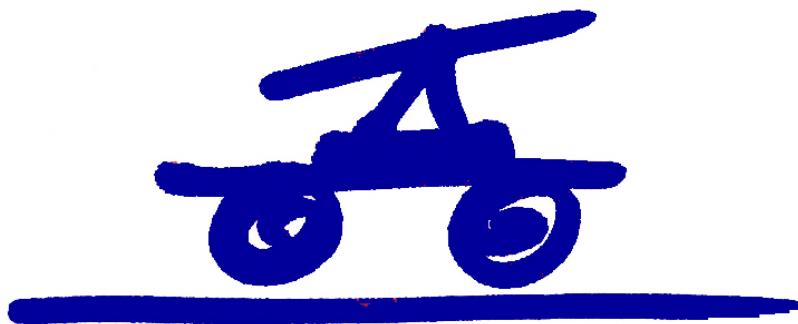


# **Neues Leben auf alten Gleisen**

**Nachnutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Eisenbahnstrecken  
unter besonderer Berücksichtigung der Idee „Draisine“**



**Beitrag zum ALR-Hochschulpreis 2006**

**„Zukunftsfähige Raum- und Regionalentwicklung in Niedersachsen“**

auf Grundlage der Diplomarbeit

„Neues Leben auf alten Gleisen

– Draisinenbahnen als Teil des touristischen Angebots in Deutschland“

**von Daniela Bauer**

Institut für Umweltplanung, Abt. Landschaftspflege und Naturschutz

Leibniz Universität Hannover



## **Neues Leben auf alten Gleisen**

# **Nachnutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Eisenbahnstrecken unter besonderer Berücksichtigung der Idee „Draisine“**

Beitrag zum ALR-Hochschulpreis 2006

„Zukunftsfähige Raum- und Regionalentwicklung in Niedersachsen“

auf Grundlage der Diplomarbeit

„Neues Leben auf alten Gleisen

- Draisinenbahnen als Teil des touristischen Angebots in Deutschland“

**von Daniela Bauer**

Institut für Umweltplanung, Abt. Landschaftspflege und Naturschutz

Leibniz Universität Hannover

Ringstr. 16, 97291 Thüngersheim. Tel. 09346/3455

Travenhöhe 42, 23843 Bad Oldesloe. Tel. 04531/4612

mobil: 01520/2995989

E-Mail: danielamariabauer@gmx.de

August 2006



## Neues Leben auf alten Gleisen

- Nachnutzungsmöglichkeiten für stillgelegte Eisenbahnstrecken
- unter besonderer Berücksichtigung der Idee „Draisine“

Dieser Wettbewerbsbeitrag basiert auf meiner Diplomarbeit „Neues Leben auf alten Gleisen – Draisinenbahnen als Teil des touristischen Angebots in Deutschland“, die ich Ende 2005 im Rahmen meines Studiums der Landschafts- und Freiraumplanung an der Universität Hannover angefertigt habe und die mit der Note „sehr gut“ bewertet wurde. Die Diplomarbeit ist in der Bibliothek des Instituts für Umweltplanung, Abt. Landschaftspflege und Naturschutz, der Leibniz Universität Hannover für die Öffentlichkeit zugänglich.

Die vorliegende Arbeit habe ich selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel verfasst. Ich versichere hiermit, dass sie bislang noch nicht an anderer Stelle publiziert wurde.

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die ALR den vorliegenden Beitrag – auch auszugsweise – veröffentlichen darf.

*Daniela Bauer.*

Hannover, Dezember 2006.



## INHALT

<b>1. Einleitung und Anlass der Arbeit .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Die Bedeutung der Eisenbahn in Deutschland einst und jetzt .....</b>	<b>1</b>
2.1 Aus- und Rückbau des Eisenbahnnetzes .....	1
2.2 Privatisierung und Regionalisierung des Bahnbetriebs .....	2
<b>3. Inwertsetzung stillgelegter Bahnstrecken .....</b>	<b>3</b>
3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen .....	3
3.2 Nicht-schienengebundene Nachnutzung .....	4
3.2.1 Sich-selbst-Überlassen .....	4
3.2.2 Abbauen und Überbauen .....	4
3.3 Gleiserhalt und schienengebundene Nachnutzung .....	5
3.3.1 Museumsbahnen .....	6
3.3.2 Draisinenbahnen .....	6
<b>4. Draisine in Deutschland – Analyse der aktuellen Situation .....</b>	<b>7</b>
4.1 Draisinenbahnen in Deutschland .....	9
4.2 Draisinenbahnen in Niedersachsen .....	9
4.3 Touristische Konzepte für Draisinenbahnen .....	11
4.4 Ergebnisse .....	11
<b>5. Entwicklungschancen für Draisinenbahnen .....</b>	<b>13</b>
5.1 Diversifizierung des Angebots .....	13
5.2 Dachverband .....	14
<b>6. Fazit .....</b>	<b>15</b>
<b>7. Quellen .....</b>	<b>18</b>



## 1. Einleitung und Anlass der Arbeit

Veränderungen in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft wirken sich auf die Regional-, Verkehrs- und Tourismusplanung aus. Im 19. und frühen 20. Jahrhundert war die Eisenbahn das Verkehrsmittel, das die Erschließung und Industrialisierung des ländlichen Raumes erst möglich machte (KIRCHBERG 1993:10; vgl. DR ca. 1935). Kriegsschäden, deutsch-deutsche Teilung, Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, Regionalisierung des Schienenverkehrs,... all diese Faktoren veranlasst(t)en die Eisenbahnunternehmen seit Mitte des 20. Jahrhunderts zu Rationalisierungsmaßnahmen. Besonders in ländlichen Gegenden wurde der Bahnbetrieb auf ein Minimum zurückgeschraubt bzw. eingestellt, was mit gravierenden Veränderungen des Eisenbahnnetzes einherging: So wurden im Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland seit 1949 insgesamt ca. 16.000 km Bahngleise stillgelegt (EBA 2006:www; KÜHNE 2000).

Für den ländlichen Raum bedeutet dies zweierlei: Einerseits fällt eine Säule des Öffentlichen Personennahverkehrs weg, was sich auf die Mobilität der ortsansässigen Bevölkerung meist negativ auswirkt. Andererseits birgt die Nutzungsaufgabe und -umwidmung auch Chancen für die Region – für private Existenzgründer ebenso wie für Gebietskörperschaften. „Höchste Eisenbahn“ also, sich mit dem Thema Stilllegung und Nachnutzung von Bahnstrecken näher zu befassen!

Die Ziele des vorliegenden Wettbewerbsbeitrages, der die Kurzfassung einer Diplomarbeit (BAUER 2005) darstellt, bestehen darin,

- zunächst unterschiedliche Nachnutzungsmöglichkeiten vorzustellen.
- Aus aktuellem Anlass – mittlerweile wurden in Deutschland auf über 20 ehemalige Eisenbahnstrecken Draisinenbahnen eröffnet – wird dieser Alternative so-dann besonderes Augenmerk geschenkt,
- bevor abschließend sowohl Gefahren als auch Chancen und Perspektiven für das Produkt Draisine in Deutschland / in Niedersachsen aufgezeigt werden.

## 2. Die Bedeutung der Eisenbahn in Deutschland einst und jetzt

### 2.1 Aus- und Rückbau des Eisenbahnnetzes

Im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert ist, von wenigen Punkten ausgehend, in Deutschland in drei Phasen ein flächendeckendes Eisenbahnnetz entstanden: Zwischen 1835 und 1870 wurden zunächst die wichtigen Wirtschafts- und Verwaltungs-



zentren über Hauptbahnlinien miteinander verknüpft (KIRCHBERG 1992:7ff); daraufhin wurden Nebenbahnen gebaut, um ländliche Regionen an die Ballungszentren anzubinden, bevor um 1920 dann nahezu jeder Winkel des Landes dank zahlreicher Kleinbahnen erschlossen war (vgl. DR ca.1935; vgl. JASCHKE 1998).

In dem Maße, wie nach den beiden Weltkriegen die Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs zuzunehmen begann, schwand der Einfluss der Eisenbahn. Vereinfacht kann festgestellt werden, dass diejenigen Bahnstrecken, die als letzte gebaut worden waren, diejenigen waren, auf denen sich der Bahnbetrieb als erstes nicht mehr gegen die Konkurrenz durch den Straßenverkehr behaupten konnte und deswegen eingestellt wurde („Klein- und Nebenbahnsterben“) (TEMMING 1995:13).

Einschneidende Veränderungen waren vorprogrammiert, als nach der Wiedervereinigung Deutschlands die beiden – bis dato staatlichen – Eisenbahngesellschaften 1994 in der Deutschen Bahn AG (DB AG) aufgingen. Als Wirtschaftsunternehmen, das ohne staatliche Subventionen auskommen muss, ergreift die DB AG seitdem vielfältige Maßnahmen zur Rationalisierung des Bahnbetriebs. Die Stilllegung nicht rentabler Bahnlinien gehört dazu. In den letzten 12 Jahren verringerte sich das Bahnnetz allein in Niedersachsen um ca. 375 Kilometer (EBA 2006:www). Mit Sicherheit wird der Rotstift an weiteren Strecken ansetzen, wenn die DB AG ihre Zukunftsstrategie Netz 21 umsetzt und ihre Investitionsmittel auf die wirtschaftlich tragfähigen bzw. zukunftsträchtigen Strecken konzentriert (FIEDLER 2005:13).

## 2.2 Privatisierung und Regionalisierung des Bahnbetriebs

Mit der Bahnreform wurde auch das einstige Monopol der Bundesbahn bzw. der Reichsbahn als alleinigem Anbieter von öffentlichem Eisenbahnverkehr beendet. Die Deutsche Bahn AG muss nun laut Gesetz (Allgemeines Eisenbahn-Gesetz – AEG) allen anderen, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zum Netz gewähren (§14 AEG). Außerdem sind die Bundesländer per Regionalisierungsgesetz für den Regionalverkehr verantwortlich. In Niedersachsen wird dadurch momentan etwa ein Drittel der Leistungen von Konkurrenten der DB AG erbracht (MELLIN 2005). Etliche Strecken, die die DB AG nur unzureichend hat bedienen können, konnten mit Hilfe der nicht-bundeseigenen Bahngesellschaften vor der Stilllegung bewahrt oder revitalisiert werden. Dank dichteren Fahrplans und verbessertem Service sind z.B. auf den Linien Bremen-Hamburg und Hamburg-Uelzen, seit hier die metronom Eisenbahngesellschaft mbH Ende 2003 den Betrieb übernommen hat, 50% mehr Fahrgäste als zu-



vor unterwegs (LNVG 2006a:www). Auch wurden Strecken, auf denen jahrelang überhaupt kein Zug mehr gefahren war, von Privatbahnen für den Personenverkehr reaktiviert. Als aktuelles Beispiel sei die Verbindung Bielefeld-Osnabrück („Haller Willem“) genannt. Die Trasse, die nach dem Willen der DB AG in den 1990er Jahren schon hätte demontiert werden sollen, wurde auf Initiative der Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen wieder instand gesetzt und wird seit Juni 2005 äußerst erfolgreich von der NordWestBahn GmbH bedient (LNVG 2006b:www).

### 3. Inwertsetzung stillgelegter Bahnstrecken

#### 3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wenn sich der Personen- und Güterverkehr auf einer Bahnstrecke nachweislich als unwirtschaftlich erweist, kein gewinnbringendes Konzept gefunden und die betreffende Bahnlinie als „entbehrlich“ eingestuft wird, kann der öffentliche Bahnbetrieb dauerhaft aufgegeben werden (FIEDLER 2005:462ff; NMSFFG 2004:13). Es bieten sich verschiedene Formen der Nachnutzung, wobei zu unterscheiden ist zwischen schienengebundenen und nicht-schienengebundenen Alternativen. Maßgeblich für Folgenutzungen ist der rechtliche Status der Bahnstrecke, d.h., ob die Trasse vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bereits aus dem Netz genommen wurde und nach §11 AEG stillgelegt und entwidmet ist – oder nicht.

Nach einem Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen aus dem Jahr 1996 muss für einen stillgelegten Schienenweg eine Entwidmung ausgesprochen werden, bevor die Trasse eine Nutzungsumwidmung erfahren kann (BINGESER et al. 2002:6; MASS 2005:E-Mail). Dieser Verwaltungsakt beendet das in §38 BauGB festgeschriebene Privileg der Fachplanungen gegenüber der örtlichen Bauleitplanung, sodass die Trasse nun nicht mehr als Schienenverkehrsweg verstanden wird, sondern als ein im Prinzip gewöhnliches Stück Land, das auch nicht länger der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamts bzw. dem Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz, sondern dem öffentlichen Baurecht der Kommunen unterliegt (FIEDLER 2005:466; NMSFFG 2004:13). Nach der Entwidmung steht auch der „immobilienmäßigen oder stofflichen Verwertung“ (GRYSCHKA 2005:mdl.) nichts mehr im Wege, sodass die Bahntrasse auf Teilstücken oder auf ihrer gesamten Länge ab- und/ oder überbaut werden kann.



## 3.2 Nicht-schienengebundene Nachnutzung

### 3.2.1 Sich-selbst-Überlassen

In der Vergangenheit fielen zahlreiche ehemalige Bahnanlagen außerhalb von Ortschaften oft einfach brach und blieben über Jahre sich selbst überlassen, da i.d.R. kaum Interesse besteht für Grundstücke, die ca. 6 m schmal und mehrere Kilometer lang sind (GRYSCHKA 2005:mdl.; SCHWAB 1994:94f). Ausbleibende Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen rufen u.a. baulich-technische, ökologische und ästhetische Folgen hervor. Der Zustand des Bahnkörpers z.B. verändert sich, die Standortbedingungen auf und entlang der Bahntrasse und damit deren Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder auch der Charakter der Bahnlinie als Teil der Kulturlandschaft. Die bloße Nutzungsaufgabe verursacht also weit reichende Veränderungen, die Fachleute verschiedenster Disziplinen (z.B. Verkehrsplaner, Ökologen und Kulturhistoriker) gleichermaßen beschäftigen könnten.

### 3.2.2 Abbauen und Überbauen

Der Abbau ungenutzter Bahnanlagen war im Frühjahr/ Sommer 2005 verstärkt zu beobachten – z.B. Cuxhaven-Bremerhaven, Hannover-Nordstadt: ehem. Hauptgüterbahnhof, Braunschweig: Westbahnhof-Rangierbahnhof. Ein Grund dafür ist der derzeitige Engpass in der Stahlversorgung weltweit („Stahlboom“). Die stählernen Bahngleise und -schwellen, deren Demontage jahrelang nur Kosten verursacht hätte, ließen sich aufgrund des enorm gestiegenen Rohstoffpreises nun kostenneutral entfernen oder sogar finanzielle Gewinne erwarten (BOSSE 2005:mdl.; STENGEL 2005). Die Zeiten, in denen die DB AG stillgelegte Bahntrassen als Belastung empfand und diese daher z.T. zu einem symbolischen Preis abgab, scheinen vorbei zu sein (vgl. PETRY 2005:E-Mail; STÖBER 2005:mdl.), was sich auf die Verfügbarkeit und die weitere Verwendung nicht mehr bedienter Bahngleise auswirken wird.

#### ▪ Industrie- und Wohngebiete auf Bahngelände

Im Gegensatz zu Bahnanlagen außerhalb von Ortschaften können innerörtliche Bahnflächen meist gut veräußert werden (SCHWAB 1994:94f). Bahnhofsgebäude werden häufig von Privatpersonen erworben, und Bahnhofsgelände sind für Kommunen aufgrund ihrer Größe und meist zentralen Lage oftmals attraktiv; häufig werden Flächennutzungs- und Bebauungspläne geändert, um die Gleise entfernen und überbauen zu



können (ebd.). So sind auf ehemaligen Gleisanlagen Wohnviertel entstanden – z.B. „Möhringsberg“ im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Hannover-Nordstadt – oder auch Gewerbe-/ Industriegebiete und Deponien errichtet worden.

### ▪ Rad- und Fußwege auf Bahntrassen

Eine weitere Möglichkeit, eine stillgelegte und entwidmete Bahntrasse wieder in Wert zu setzen, besteht darin, hier einen Fuß- bzw. Radweg anzulegen. Die Idee findet, seitdem das Radfahren als Freizeitaktivität zunehmend beliebter wird (Hofmann 2000), verstärkt Umsetzung (BARTOSCHEK 2003:1). Der größte Vorteil liegt darin, dass Bahntrassen nur sehr geringe Neigungsverhältnisse von max. 4% aufweisen (EBO 2002) und Nebenbahnstrecken eher selten von viel befahrenen Straßen gekreuzt werden, was hohen Fahrgenuß fernab des motorisierten Verkehrs verspricht (BARTOSCHEK 2003:1). Stillgelegte Bahnstrecken sind meist in ländlichen Regionen vorhanden, deren Erschließung für den Fahrradtourismus i.d.R. zu befürworten ist.

Während bei all diesen Rad- und Wanderweg-Projekten Schienen, Schwellen und Schotter entfernt und teilweise auch der Bahnkörper eingeebnet wurden, wurde im Weserbergland überlegt, wie auf einer noch bestehenden Bahntrasse ein Radweg entstehen könnte, ohne die Gleise entfernen zu müssen. Anlass waren Differenzen zwischen zwei Kommunen bezüglich der Nachnutzung der Bahnlinie (TAH 2005). Da man am einen Ende einen Radweg forderte, am anderen Ende jedoch auf Dauer eine schienengebundene Nutzung favorisierte (ebd.), hätten die Gleise nicht völlig überdeckt, sondern lediglich die Bereiche zwischen und neben den beiden Schienensträngen auf das Niveau der Schienenoberkante gebracht werden dürfen. Es wurde hierfür keine realisierbare Lösung gefunden, sodass man den Freizeitweg nun voraussichtlich direkt neben die Bahntrasse baut.

### 3.3 Gleiserhalt und schienengebundene Nachnutzung

Schienengebundene Nachnutzung meint, dass die Bahnstrecke weiterhin von Schienenfahrzeugen befahren wird. Voraussetzung für motorisierten Zugverkehr (z.B. Museumsbahnen) ist, dass die Bahnstrecke noch nicht stillgelegt ist, während dies für Draisinenbetrieb zwingend erforderlich ist (MASS 2005:mdl.).



### 3.3.1 Museumsbahnen

Deutschlands erste Museumsbahn wurde 1966 zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf (südöstlich von Bremen/ Niedersachsen) eröffnet, nachdem die dortige Kleinbahn vom Netz gegangen war (DEV 2005). Mittlerweile gibt es weit über 100 privat oder ehrenamtlich organisierte Museumseisenbahnen, deren Ziele meist ideeller Natur sind (VDMT 2001): Ein Teil der regionalen Industrie- und Verkehrsgeschichte soll bewahrt bzw. wieder erlebbar gemacht werden, indem ausrangierte Schienenfahrzeuge erworben und mit viel Liebe zum Detail aufgearbeitet werden. Die restaurierten Lokomotiven und Waggons werden ausgestellt und gelegentlich für Sonderfahrten eingesetzt. Diese Fahrtage gehören oft zu den touristischen Highlights einer Region (FRISTER 2000:16ff). Allein die im Verein Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT e.V.) eingetragenen Museumsbahnen zählen jährlich insgesamt knapp 2 Mio. Fahrgäste und Museumsbesucher (VDMT 2001).

### 3.3.2 Draisinenbahnen

Stillgelegte Bahnstrecken können auch wieder zum Leben erweckt werden, indem Fahrten mit Draisinen als Freizeitattraktion initiiert werden. In Anlehnung an den Nachnamen des Zweirad-Erfinders Karl Drais benannt, hatten die muskelkraftbetriebenen Schienenfahrzeuge bis in die 1930er Jahre ausschließlich sog. Bahndienstzwecken gedient und waren dann sukzessive von motorisierten Gleiskraftwagen abgelöst worden.

Für den Tourismus „wiederentdeckt“ wurden Draisinen Mitte der 1980er Jahre in Schweden (DVVJ o.J.); Anfang der 1990er Jahren entstanden zwei Draisinenstrecken in Frankreich (CLARET 2004:www); in Deutschland eröffneten die ersten Draisinenverleihe 1997, 1999 und 2000; mittlerweile kann auch auf diversen Strecken in Belgien, Norwegen, Finnland, Dänemark, Tschechien, Polen, Österreich und der Schweiz auf stillgelegten Bahntrassen Draisine gefahren werden (ABRAMEK & HUBERTH o.J.:www). Ferner werden internationale Veranstaltungen (z.B. Meisterschaften im Draisinen-Rennen und Draisinen-Rallyes) ausgetragen (FELLENBERG 2005:www; FVZV 2005:www; NIEMINEN o.J.:www): Kurz: Draisine fahren „booomt“ (MAGELLANWORLD o.J.:www).

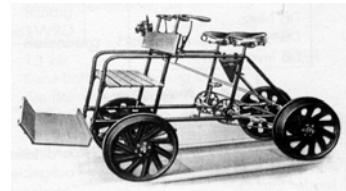


Abb. 1:  
traditionelle Fahrraddraisine  
(aus: PREUß & PREUß 1986:91)

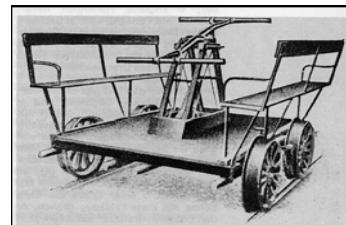


Abb. 2:  
traditionelle Handhebedraisine  
(aus: PREUß & PREUß 1986:91)



Auch in Deutschland scheint das „Draisine-Fieber“ (ebd.) ausgebrochen zu sein. Auf mittlerweile 22 ehemaligen Eisenbahnlinien zwischen Nordfriesland, der Uckermark und der Pfalz wurden bis dato (Sommer 2006) Draisinenstrecken eröffnet, und es bestehen noch vielerorts Überlegungen, brach liegende Bahngleise auf diese Weise nachzunutzen<sup>1</sup>. Inwieweit Draisinenbahnen sich eignen, auch einen Beitrag zur Eigenständigen Regionalentwicklung zu leisten, soll in den folgenden Kapiteln erörtert werden.

### Exkurs: Eigenständige Regionalentwicklung

Unter dem Begriff „Regionalentwicklung“ werden all jene Strategien verstanden, die darauf abzielen, insbesondere die ländlichen Regionen mit Hilfe ihrer endogenen Potenziale („aus sich selbst heraus“) zu entwickeln und zu stärken (Petermann 2004:11f). Eine Strategie ist die Eigenständige Regionalentwicklung, bei der die Lebensqualität der Bevölkerung und die wirtschaftliche Stabilität gesichert werden sollen durch den „ideenreichen, lebendigen Mix von Projekten im sozialen, kulturellen, ökologischen und kommunalen Bereich“ (ebd.). Es geht hier also darum, das Besondere der eigenen Region zu erkennen (z.B. Landschaft, Handwerk, Heimat-/ Technikgeschichte, Sagenreichtum etc.) und zu nutzen, indem dieses Typische und Charakteristische betont und ggf. inszeniert wird, um sich gegen andere Regionen abzugrenzen. Eigenständige Regionalentwicklung setzt auf die Aktivierung regionaler Akteure und lebt davon, dass diese die o.g. kleinen, aber feinen Projekte mitgestalten und umsetzen – z.B. im Tourismus (ebd.).

Wirtschaftliche Effekte, die mit touristischen Projekten zu erzielen sind, sind z.B.

- Arbeitsplatzeffekte
  - d.h. Beschäftigungsmöglichkeiten werden gesichert oder neu geschaffen.
- „Regionalökonomische Impulse“, „regionale Wirtschaftskreisläufe“
  - d.h. andere regionale Wirtschaftsbereiche (z.B. Gastgewerbe, Lebensmittelhersteller, kulturelle Einrichtungen) profitieren (BTE 1995:10).

## 4. Draisine in Deutschland – Analyse der aktuellen Situation

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick, wer bereits wo Draisinen verleiht. Da eine ausführliche Beschreibung jedes einzelnen Draisinenbetriebs hier nicht möglich ist (vgl. hierzu BAUER 2005), folgt eine auf die Themenstellung abgestimmte, zusammenfassende Beschreibung der aktuellen Situation. Folgende Kriterien wurden untersucht:

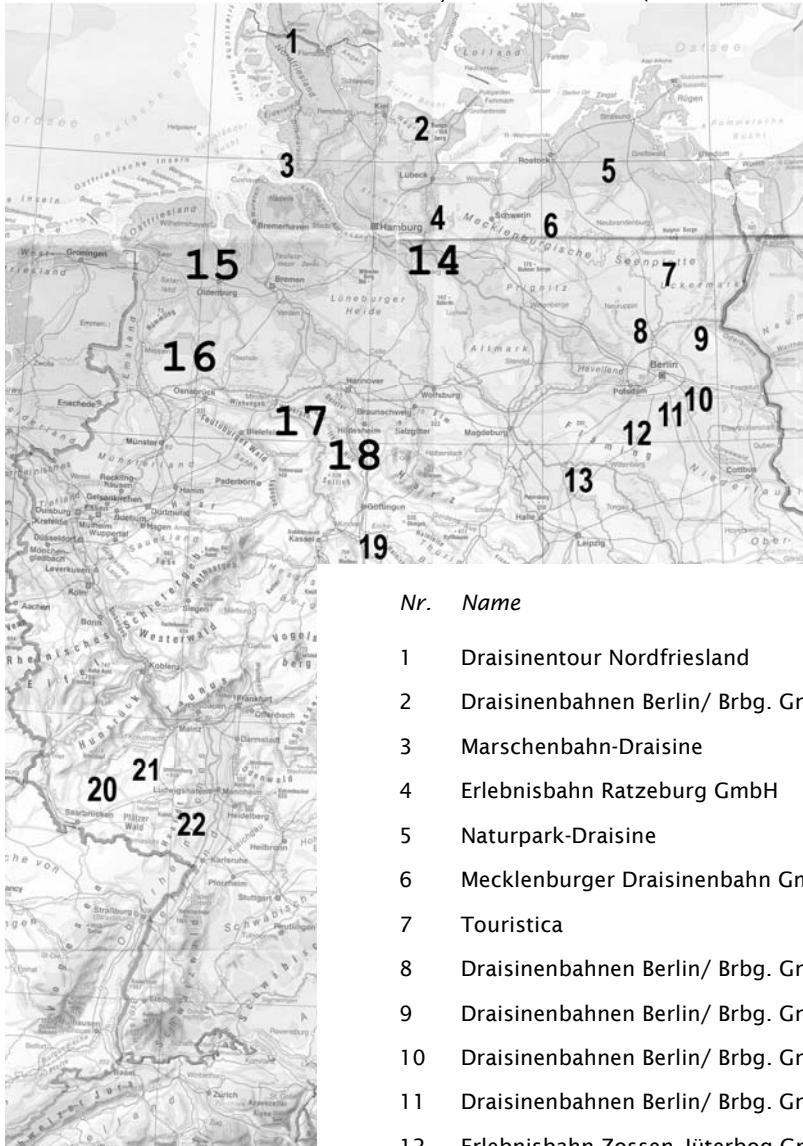
- die räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Draisinenbahn,
- das Betriebskonzept (Fahrzeugtypen, -modelle, Fahrtermine)
- sowie das touristische Konzept mit regionalökonomischen Effekten.

<sup>1</sup> „Draisinenverleih“, „Draisinenstrecke“ und „Draisinenbahn“ werden in der vorliegenden Arbeit als gleichbedeutende Um schreibungen für einen bereits existierenden Draisinenbetrieb synonym nebeneinander verwendet. Demgegenüber befindet sich ein „Draisinenprojekt“ noch in der Planungsphase. Die Bezeichnung „Draisinenbahn“ ist streng genommen irreführend, da sie zu Unrecht vermuten lässt, Draisinenverkehr sei grundsätzlich eine Form des Bahnbetriebs. Dies ist jedoch nicht der Fall, obgleich die Nutzung schienengebunden ist (MASS 2005:mdl.).



Grundlagen dieser Aufstellung sind Internetrecherchen, eine fernmündliche bzw. schriftliche Befragung (fast) aller Draisinenstreckenbetreiber im Frühjahr 2005 und Sommer 2006 sowie eigene Beobachtungen und Kurzgespräche mit Gästen der Draisinenverleihe vor Ort in den Sommerhalbjahren 2005 und 2006.

Abb. 3: Draisinenstrecken in Deutschland / in Niedersachsen (Stand: Sommer 2006, eigene Darstellung)



Nr.	Name	Länge	Eröffnung
1	Draisinentour Nordfriesland	24 km	2004
2	Draisinenbahnen Berlin/ Brbg. GmbH & Co. KG	17 km	2006
3	Marschenbahn-Draisine	8 km	2004
4	Erlebnisbahn Ratzeburg GmbH	13 km	1999
5	Naturpark-Draisine	17 km	2002
6	Mecklenburger Draisinenbahn GmbH	24 km	2004
7	Touristica	28 km	1996
8	Draisinenbahnen Berlin/ Brbg. GmbH & Co. KG	10 km	2006
9	Draisinenbahnen Berlin/ Brbg. GmbH & Co. KG	11,5 km	2004
10	Draisinenbahnen Berlin/ Brbg. GmbH & Co. KG	8 km	2006
11	Draisinenbahnen Berlin/ Brbg. GmbH & Co. KG	11 km	2001
12	Erlebnisbahn Zossen-Jüterbog GmbH & Co. KG	40 km	2002
13	Ferropolis Bergbau- und Erlebnisbahn e.V.	5,5 km	2004
14	<b>Interessengemeinschaft Draisine Elbtalaue</b>	<b>6,5 km</b>	<b>2005</b>
15	Draisinenspaß Ammerland GmbH & Co. KG	7 km	2006
16	Draisinen im Hasetal. Zweckverband Erholungsgebiet Hasetal	25 km	2004
17	Draisinen im Extertal. pro Rinteln e.V.	18 km	2001
18	Kultur-Bahnhof Bodenwerder GmbH	5 km	2004
19	Kanonenbahn e.V.	3 km	2005
20	Rulaman Express Erlebnisfahrten	9 km	2006
21	Draisinentour. Fremdenverkehrszweckverband Lkr.Kusel	40 km	2000
22	Südpfalzdraisine GmbH	13 km	2006



## 4.1 Draisinenbahnen in Deutschland

Die Karte (Abb. 3) zeigt die Konzentration von Draisinenstrecken in Nord- und Ostdeutschland. Beim näheren Blick auf die einzelnen Draisinenbahnen fällt auf, dass ausgehend von unterschiedlichsten räumlichen, rechtlichen und baulichen Voraussetzungen von Privatpersonen, Kommunen, Vereinen etc. Draisinenbetriebe mit sehr ähnlichen Angeboten realisiert wurden: Fahrraddraisinen mit Platz für drei bis vier Fahrgäste werden meist (halb-)tageweise vermietet. Nicht wenige Draisinenbahnen beschränken sich hierbei auf das reine Verleihgeschäft und entwickeln sich damit in dieselbe Richtung wie benachbarte Draisinenstrecken („me-too-Effekt“). Bei Betrieb und Management der einzelnen Draisinenbahnen sind große Qualitätsunterschiede festzustellen.

## 4.2 Draisinenbahnen in Niedersachsen

In Niedersachsen wurden bislang fünf Draisinenstrecken eröffnet. Das Angebot ist, z.B. verglichen mit Brandenburg, wo ein (privates) Unternehmen die Szene im Großraum Berlin mit nahezu identischen Programmen dominiert, erfreulich vielfältig:

### Interessengemeinschaft Draisine Elbtalaue (Nr. 14)

Auf einem stillgelegten, 6,5 km langen Anschlussgleis zwischen Bleckede und dem ehemaligen Kohlekraftwerk Alt Garge an der Elbe pendeln seit Mai 2005 mehrmals täglich Fahrraddraisinen für 2 bis 4 Personen. Im Ortsbereich Alt Garge teilt sich die Strecke auf einer Länge von einigen hundert Metern in drei parallele Gleise auf. Hier werden Draisinenwettfahrten ausgetragen. Der Draisinenverleih wurde in der ersten Saison ausschließlich von Ehrenamtlichen betreut. An einigen Tagen im Jahr besteht Anschluss an den Museumszug nach Lüneburg.



### Draisinenspaß Ammerland (Nr. 15)

Fahrraddraisinen verkehren auf Initiative des örtlichen Tourismusverbandes seit Mai 2006 zwischen Westerstede und dem 7 km entfernten Ocholt (Ammerland). Die Fahrt kann für eine Pause am Waldsee, für Rundwanderungen oder für einen Besuch auf einem Bauernhof unterbrochen werden. Ocholt ist auch der Heimatbahnhof der Museumseisenbahn, die zwei Mal pro Monat ins Saterland fährt.



### Draisinen im Hasetal (Nr. 16)

Die Strecke im Hasetal wurde im Jahr 2004 – 7 Jahre nach Aufgabe des Bahnbetriebs – vom Zweckverband Erholungsgebiet Hasetal, Bündnis90/ Die Grünen sowie dem Fahrgastverband Pro Bahn e.V. revitalisiert. Von Bippen aus kann man seitdem auf Fahrraddraisinen in beide Richtungen starten und die Fahrt in Nortrup ggf. auf einer Handhebeldraisine nach Quakenbrück fortsetzen. Auf Teilstrecken muss der vorgegebene Fahrplan eingehalten werden, sodass individuelle Ausflüge in die Region während der Draisinentour kaum möglich sind. Die Draisinenbahn kooperiert mit anderen Freizeitanbietern der Region und bietet z.B. den mehrtägigen „Hasetal-Triathlon“ (mit Draisinen-, Fahrrad- und Kanutour) an. Für den Aufbau des Draisinenbetriebs konnten Mittel aus den europäischen Förderfonds LEADER+ akquiriert werden.



### Draisinen im Extertal (Nr. 17)

Auf Niedersachsens ältester Draisinenbahn, eröffnet im Juni 2001, werden vom örtlichen Tourismusverband ebenfalls Fahrraddraisinen verliehen. Für die 18 km lange Strecke durchs Extertal wurde aufgrund der enormen Steigung eigens ein Fahrraddraisinenmodell mit Gangschaltung und Luftreifen konstruiert. (Diese sog. „Extertal-Draisinen“ kommen mittlerweile auch bei anderen Draisinenbahnen zum Einsatz.) Die Bahnlinie ist entgegen geltendem Recht noch in Betrieb. Gelegentlich finden Sonderzug- statt Draisinenfahrten statt. Aufgrund des Bahnbetriebs wurde die übliche Regelung an Kreuzungen von Straße und Schiene beibehalten: Der Schienenverkehr hat Vorrang. Das heißt, dass, anders als an allen anderen Draisinenstrecken, Straßenfahrzeuge am Bahnübergang anhalten müssen, um die Draisinen passieren zu lassen. Zahlreiche Haltepunkte laden zu Pausen oder einem Ausflug in die Umgebung ein.



### Kultur-Bahnhof Bodenwerder (Nr. 18)

Hier werden seit Sommer 2004 ausschließlich Handhebeldraisinen an Gruppen von mind. 8 Personen vermietet. Die Fahrten entlang des Flüsschens Lenne finden zwei Mal pro Tag statt und werden von einem Tourguide begleitet. Am Wendepunkt unterhält der von einer Privatperson gegründete Draisinenbetrieb eine kleine Gastronomie sowie einen Abenteuerspielplatz.



#### 4.3 Touristische Konzepte für Draisinenbahnen

Die Draisinenbahnen in Niedersachsen und Deutschland lassen sich nach dem touristischen Ansatz, den sie mit ihrem Betriebskonzept zu erreichen versuchen, wie folgt einteilen.

- **Punktuell linearer Ansatz**

Beim punktuell-linearen Ansatz ist die Draisinenbahn als weitgehend unabhängiger Freizeitbetrieb konzipiert, bei dem die Draisinenfahrt an sich im Mittelpunkt steht und sich zusätzliche Aktivitäten (wenn überhaupt) unmittelbar an/ auf der Strecke bzw. an den Wende- oder Endpunkten abspielen. Verknüpfungen mit anderen Freizeiteinrichtungen bestehen selten und werden von den meist privatwirtschaftlich agierenden Betreibern nicht unbedingt forciert (in Niedersachsen z.B. Draisine im Hasetal (teilw.) und Kultur-Bahnhof Bodenwerder; außerdem Erlebnisbahn Ratzeburg, Erlebnisbahn Zossen, Marschenbahn-Draisine, Rulaman Express).

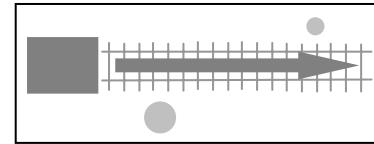


Abb. 4: Wirkungsprinzip des punktuell/ linearen Ansatzes (eigene Darstellung)

- **Räumlicher Ansatz**

Einem räumlichen Ansatz folgt eine Draisinenbahn, bei der die Draisinen natürlich auch einen gewissen Stellenwert besitzen, jedoch mehr als bei dem o.g. Konzept auch „Mittel zum Zweck“ sind: Die Gäste der Draisinenbahn sollen ihre Fahrt beliebig unterbrechen und je nach Interesse andere Angebote in der Region wahrnehmen (in Niedersachsen z.B. Draisinenstrecken in der Elbtalaue, im Ammerland, Hasetal (teilw.) und Exertal; ansonsten Draisinentour Nordfriesland und Glantal). Dieser Ansatz soll die Strategie der eigenständigen Regionalentwicklung fördern (vgl. Exkurs S. 7).

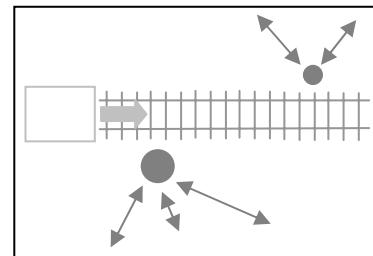


Abb. 5: Wirkungsprinzip des räumlichen Ansatzes (eigene Darstellung)

#### 4.4 Ergebnisse

Soweit die Theorie – in der Praxis zeigt sich, dass diese Konzepte (noch) nicht überall aufgehen. Bei den Untersuchungen Ort wurden fandene Erhebungsmethoden Anwendung: Entweder wurde es bei der bloßen Beobachtung belassen oder aber Gespräche mit zufällig angetroffenen Draisinenfahrern jeden Alters geführt (insgesamt ca. 200 Kurzgespräche im Sommer 2005 und 2006). Auch wenn die positiven



Stimmen überwogen und viele Besucher die Draisinenfahrt weiterempfehlen oder selbst auch andere Strecken kennen lernen wollten, so wurde doch auch deutlich Kritik geübt – gerade bei der Frage, ob die Fahrgäste ihre Fahrt für Ausflüge in die Umgebung unterbrechen. Selbst bei Draisinenbahnen, wo die Fahrzeuge tageweise zu einem von der Fahrdauer unabhängigen Fixpreis vermietet werden und extra Haltepunkte eingerichtet sind, machen die Gäste erstaunlich selten Gebrauch von der Möglichkeit, ihre Draisine abzustellen, um dann individuelle Ausflüge in die Umgebung zu unternehmen. Als Gründe wurden genannt:

- Unkenntnis infolge fehlender Information: Teilweise wussten die Gäste nichts oder zu wenig über Attraktionen entlang der Strecke, deren Lage und/ oder Öffnungszeiten.
- Lage der Attraktionen: Es wurde bemängelt, dass mögliche Ausflugsziele zu weit von der Draisinenstrecke entfernt seien, als dass sie bequem zu Fuß zu erreichen wären.
- Länge/ Dauer der Draisinenfahrt: Ab einer Länge von 20 km zweifeln Besucher von Draisinenbahnen zunehmend daran, genug Zeit bzw. Energie für weitere Aktivitäten zu haben. Die Bedenken sind bei den Strecken, auf denen sehr einfache Fahrraddraisinen bzw. Handhebdraisinen vermietet werden, berechtigt, da das Fahren auf diesen Fahrzeugmodellen auf Dauer sehr ermüdend wird.
- Kosten für die Draisinenfahrt: Zahlreiche Gäste empfanden den Fahrpreis als zu hoch und brachten vielfach, um die weiteren Ausgaben gering zu halten, ihr eigenes Picknick mit, anstatt in einem Lokal einzukehren.



Abb. 6:  
moderne Handhebdraisine  
(eigene Aufnahme)



Abb. 7:  
moderne Handhebdraisine  
(eigene Aufnahme)

Wider Erwarten erntete die Vermietvariante mit festem Fahrplan, der nur wenig individuellen Spielraum lässt, in der Befragung mehr Zustimmung als angenommen: Nicht wenige Gäste empfanden es als Planungshilfe, zu wissen, dass die Draisinentour zu der im Fahrplan angegebenen Uhrzeit am Bahnhof X unterbrochen bzw. am Bahnhof Y beendet sein wird. Das Interesse, sich für den Rest des Tages noch etwas anders vorzunehmen, stieg.



Diese Ergebnisse sollen nicht die Wirksamkeit des räumlichen Ansatzes anzweifeln.  
Sie sollen vielmehr daran appellieren,

- ein Projekt wirklich konsequent umzusetzen und dann nicht beim laufenden Betrieb zu „schludern“. Einige der o.g. Kritikpunkte könnten mit wenig Aufwand minimiert werden (z.B. Beschilderung).
- Wahlmöglichkeit zu lassen zwischen individuellen und geplanten Touren.

## 5. Entwicklungschancen für Draisinenbahnen

Im vorliegenden Beitrag fiel bereits der Begriff „Draisine-Fieber“, um den derzeitigen – grundsätzlich positiven – Boom zu umschreiben. In der Wortwahl schwingt allerdings auch mit, dass sich viele Initiatoren (Kommunen, Privatpersonen, Vereine) die Nachnutzung einer stillgelegten Bahnstrecke oft ein wenig zu einfach vorstellen, und es mehr als nur eines Fuhrparks und eines Gleisabschnitts bedarf, um einen Draisinenverleih erfolgreich zu betreiben. Sollte sich der Trend fortsetzen und noch weitere Draisinenprojekte umgesetzt werden, so muss, besonders in Nord- und Ostdeutschland, wo derzeit schon eine vergleichsweise hohe Dichte an Draisinenbahnen herrscht, ein Umdenken stattfinden. Momentan mag es noch ausreichen, sich auf die Neuartigkeit der Draisine an sich als Erfolgsgarant zu verlassen – doch auf Dauer wird dies nicht genügen.

### 5.1 Diversifizierung des Angebots

Den Betreibern bereits existierender Draisinenstrecken sei daher geraten, den eigenen Betrieb zu evaluieren und das eigene Angebot durch Integration regionaler Besonderheiten zu profilieren (z.B. Haltepunkt mit Ausblick auf charakteristischen Landschaftsraum, Kooperation mit regionalen Akteuren etc.).

Künftigen Betreibern sei geraten, neue, innovative Konzepte zu entwickeln, anstatt einfach nur „auf den fahrenden Zug aufzuspringen“ und einen weiteren, reinen Draisinenverleih zu eröffnen. Sowohl auf konzeptioneller Ebene (Zielgruppen, Angebote, Programmbausteine) als auch beim praktischen Betrieb der Draisinenbahnen (Sicherheitsstandards, „soft skills“) müsste angesetzt werden, damit sich das Produkt Draisine in seiner touristischen Nische etablieren und sich so zu einem kleinen, aber feinen,



qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Teil des Tourismus in Deutschland weiterentwickeln kann.

Nur einige Ideen: „Mitpumpzentralen“, Kooperation mit Schulen und Sportvereinen, geführte Draisinentouren mit bahn- und streckenspezifischen Themen, mehrtägige Angebote, Angebotspakete, neue Fahrzeuge... Kreativität ist gefragt (vgl. BAUER 2005)!

## 5.2 Dachverband

Um den Draisinentourismus insgesamt voranzubringen, ohne sich dabei gegenseitig zu behindern oder gar in der Existenz zu bedrohen, sollte dringend mehr Kommunikation und Koordination unter den Draisinenstreckenbetreibern stattfinden. Empfehlenswert wäre, sich hierzu – auf freiwilliger Basis – zu einem Verein/ Verband zusammenzuschließen. Dieser **Dachverband der Draisinenstreckenbetreiber** müsste also zwei Aufgabenschwerpunkte haben: die interne Koordination unter den eigenen Mitgliedern sowie die gemeinsame Informationsarbeit und Interessensvertretung nach Außen.

Die Tätigkeitsfelder und Ziele der Dachorganisation für Draisinenbahnen könnten sein:

- Öffentlichkeitsarbeit (gemeinsamer Internetauftritt; Newsletter etc.)
- die Entwicklung nachhaltiger Konzepte zur Förderung des Draisinentourismus, um damit dem drohenden „me-too-Effekt“ entgegenzuwirken.
- die Vertretung der Interessen gegenüber den Verantwortlichen bei Behörden des Bundes und der Länder, der DB AG, Tourismusverbänden etc.
- Qualitätsmanagement

Bei den Besuchen vor Ort wurde deutlich, dass der letzte Punkt – **Qualitätsmanagement** – besonders hohe Priorität hat. Bis zu einem gewissen Grad mag Improvisation sympathisch sein, doch es sollten bei jedem einzelnen Draisinenbetrieb im eigenen Interesse, im Interesse des Dachverbands und im Interesse der Kunden gewisse Standards erreicht und eingehalten werden. Der Dachverband könnte hierzu einen **best practice-Katalog** für Draisinenbahnen aufstellen.



Anzustreben ist ein Kriterienkatalog, der technisch, ökologisch und sozial notwendige Standards vorgibt – und bei alledem praxistauglich und umsetzungsfähig bleibt.

Um die Draisinenbahnbetreiber nicht zu überfordern, sollten alle Mitglieder des Dachverbands an der Entwicklung des Kriterienkatalogs beteiligt sein – oder zumindest grundsätzlich die Gelegenheit haben, sich aktiv einzubringen.

Neben eher allgemeinen Anforderungen wie z.B. umweltfreundliches Angebot, ressourcenschonender Betrieb, kundenorientiertes Verhalten müssten als draisinenbahn-spezifische Kriterien u.a. formuliert werden:

- Einsatz von sicherheitsgeprüften Fahrzeugen und Schrankenanlagen.
- Bereitschaft zur Kooperation mit benachbarten Draisinenbahnen (zumindest gegenseitiges Empfehlen, wenn die eigenen Kapazitäten ausgeschöpft sind – statt Konkurrenz).
- Grundkenntnisse in der Geschichte der Draisinen und der Ökologie von Bahn-anlagen.

Vom Dachverband könnten auch Schulungen angeboten werden. Als Vorbild sei z.B. die Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. genannt. Sie führt Aus- und Fortbildungen zum Kanutouristiker durch, in denen neben allgemeinen Themen des Kanusports auch Themen wie Reiserecht, Gruppenpsychologie und Ökologie im Kanutourismus angesprochen werden (BKT 2005:www).

## 6. Fazit

Draisinenbahnen sind zu den innovativen Projekten zu zählen, auf die die Strategie der Eigenständigen Regionalentwicklung baut. Wie im vorliegenden Beitrag dargestellt, darf diese Form der Nachnutzung stillgelegter Bahnstrecken mit Recht als **erneute In-Wert-Setzung** bezeichnet werden, die einer Kommune oder Region zu einem besonderen „Highlight“ und aufgrund dieses Alleinstellungsmerkmals auch zu Standortvorteilen gegenüber anderen Regionen verhilft.

Zu diesen **ökonomischen Entwicklungschancen** kommen noch folgende Perspek-tiven:

- Die Bahnanlagen bleiben erhalten und zumindest der Teilabschnitt mit Draisinen-verkehr in einem durchgängig befahrbaren Zustand, was die **Chance auf Reaktivie-rung** mit Eisenbahnverkehr erhöhen kann.



- Der Erhalt von Gleisen ist auch aus kulturhistorischer Sicht anzustreben. Gerade die Nebenbahnen haben im 19. und (beginnenden) 20. Jahrhundert den ländlichen Raum stark überprägt, doch drohen ihre Spuren im wahrsten Sinne des Wortes „im Sande zu verlaufen“ oder ihre Bedeutung nivelliert zu werden. Den Verfall von landschaftlich reizvollen Strecken sowie z.B. auch das Abtragen von Kunstbauten wertet SCHWAB (1994:92) als „Ignoranz [gegenüber] der meisterhaften Arbeitsleistung der Vorfahren“ und bemängelt, dass es in der Bundesrepublik (im Gegensatz zur DDR) versäumt wurde, bautechnisch bedeutungsvolle Bahnstrecken als technische Denkmäler unter Schutz zu stellen (ebd.). Wenn nun z.B. die Gleisanlagen einer Bahnstrecke demontiert werden, könnten, so SCHWAB (1994:92), v.a. im Flachland schon nach wenigen Jahren höchstens noch Leute mit geschultem Auge die Reste der ehemaligen Bahnkörper erkennen. Auch die einstige Funktion der i.d.R. einzeln in der freien Landschaft stehenden, ehemaligen Schranken- oder Bahnwärterhäuschen erschließt sich leichter, wenn noch ein Bezug zur Bahn, z.B. durch die daneben verlaufende und als solche identifizierbare Bahntrasse, vorhanden ist. Durch schienengebundene Nachnutzung von Bahnstrecken z.B. als Draisinenstrecke kann also ein Beitrag geleistet werden **zum Verstehen und zur Erhaltung von Kulturlandschaft**.
- Das **landschaftsökologische Potenzial** einer als Draisinenstrecke genutzten Bahntrasse könnte Gegenstand einer eigenen Forschungsarbeit sein. Es ist zu prüfen, inwieweit die touristische Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als Draisinenbahn auch im Interesse des Naturschutzes, v.a. des Arten- und Biotopschutzes, ist. Bahntrassen zählen zu Sonderstandorten, auf denen oftmals hoch spezialisierte Pflanzengesellschaften anzutreffen sind (vgl. BRANDES 1993: 415ff; KOWARIK 2003:126ff, u.a.). Diese sind in ihrem Fortbestand bedroht, wenn der Bahnbetrieb eingestellt wird und keine Maßnahmen mehr ergriffen werden, um das Gleisbett von Vegetation frei zu halten. Für Draisinenverkehr ist es ebenfalls von Vorteil, wenn der Aufwuchs von Vegetation unterbleibt. Es müsste ermittelt werden, in welchem Maße die Gleisfauna vom Draisinenverkehr in Mitleidenschaft gezogen wird. Als Ergebnis ist durchaus denkbar, dass Naturschutz und Tourismus sich hier ergänzen können und ein mit Draisinen befahrener, von Vegetation weitgehend freigehaltenes Gleis weiterhin einen (Ersatz-)Lebensraum für Offenbodenspezialisten und weiter Trockenheit ertragende, Wärme liebende Pflanzen- und Tierarten darstellen kann.



Kurz:

JA, Draisinenbahnen können als eine **nachhaltige Option zur Nachnutzung stillgelegter Bahnstrecken** bezeichnet werden: sie können sich positiv auswirken auf ökonomische, ökologische und kulturelle/ soziale Belange und bieten Forschungs- und Diskussionsstoff für weitere wissenschaftliche Auseinandersetzungen.



## 7. Quellen

### Literatur und Informationsmaterialien

AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) i.d.F. vom 27.12.2003. BGBl. I S. 1138.

BARTOSCHEK Achim, 2003: Radwandern auf stillgelegten Eisenbahntrassen.

In: ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) Leverkusen, 2003: Rad-Anzeiger.  
Nr. 1/2003.

BAUER Daniela, 2005: Neues Leben auf alten Gleisen. Draisinenbahnen als Teil des touristischen Angebots in Deutschland.

unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Hannover. 120 Seiten.

BINGESER Julia, Dau Christine & Dumberger Yvonne, 2002: Projektdokumentation Fahrraddraisine im Glantal.

Materialien zur Raum- und Umweltplanung. Universität Kaiserslautern. o. Verl., Kaiserslautern. 81 Seiten.

BRANDES Dietmar, 1993: Eisenbahnanlagen als Untersuchungsgegenstand der Geobotanik.

In: Tuexenia 13: 415-444. Göttingen.

BTE (Büro für Tourismus und Entwicklung), 1995: Wirtschaftliche Effekte touristischer Entwicklungsstrategien. Eine Planungshilfe für Gemeinden.  
o. Verl., Berlin. 20 Seiten.

DEV (Deutscher Eisenbahn-Verein), 2005: Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen-Asendorf. Fahrplan 2005.

DR (Deutsche Reichsbahn), ca. 1935: Karte zum Kursbuch.

DVVJ (Dal-Västra Värmlands Järnväg), o.J.: Dressin och tåg – annorlunda resa genom Dalsland. Flyer.

EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) i.d.F. vom 21.6.2002.

FIEDLER Joachim, 2005: Bahnwesen. Planung, Bau, Betrieb von Eisenbahnen, S-, U-, Stadt- und Straßenbahnen.

Werner Verlag, Düsseldorf. 538 Seiten.

FRISTER Thomas (Hrsg.), 2000: Museumsbahn-Kursbuch 2000. Aktuelle Fahr- und Öffnungszeiten.

Eisenbahnkurier-Special. Eisenbahn-Kurier Nr. 57. EK-Verlag, Freiburg. 106 Seiten.

HOFMANN Frank, 2000: Fahrradtourismus. Eine bundesweite Analyse der Nachfrage.  
unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Trier. ohne Seitenangaben.

JASCHKE Dieter, 1998: Regionalatlas Kreis Herzogtum Lauenburg. Veröffentlichungen der Lauenburgischen Akademie für Wissenschaft und Kultur. o. Verl., Mölln. ohne Seitenangaben.

KIRCHBERG Peter, 1992: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland von der Reichsgründung bis zur Gegenwart.

In: ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland, 1993: Eisenbahn und Denkmalpflege. 2. Symposium in Frankfurt am Main. Karl Lipp Verlag, München.  
104 Seiten. S. 7-18.

KOWARIK Ingo, 2003: Biologische Invasionen: Neophyten und Neozoen in Mitteleuropa.  
Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart. 380 Seiten.



KÜHNE Florian, 2000: Schienenersatzverkehr in der Raumordnung. Unter besonderer Berücksichtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs entlang stillgelegter Schienennahverkehrsstrecken der ehemaligen Deutschen Bundesbahn im ländlichen Raum.

Dissertation an der Universität Dortmund. Niehoff's Verlag, Nienhagen. 231 Seiten.

MELLIN J., 2005: Land privatisiert weitere Bahnstrecken. In: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 29.4.2005.

NMSFFG (Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit), 2004:

Neue Nutzung für alte Strukturen. Aufgegebene Bahnliegenschaften nachhaltig entwickeln. Eine Arbeitshilfe für Städte und Gemeinden.

o. Verl., Hannover. 30 Seiten.

PETERMANN Cord, 2004: Tourismus und Regionalentwicklung in Großschutzgebieten. Skript zum Vortrag im Rahmen der Vorlesung „Tourismus- und Erholungsplanung“. Institut für Landschaftspflege und Naturschutz, Universität Hannover. 19 Seiten.

SCHWAB Uli, 1994: Landschaftspflegekonzept Bayern. Lebensraumtyp Dämme, Deiche, Eisenbahnstrecken.

Hrsg.: Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen & Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege.

Schriftenreihe des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen und der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Bd. II.2. o.Verl., München. 199 Seiten.

STENGEL Eckhard, 2005: Nur eine Spur führt nach Cuxhaven. Bahn spart Ausweichgleis ein.

In: Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 12.9.2005.

TAH (Täglicher Anzeiger Holzminden), 2005: Lenne-Radweg ist wichtig für unsere Region.

In: Täglicher Anzeiger Holzminden vom 7.5.2005.

TEMMING Rolf L., 1993: Nebenbahnen. Eine Epoche deutscher Eisenbahngeschichte. Transpress Verlag, Berlin. 168 Seiten.

VDMT (Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.) (Hrsg.), 2001: Lebendige Eisenbahngeschichte in Deutschland.

Broschüre, ohne Seitenangaben.

## Internetquellen

ABRAMEK Rolf & HUBERTH Michael (Interessengemeinschaft Draisinenfahrten), o.J.: Draisinenlinks.

<http://www.draisinenfahrten.de>. Stand vom 22.8.2006.

BKT (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V.), o.J.: Lizenzausbildung zum Kanutouristiker.

<http://www.kanutouristik.de>. Stand vom 24.10.2005.

CLARET Daniel, 2004: La Fédération des Vélorails de France.

<http://www.velorailsdefrance.de>. Stand vom 30.5.2005.

DRAISINENSPAß Ammerland, 2006: Na, Lust auf Draisine?

<http://www.draisinenspass.de/index.php?id=274>. Stand vom 22.8.2006.



EBA (Eisenbahn-Bundesamt), 2006: Liste der stillgelegten Eisenbahnstrecken (seit 1.1.1994).

[http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/files/11\\_Liste\\_stillgelegter\\_Strecken.xls](http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/files/11_Liste_stillgelegter_Strecken.xls). Stand vom 22.8.2006.

KBHF (Kultur-Bahnhof Bodenwerder GmbH), 2005: Draisinenstrecke Buchhagen-Dielmissen

<http://3sine.net/bodenwerder/> Stand vom 23.8.2006.

FELLENBERG Ronald 2005: Draisinen-Rennen am 11./12. Juni 2005 auf dem Braunschweiger Hauptgüterbahnhof.

[http://www.mobilitaet-bs.de/unter\\_m\\_veranst/berichte.htm](http://www.mobilitaet-bs.de/unter_m_veranst/berichte.htm). Stand vom 21.9.2005.

FVZV (Fremdenverkehrszweckverband Lkrs. Kusel e.V.), 2005: Rückblick auf die Draisinentage 2004 u. 2005.

<http://www.deutsche-draisinentage.de>. Stand vom 21.9.2005.

HASETAL Touristik GmbH, 2006: Draisine – Gruppenspaß.

<http://www.hasetal.de>. Stand vom 22.8.2006.

IG DRAISINE Elbtalaue e.V., 2006: Mit der Fahrraddraisine durch die Natur,...

<http://www.ig-draisine-elbtalaue.de>. Stand vom 22.8.2.2006.

LNVG 2006a: 50% mehr Fahrgäste in metronom-Zügen. Enorme Fahrgastzuwächse zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen.

<http://www.lnvg.niedersachsen.de/download/pi/2006-06-30.pdf>. Stand vom 22.8.2006.

LNVG 2006b: Positive Bilanz auf der neuen Bahnstrecke „Haller Willem“. Täglich über 1700 Fahrgäste zwischen Osnabrück und Dissen/ Bad Rothenfelde.

<http://www.lnvg.niedersachsen.de/download/pi/2006-06-09.pdf>. Stand vom 22.8.2006.

MAGELLANWORLD o.J.: Eisenbahn der schönen Aussicht. Draisinenstrecken.

[http://www.magellanworld.net/deutschland\\_sightseeing\\_draisinenstrecken.htm](http://www.magellanworld.net/deutschland_sightseeing_draisinenstrecken.htm). Stand vom 21.9.2005.

NIEMINEN Seppo, o.J.: Resiinaralli.

<http://www.resiinaralli.org>. Stand vom 21.9.2005

PRO RINTELN e.V. & Touristik-Marketing Krs. Lippe, 2005: Draisinen im Extertal.

<http://www.draisinen.de>. Stand vom 23.8.2006.

## **mündliche und schriftliche Auskünfte, E-Mails**

BOSSE Gunnar (Technische Universität Braunschweig, Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung), 2005: Telefonat am 15.9.2005

GRYSCHKA Björn (Fahrgastverband Pro Bahn e.V., Landesverband Niedersachsen), 2005: Telefonat am 19.4.2005.

MASS Manfred (Eisenbahn-Bundesamt), 2005: Telefonate und E-Mails im Juni und Oktober 2005.

PETRY Jörg (Eifelbahn e.V.), 2005: E-Mail vom 11.7.2005.

STÖBER Winfried (Förderverein zur touristischen Erschließung der Kanonenbahn Lengenfeld unterm Stein e.V.), 2005: Telefonate und E-Mails im Mai und Oktober 2005.