bürger sollen noch in diesem Frühjahr bei einer Versammlung über das Projekt informiert werden.