

VCD-KREISVERBAND
HAGEN - MÄRKISCHER KREIS e. V.



07.05.09

Thesen des VCD Hagen-MK zur Reaktivierung der Oesetalbahn Hemer - Menden

Warum ist die Schiene sinnvoll zwischen Hemer und Menden?

Der nördliche Märkische Kreis liegt im dicht besiedelten und mit viel Industrie und Gewerbe durchsetzten Städteband Hagen-Hohenlimburg-Letmathe-Iserlohn-Hemer-Menden im Ballungsrandgebiet zwischen Ruhrgebiet und Sauerland.

Iserlohn, Hemer und Menden sind also Teil einer wichtigen Entwicklungs- und Verkehrsachse. Gleichzeitig bilden Menden und Hemer ein Tor zur Natur- und Erholungslandschaft Sauerland mit Hönnetal, Stephanopeler Tal und Balver Wald.

Deshalb sind auf dieser Achse alle Bedingungen und Chancen für Verkehr auf der Schiene vorhanden, nämlich genügend Bewohner und ausreichend Bedarf für Güterverkehr.

Ein sinnvoller „Verkehrsmix“ aus Bahn, Bus, Rad und Auto ist für diese Region genau richtig. In Menden und Hemer zusammen leben ca. 95.000 Menschen, davon allein in Hemer ca. 37.000, das sind mehr als z. B. in den *beiden* Anliegerstädten des oberen Teils der Hönnetalbahn (Balve + Neuenrade = ca. 25.000 Einwohner), so dass rein zahlenmäßig sogar ein höheres Fahrgastpotential zwischen Hemer und Menden besteht als auf der (oberen) Hönnetalbahn.

Eine Ausweichmöglichkeit zur Straße ist bei dem hohen Verkehrsaufkommen zwischen Hemer und Menden auf jeden Fall sinnvoll. Die Straßen, v. a. die B7, und ihre Anwohner werden so entlastet und man kann Verkehr bei Engpässen (Stau im Berufsverkehr, Baustellen usw.) auf die Bahn verlagern.

Die Strecke Menden-Hemer bietet sich zukünftig auch für die seit langem politisch geforderte verstärkte Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene an. Es liegen genügend Gewerbe- und Industriebetriebe einschl. Steinbrüche (mit besonders bahntauglichem Massengut) im nahen Umfeld der Strecke.

Welche Stärken hat die Schiene gegenüber der Straße?

- Wegen der geringen Reibung zwischen Eisenrad und Schiene im Vergleich zu Gummireifen auf Straße rollen Züge besser als Autos. Bahnfahrzeuge verbrauchen u. a. deshalb bei guter Auslastung für die gleiche Transportmenge bzw. pro Person weniger Energie und stoßen daher weniger Schadstoffe aus als PKW, LKW und Busse.
- Die Schienen bilden ein eigenes Verkehrsnetz, das weitgehend unabhängig von den Störungen des Straßenverkehrs ist.
- Züge fahren schienenengebunden, so dass das unfallträchtige Problem des Lenkens und Spurhaltens entfällt.
- Per Bahn kann viel auf einmal transportiert werden.
- Gleichzeitig haben Fahrgäste mehr Platz für sich und ihr Gepäck und mehr Bewegungsfreiheit als im PKW oder Bus.

Worin ist Bahnverkehr besser als Fahrrad oder Bus?

Die Bahn kann deutlich mehr für den Verkehr leisten als Bus und Rad, sowohl für den Personen- und erst recht für den Güterverkehr.

- Eignung und Nutzen des Fahrrades hängen ab von Jahreszeit, teils auch Tageszeit, von Wind und Wetter, Entfernung und Streckeneigenschaften.
- Busse sind für die Störungen des Straßenverkehrs (Unfälle, Baustellen, Staus etc.) so anfällig wie PKW.
- Für Fahrgäste sind Ziele in Nähe von Bahnstationen mit dem Zug meist komfortabler, schneller und direkter zu erreichen als mit dem Linienbus.
So braucht die Bahn zwischen Menden und Bössperde nur 3 Minuten, mit dem Bus ist man von Menden/Westwall bis zur Bushaltestelle Bhf. Bössperde 7 Minuten unterwegs.
- Die Bahnhöfe Iserlohn und Menden liegen von Hemer aus gesehen jeweils hinter bzw. neben den Innenstädten, so dass der Weg dahin über die Straße immer durch dichten Verkehr behindert wird.
- Die Mitnahme von Gepäck und insbesondere auch von Fahrrädern ist per Bahn erheblich besser möglich als im Bus.

Buslinien sollten daher den Bahnverkehr dort ergänzen, wo keine Schienen liegen oder wo innerorts Siedlungen mit einem dichteren Haltestellen-Netz zu erschließen sind.

Warum bestehen für Personenverkehr auf der Schiene zwischen Hemer und Menden gute Aussichten für genügend Nachfrage?

Die Bahnhöfe von Hemer und Menden liegen sehr günstig zentral, mit kurzen Wegen zu den Innenstädten.

Schienerverkehr ist heutzutage in der Zeit nach Bahnreform/Regionalisierung für Fahrgäste deutlich attraktiver als noch 1989 zur Zeit des Endes des Personenverkehrs zwischen Hemer und Menden, was an erfolgreichen Zugverbindungen wie Dortmund-Winterberg zu sehen ist.

Weitere Reaktivierungen sind in Planung oder werden untersucht, z. B. Lüdenscheid – Meinerzhagen – Marienheide; Brilon Wald – Brilon (Stadt) und Sundern – Neheim-Hüsten.

Zwischen dem östlichen Ruhrgebiet (Hagen, Dortmund, Unna) und dem nordwestlichen Sauerland (Menden, Hemer, Hönnetal) gibt es enge und umfangreiche Verflechtungen und damit große (potenzielle) Nachfrage im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr.

Für Reisen zwischen Hemer-Mitte und Menden-Mitte, aber vor allem zwischen Hemer/Menden und Ruhrgebiet sowie für den Anschluss an den Fernverkehr ist eine Bahnverbindung mit möglichst wenig Umsteigen deutlich besser geeignet als der Linienbus.

Was ist mit einer notwendigen besseren Radverbindung zwischen Hemer und Menden?

Der Radweg auf der bisherigen Bahntrasse wäre zweifellos eine „fahrtechnisch“ gute, schnelle und sichere Verbindung für Radler, außerdem mit relativ wenig Aufwand und landschaftsschonend zu errichten.

Der Bahntrassenradweg wäre aber keinesfalls ideal, vor allem nicht schön, u. a. weil er . überwiegend zu nah an der stark befahrenen B7 verläuft.

Es gibt alternative Trassen für einen Radweg zwischen Menden und Hemer, z. B. neben den Gleisen oder entlang der Oese; innerorts in beiden Städten sind schon jetzt die vorhandenen

Radwegabschnitte ganz annehmbar.

Das in Menden geplante Naherholungsgebiet an den Oeseteichen eignet sich hervorragend auch für einen regionalen Radweg.

Die Verbindung und erst recht eine parallele Streckenführung von Bahn und Rad sind für Radler äußerst nützlich und entsprechend beliebt, wie das Beispiel Ruhrtal-Radweg/Ruhrtalbahn beweist. Daher ist ein Nebeneinander von Radweg und Bahnstrecke anzustreben.

Wie könnte ein sinnvoller Bahn-Personenverkehr zwischen Hemer und Menden aussehen?

- Eine isolierte Zugverbindung für Personenverkehr nur zwischen Hemer und Menden wäre sicher nicht sonderlich interessant und kaum rentabel.
- Sehr viel günstiger wären aber die Aussichten für Verbindungen mindestens bis Fröndenberg mit Anschluss an die Obere Ruhrtalbahn und dann weiter nach Unna, also Verlängerung der bestehenden Verbindung Unna – Fröndenberg – Menden bis Hemer.
- Noch besser wäre eine Direktverbindung Hemer – Menden – Fröndenberg – [Schwerter Kurve] - Dortmund. Dann gäbe es Verbindungen zwischen Hemer/Menden und dem Ruhrgebiet sowie in Richtung Hochsauerland/Warburg/Kassel mit wenig oder ganz ohne Umsteigen.
- Von Hemer und Menden aus könnte Dortmund Hbf mit einer solchen Direktverbindung in etwa 40 Minuten (Menden) bzw. 50 Minuten (Hemer) erreicht werden, u. U. sogar noch schneller. Zurzeit braucht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Hemer aus mindestens 1,5 Stunden.
- Die Bahnverbindung dürfte nicht in (schädlicher) Konkurrenz in Form von echtem Parallelverkehr zu den Buslinien zwischen Hemer und Menden stehen.
- Eine entsprechende bedarfsgerechte und verträgliche Abstimmung zwischen Zugverkehr, Schnellbuslinie S 3 und MVG-Linie 1 müsste daher entwickelt werden, wobei die Bahn v. a. die Direktverbindung von Hemer-Mitte bis Menden- Mitte bedienen sollte, also mit wenigen Haltepunkten dazwischen (*möglichst nur Hemer-Becke und Menden-Obsthof*).

Warum passt eine Reaktivierung des Schienenverkehrs zur Landesgartenschau 2010 (LGS) in Hemer?

Eine Landesgartenschau ist ein großer Publikumsmagnet und erzeugt daher viel Verkehr. Viele Besucher werden aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet anreisen, wo ohnehin ein größerer Anteil Bahnnutzer lebt als in ländlichen Gegenden.

- Vollständige Hin- und Rückfahrt zur LGS mit dem Fahrrad oder in Verbindung mit einer Bahnreise bis Bhf. Fröndenberg oder Bhf. Menden kommt nur für einen eher kleinen Teil der Besucher in Frage.
- Straßen und Parkplätze sowie die Linienbusse in Hemer werden durch einen direkten Bahnanschluss vom Besucherverkehr entlastet.
- Die Landesgartenschau 2010 in Hemer ist eine günstige Gelegenheit zum Testlauf für die Schienenstrecke. Sollte die Bahnverbindung selbst bei dieser Großveranstaltung nicht genügend Fahrgäste bringen, dann könnte man danach immer noch über den endgültigen Abbau der Schienen entscheiden.
- Die LGS ist ein sehr guter Anschlag für die Bahnverbindung, der auch eine ausreichende Nachfrage für die Zeit danach vorbereiten und sichern könnte.

Nicht zuletzt nützt es dem Ansehen der LGS und der Stadt Hemer, wenn man es schafft, dieses große Ereignis mit der Wiederbelebung eines eigenen Bahnanschlusses zu verbinden. Denn damit hat die LGS Hemer eine weitere Besonderheit im Vergleich zu bisherigen Gartenschauen aufzubieten.

Sonderzüge verschiedener Art – mal modern, mal nostalgisch – können zu attraktiven Zubringern und auch Werbeträgern für die LGS werden.