

Eisenbahnkulturlandschaft

Erlebbarkeit und Potentiale

Stefan Brauckmann

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IX
Tabellenverzeichnis	XIV
Abkürzungsverzeichnis	XVI
Danksagung	XX

1.	Einleitung	1
1.1	Problemstellung und zentrale Fragen	1
1.2	Begriffsdefinitionen und Forschungsstand	4
1.2.1	Kulturlandschaft	4
1.2.2	Industriearchäologie und Industriekultur	8
1.2.3	Eisenbahnkulturlandschaft	12
1.2.4	Ländlicher Raum	16
1.2.5	Stilllegung	17
1.3	Gliederung und Methodik	18
1.3.1	Entwicklungsgeschichte	18
1.3.2	Geländeerhebung	23
1.3.3	Touristische Inwertsetzungspotentiale	24
1.4	Erläuterung der Untersuchungsräume	24
1.4.1	Landkreis Herzogtum Lauenburg	26
1.4.2	Landkreis Demmin	28
1.4.3	Gegenüberstellung der beiden Untersuchungsgebiete	32
2.	Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Deutschland	33
2.1	Phase 1 - Erste Eisenbahnstrecken und Aufbau des Hauptnetzes (1835 - 1866)	36
2.1.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1835 - 1866)	37
2.1.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1835 - 1866)	38
2.2	Phase 2 - Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnnetzes (1867 - 1878)	39
2.2.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1867 - 1878)	39
2.2.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1867 - 1878)	40
2.3	Phase 3 - Verstaatlichung und Netzausbau durch Nebenbahnen (1879 - 1891)	40
2.3.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1879 - 1891)	41
2.3.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1879 - 1891)	42
2.4	Phase 4 - Erschließung der Fläche durch Kleinbahnen (1892 - 1919)	42
2.4.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1892 - 1919)	45
2.4.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1892 - 1919)	47
2.5	Phase 5 - Vervollständigung des Netzes und erste Stilllegungen (1920 - 1944)	49
2.5.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1920 - 1944)	51
2.5.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1920 - 1944)	54

2.6	Phase 6 - Wiederaufbau (1945 - 1956)	55
2.6.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1945 - 1956)	56
2.6.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1945 - 1956)	56
2.7	Phase 7 - Modernisierung und Rationalisierung (1957 - 1970)	58
2.7.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1957 - 1970)	60
2.7.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1957 - 1970)	60
2.8	Forcierter Rückzug aus der Fläche (1971 - 1993)	61
2.8.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (1971 - 1993)	62
2.8.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (1971 - 1993)	66
2.9	Phase 9 - Bahnreform und Regionalisierung (ab 1994)	66
2.9.1	Untersuchungsgebiet Landkreis Herzogtum Lauenburg (ab 1994)	69
2.9.2	Untersuchungsgebiet Landkreis Demmin (ab 1994)	70
2.10	Entwicklung der Stationsentfernungen in den Untersuchungsgebieten (1866 - 2009)	71
3	Klassifizierung von Eisenbahnstrecken	92
3.1	Entwicklung des mittleren Stationsabstandes	96
3.2	Entwicklung der Reisegeschwindigkeiten	100
3.3	Anwendung der Streckenklassifizierungsmethode	106
4	Kulturlandschaftselemente der Eisenbahn	108
4.1	Zugangsstellenverbundene Relikte	112
4.1.1	Empfangsgebäude	112
4.1.2	Bahnsteige und Bahnsteigüberdachungen	113
4.1.3	Bahnhofstraßen und Bahnhofsvorplätze	114
4.1.4	Ladestraßen und Laderampen	115
4.1.5	Güterschuppen	116
4.1.6	Bahnverbundene Gewerbebetriebe	117
4.2	Bahnbetriebsgebäude	118
4.2.1	Lokschuppen	118
4.2.2	Wasserversorgung	119
4.2.3	Bahnmeistereien	119
4.3	Trassenverbundene Relikte	120
4.3.1	Dämme und Einschnitte	120
4.3.2	Tunnel	122
4.3.3	Brücken	123
4.3.4	Bahnübergänge	125
4.3.5	Gleisbettung	126
4.3.6	Schwellen	126
4.3.7	Schienen	127
4.4	Streckensicherung	128
4.4.1	Bahnwärter	128
4.4.2	Stellwerke	129

4.5	Wohngebäude und zugehörige Liegenschaften	131
4.5.1	Bahnwärter- und Bahnarbeiterhäuser	131
4.5.2	Beamtenwohnhäuser	132
4.5.3	Übernachtungsgebäude	132
4.5.4	Sonstige Wohngebäude	133
4.5.5	Gärten	133
4.5.6	Nebengebäude	133
4.6	Abbildungen	134
5.	Geländeerhebung	168
5.1	Grundlagen für die Geländeerhebung	168
5.1.1	Kartengrundlagen	168
5.1.2	Global Positioning System (GPS)	169
5.1.3	Fotografie	170
5.1.4	Kartierschlüssel	171
5.2	Auswertung der Geländedaten	176
5.2.1	Empfangsgebäude und Stationsbuden	177
5.2.2	Betriebsgebäude	179
5.2.3	Postenbuden und Stellwerke	181
5.2.4	Wohnhäuser	183
5.2.5	Sonstige Bauwerke	185
5.2.6	Trassenelemente	186
5.2.7	Brücken	187
5.2.8.	Formen der Trassennachnutzung	189
5.3	Bahnbezogene Namensgebung von Orten und Straßen	195
5.3.1	Straßennamen	196
5.3.2	Ortsnamen	197
5.3.3	Bushaltestellen	198
5.3.4	Erinnerung an die Eisenbahn durch Hinweistafeln, Namensgebung und Denkmalschutz	198
5.4	Streckensteckbriefe	202
6.	Inwertsetzungsmöglichkeiten	258
6.1	Inwertsetzung des Bahnhofsbereiches an Stationen des ÖPNV	258
6.2	Inwertsetzungsmöglichkeiten von Bahnhofflächen und Gebäuden an in Betrieb befindlichen Strecken ohne Personenverkehrshalt	260
6.3	Inwertsetzungsmöglichkeiten bei Strecken mit Gleisen jedoch mit keinem oder nur sporadischen Schienenverkehr	261
6.4	Inwertsetzungsmöglichkeiten auf Strecken ohne Gleise	262
6.5	Schwierigkeiten bei der Umnutzungsplanung von Eisenbahnliegenschaften	265
6.6	Touristische Nachnutzungsmöglichkeiten und ihre Auswirkungen auf den Erhalt der Eisenbahnkulturlandschaft	266

7.	Positivbeispiel Draisine	270
7.1	Draisinen als Tourismusangebot in Deutschland	271
7.1.1	Bekanntheit	271
7.1.2	Draisinenmodelle	271
7.1.3	Betriebskonzepte	276
7.1.4	Rechtliche Rahmenbedingungen und Investitionskosten	278
7.1.5	Trägerschaft	280
7.1.6	Lage der Draisinenstrecken in Deutschland	281
7.1.7	Streckengene	284
7.1.8	Klassifizierung der Draisinenstrecken	287
7.1.9	Anbindung der Verleihstationen an den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)	288
7.1.10	Streckenlänge, Tourmöglichkeiten und Tourenlänge	289
7.1.11	Vernetzung mit anderen touristischen Angeboten	290
7.2	Draisine und Eisenbahnkulturlandschaft	292
7.2.1	Internetpräsenzanalyse	292
7.2.2	Auswertung der Internetauftritte	293
7.3	Kundenbefragung: Landschaftserlebnisse bei Draisinennutzern	296
7.3.1	Erlebnisbahn Ratzeburg	297
7.3.2	Naturparkdraisine Dargun	308
7.3.3	Gegenüberstellung der beiden Draisinenunternehmen	314
7.3.4	Allgemeine Feststellungen zur Kundenbefragungen	317
7.3.5	Bewertung der Erlebnismöglichkeiten	319
7.3.6	Fotografien	320
7.3.7	Vorerfahrung	321
7.3.8	Eisenbahnrelikte	322
7.3.9	Bewertung des Ausflugs	324
7.3.10	Einzugsgebiete	325
7.4	Steigerung des Kulturlandschaftserlebnisses	331
7.4.1	Vorschläge für beide Draisinenunternehmen	332
7.4.2	Vorschläge für die Streckenabschnitte der Erlebnisbahn Ratzeburg	334
7.4.3	Vorschläge für die Naturparkdraisine Dargun	336
8.	Fazit	337
8.1	Zusammenfassung der Ergebnisse	337
8.1.1	Ergebnisse des entwicklungsgeschichtlichen Ansatzes	337
8.1.2	Ergebnisse der Geländekartierung	338
8.1.3	Ergebnisse der Untersuchung von touristischen Inwertsetzungsmöglichkeiten	340
8.2	Ausblick	341
9.	Literaturverzeichnis	342
10.	Archivquellenverzeichnis	356
11.	Internetquellenverzeichnis	363
12.	Kartenverzeichnis	367
13.	Anhang	371