

Fakten und Hintergründe zur Oesetalbahn

Der interkommunale Verkehrsentwicklungsplan der Städte Hemer, Iserlohn und Menden wurde 2003 erarbeitet und 2004 in den Räten der Städte beschlossen.

Er analysiert die aktuelle Verkehrssituation, macht Prognosen für die Zukunft und hält die Vorstellungen der beteiligten Städte zur zukünftigen Verkehrsplanung fest.

In ihm heißt es zur Bahnstrecke Hemer – Menden unter anderem:

In der Analyse:

Es lässt sich erkennen, dass die Potentiale des ÖPNV ... nur unzureichend ausgeschöpft sind.

Die Auswertung der Pendlerströme belegt die sehr engen Verknüpfungen der drei Städte untereinander.

*Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Iserlohn und Menden wurde 1989 eingestellt... **Damit fehlt eine zentrale leistungsfähige ÖPNV-Verbindung.***

Für die Verbindung Iserlohn-Hemer-Menden ... stellt sich die Frage nach einer Reaktivierung der ehemals vorhandenen Schienenverbindung, deren prinzipielle Machbarkeit bereits in einer baulichen Studie im Jahr 2000 nachgewiesen wurde. Um das Nachfragepotential einer Stadtbahnverbindung zwischen Iserlohn, Hemer und Menden abzuschätzen wurden Modellrechnungen durchgeführt.

Für eine Schienenverbindung zwischen Iserlohn und Menden, die im 30-Minuten-Takt verkehrt und nach Dortmund bzw. Unna weitergeführt wird, wurde ein Aufkommen von insgesamt 4.200 Fahrgästen je Werktag ermittelt. Die maximale Querschnittbelastung liegt auf dem Abschnitt Iserlohn – Hemer bei ca. 2.500 Fahrgästen und auf dem Abschnitt Hemer – Menden bei ca. 1.300 Fahrgästen werktäglich. Insgesamt können dadurch ca. 1.000 Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden.

Das abgeschätzte Nachfragepotential rechtfertigt den Betrieb einer Schienenverbindung; dies zeigt auch ein Vergleich mit anderen Schienenstrecken in der Region, die zum Teil deutlich geringere Fahrgastzahlen aufweisen.

Im Maßnahmenteil „ÖPNV“ für die Stadt Hemer:

Zentrales Projekt zur Verbesserung des ÖPNV in Hemer ist die Reaktivierung der Schienenanbindung für den Personenverkehr. Aufgrund der Tatsache, dass zwischen Hemer und Menden eine funktionsfähige Schienenverbindung besteht, könnte die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf dieser Verbindung sogar mittelfristig erfolgen.

Im Maßnahmenteil „ÖPNV“ für die Stadt Menden:

Das Konzept für den ÖPNV umfasst als zentrale Maßnahme die Reaktivierung der Schienenverbindung Hemer – Menden für den Personenverkehr.

Im Maßnahmenteil „ÖPNV“ für die Stadt Iserlohn:

Die Reaktivierung einer Schienenverbindung zwischen Iserlohn und Hemer/Menden gehört auch zu den zentralen ÖPNV-Projekten in Iserlohn.

Erklärter und eindeutiger politischer Wille der Städte Menden und Hemer sowie des Landrates war bis zur Landesgartenschau immer der Erhalt und die Reaktivierung der Strecke Menden-Hemer.

Am 13.7.04 in Menden und am 20.7.04 in Hemer wird eine gemeinsame Resolution der Städte Menden und Hemer beschlossen:

Die Räte der Städte Hemer und Menden sprechen sich gegen eine Stilllegung der Schienenstrecke Menden – Hemer aus.

Der Personenverkehr auf der ehemals durchgehenden Schienenverbindung Menden – Hemer – Iserlohn ist 1989 eingestellt worden. Seither verkehren auf dieser Hauptachse zwischen den drei Mittelzentren nur noch Linienbusse.

Um die Frage einer Reaktivierung der Schienenverbindung zu klären, haben die drei Städte Iserlohn, Hemer und Menden zunächst die bauliche Machbarkeit (Vössing-Gutachten 1999) und anschließend im Rahmen des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans (VEP 2003) das entsprechende Fahrgastpotenzial ermitteln lassen. Die bauliche Machbarkeit ist durch das Vössing-Gutachten nachgewiesen und in mehreren Varianten dargestellt worden.

Der von den Räten der Städte Hemer und Menden in gleichlautenden Beschlüssen im März bzw. im Juni 2004 verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan hat für die Gesamtstrecke Menden - Iserlohn ein Fahrgastaufkommen von über 4.100 Fahrgästen am Tag ermittelt. Für den Teilabschnitt Menden – Hemer liegt das Potenzial selbst bei einer Reaktivierung nur dieses Streckenabschnitts in einer Größenordnung von ca. 1.300 Personen und damit in einem Bereich, der den wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht.

In seiner abschließenden ÖPNV-Konzeption empfiehlt der Gutachter daher nicht nur langfristig die Wiederherstellung der Gesamtverbindung, sondern in besonderem Maße auch die baldige Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der betriebsbereiten Teilstrecke Menden – Hemer.

Zielsetzung aller Beteiligten ist es deshalb, im ersten Schritt die derzeit vorhandene und intakte Infrastruktur langfristig zu sichern, um in absehbarer Zeit wieder Personenverkehrszüge auf der Strecke Menden – Hemer fahren zu lassen. Hierdurch können sowohl die vorhandenen Pendlerbeziehungen zwischen Hemer und Menden als auch die Anbindung der Stadt Hemer an den Ballungsraum Rhein-Ruhr, insbesondere an die Oberzentren Dortmund und Hagen erheblich verbessert werden.

Die ÖPNV-Aufgabenträger Märkischer Kreis und Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL), in deren Nahverkehrsplänen die Strecke Iserlohn – Hemer – Menden als mögliche Stadtbahnstrecke ausgewiesen ist, werden gebeten, die bereits laufenden Verhandlungen mit DB Netz weiterzuführen und sich weiterhin intensiv dafür einzusetzen, dass geeignete Lösungen für den Erhalt und die Reaktivierung der Strecke gefunden werden.

Auf Grund der dargestellten Tatsachen, bekräftigen die Räte der beiden Städte Hemer und Menden hiermit einmütig ihren Willen, die drohende

Stilllegung der Bahnstrecke zu verhindern und fordern die zuständige DB Netz AG, Niederlassung West auf, alle diesbezüglichen Planungen einzustellen und die Strecke weiter in dem heute technisch guten und betriebsbereiten Zustand zu erhalten.“

Im Januar 2006 gibt der Märkische Kreis eine Stellungnahme zum Entwurf des Integrierten Gesamtverkehrsplans für das Land NRW ab. Dort heißt es zur Bahnstrecke Menden-Hemer-Iserlohn:

Nr 11104 Iserlohn - Menden:

Diese Maßnahme zielt auf die Wiederherstellung einer leistungsfähigen Verbindung auf der bevölkerungsreichsten Siedlungsachse im Märkischen Kreis. Der Gutachter kommt in seiner Bewertung der Maßnahme zu einem guten Kosten-Nutzen-Quotienten von 1,58. Dies ist vor dem Hintergrund eines hohen Fahrgastpotenzials auch nachvollziehbar. Obwohl dieser Wert über dem vieler Maßnahmen liegt, welche als disponible Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen werden, wird dieses Vorhaben nicht berücksichtigt. Eine Erklärung dafür fehlt gänzlich.

Vor dem Hintergrund erheblicher Kosten durch großen baulichen Aufwand im Abschnitt Iserlohn – Hemer (dort ist die alte Trasse nicht mehr vorhanden) wurde durch den Märkischen Kreis im März 2005 fristgerecht an die IGVP-Akteure die Bitte heran getragen, neben der Gesamtreaktivierung der Strecke auch eine leichter realisierbare und deutlich kostengünstigere Variante zu untersuchen, welche lediglich eine Wiederinbetriebnahme der vorhandenen und betriebsbereiten Infrastruktur im Abschnitt Menden – Hemer vorsieht. Gestützt wurde der Vorschlag auf Ergebnisse der interkommunalen Verkehrsentwicklungsplanung der Städte Iserlohn, Hemer und Menden.

Da die zu erwartenden Kosten einer Teilreaktivierung ungleich niedriger ausfallen werden als bei einer Reaktivierung der Gesamtstrecke, dürfte die Bewertung zu einem noch besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis führen als bei der hier betrachteten Variante.

Mit einer Teilreaktivierung würde zudem für die Stadt Hemer die Wiederanbindung an das regionale Schienennahverkehrsnetz möglich.

Eine Berücksichtigung des Vorschlags fand offenkundig nicht statt. Eine Begründung erfolgt nicht.

Zu fordern ist, dass eine Teilreaktivierung Menden – Hemer mit Zeithorizont bis 2015 Berücksichtigung im zukünftigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan findet. Eine Gesamtreaktivierung sollte mit Perspektive nach 2015 aufgenommen werden.

Am 11.5.07 bewertet die Kreisverwaltung die Strecke für den Güterverkehr (Drucksache Nr. FD 60/7/732):

Konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene;

hier: Stellungnahme der Verwaltung, Darstellung der Sach- und Rechtslage

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bat für die Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr am 23.05.2007 um die Aufnahme des Tagsordnungspunktes „Konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene“.

Die Verwaltung wurde gebeten,

- eine Sachstandsbericht über die derzeit vorhandenen Umschlagmöglichkeiten zur Holzverladung auf die Bahn im MK zu geben und auszuführen,*
- welche konzeptionellen Überlegungen es in der Verwaltung des MK zum zukünftigen Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene im Zuge der strategischen Vorhaltung gibt.*

1. Holzverladung auf die Bahn im Märkischen Kreis

1.1 „Kyrill“ und die Folgen im Märkischen Kreis

Innerhalb kürzester Zeit richtete der Orkan „Kyrill“ am 18. und 19. Januar 2007 verheerende Schäden in den Waldgebieten Nordrhein-Westfalens an. Kernschadenszentrum ist dabei das Sauerland. Das Schadensvolumen in NRW beläuft sich auf rund 15 Mio. Festmeter Holz. Im Märkischen Kreis sollen geschätzt ca. 2,5 Mio. Festmeter Holz betroffen sein.

1.2 Aufarbeitung und Vermarktung der „Sturmholzes“

Über 90 Prozent der Bäume sind mit der Wurzel geworfen, der Rest durch den Orkan abgebrochen. Dieses gebrochene Holz ist nur eingeschränkt verwertbar. Das Wurfholz dagegen soll normal verarbeitet werden können.

Um das Holz wirtschaftlich nutzen zu können, ist es aber schnellstmöglich aus den Wäldern zu bergen und Abnehmern zuzuführen. Dazu sind sowohl entsprechende Aufarbeitungskapazitäten als auch Transportkapazitäten notwendig. Da die regionalen Abnehmer die angefallenen Holzmengen bei weitem nicht aufnehmen können, ist eine überregionale Vermarktung zwingend notwendig. Die Vermarktung erfolgt nicht nur europaweit sondern aufgrund der großen Holz Nachfrage weltweit.

Bedingt durch die dafür notwendigen Kapazitäten und die spezifischen Transportkosten wird Rohholz über längere Distanzen soweit möglich per Bahn oder Binnenschiff transportiert.

Nach dem 19.01.2007 wuchs die Nachfrage nach Verlademöglichkeiten und Transportkapazitäten der Bahn in der Region sprunghaft an.

In Folge der Sturmkatastrophe „Kyrill“ rückte damit die Bahn als Güterverkehrsmittel plötzlich wieder ins öffentliche Bewusstsein. Deutlich wurde, dass die heimische Forstwirtschaft auf eine funktionsfähige Bahn-Infrastruktur angewiesen ist.

1.3 Abtransport des „Sturmholzes“ per Bahn

Die Suche nach Verlademöglichkeiten für das Holz zeigte rasch, dass dazu notwendige Infrastrukturkapazitäten nicht mehr im ausreichenden Maße zur Verfügung stehen - DB Netz hat in den vergangenen Jahren in der Region nahezu alle für die Holzverladung nutzbaren Gleisanlagen aufgegeben.

So konnte DB Netz Anfang Februar - abgesehen von einem durch Railion (der Güterverkehrsschwester im DB-Konzern) genutzten Ladegleis in Lüdenscheid-Brücke - keine Umschlagmöglichkeit für Holz im Märkischen Kreis nennen. Nächste mögliche Ladestellen wären Lennestadt-Grevenbrück und Schwerte.

...

1.5 Bewertung der aktuellen Situation

Auf der Basis der vorliegenden Informationen lässt sich folgende Ersteinschätzung geben:

- Unmittelbar nach der Sturmkatastrophe standen im MK fast keine geeigneten Holzumschlagmöglichkeiten zur Verfügung. Ursache dafür ist der weitgehende Rückbau der DB-Gleis- und -Verladeanlagen sowie der Abbau von Gleisanschlüssen.
- Die noch verbliebene Güterverkehrsinfrastruktur ließ an wenigen Stellen aber zu, mit relativ geringen Investitionen z.T. provisorisch den Holz-Umschlag aufzunehmen.
- In einem großen Teil des Bahnnetzes im MK sind in Folge des Infrastrukturrückbaus die Voraussetzungen für eine kurzfristige Wiederaufnahme von Güterverkehr nicht mehr gegeben. Hier wären erst Neuinvestitionen erforderlich.
- Herauszustellen ist die Bedeutung des kommunalen Engagements: Obwohl keine gesetzliche Zuständigkeit besteht setzen sich Kommunen – hier sind insbesondere die Städte Lüdenscheid und Hemer zu nennen – für die Holzverladung ein und schufen vor Ort dringend benötigte Umschlagkapazität.
- Die Beispiele Lüdenscheid und Hemer zeigen aber auch, dass in Zukunft solche Möglichkeiten immer weniger gegeben sein dürften, da aktuell für Bahnzwecke nicht genutzte Flächen anderweitig verwertet werden sollen.

2. ...

Im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr des Märkischen Kreises am 09.10.2007 gibt die Kreisverwaltung eine Stellungnahme ab (Drucksache Nr. FD 60/7/810):

*TOP: Zukunft der Bahnstrecke Hemer - Menden
Stellungnahme zur Anfrage vom 23.05.07*

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr am 23.05.2007 wurden Fragen bezüglich der Zukunft der Bahnstrecke Hemer – Menden sowie den Möglichkeiten, auf dieser Strecke Personenverkehr durchzuführen, gestellt.

...

Nachfolgend ein Überblick zur aktuellen Situation und zu möglichen Perspektiven der Strecke:

Mit „Kyrill“ wurde deutlich, dass

- es kaum noch Güterverkehrs-Infrastruktur in der Region gibt,
- sehr kurzfristig aber Bedarf an Verlademöglichkeiten entstehen kann,
- Umschlagsmöglichkeiten aber nur dort eingerichtet werden können, wo überhaupt geeignete Gleisanlagen noch vorhanden sind.

Bezüglich der weiteren Zukunft der Strecke Hemer – Menden stehen drei Fragen in nächster Zeit zur Beantwortung an:

- 1.) Welche Rolle kommt der Strecke im Rahmen der Landesgartenschau Hemer 2010 zu?
- 2.) Kann die Infrastruktur über das Ende der „Kyrill“-Transporte hinaus gesichert werden, um z.B. für andere Güter- oder Sonderverkehre zur Verfügung zu stehen?
- 3.) Wird langfristig eine Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke angestrebt?

1. Als Ereignis von landesweiter Bedeutung zielt die Landesgartenschau auf einen großen Einzugsbereich. Neben der Bahnanbindung über den Stadtbahnhof Iserlohn kommt dabei auch der Strecke Menden – Hemer Bedeutung zu: Aufgrund der nur noch minimalen Gleisanlagen im Bahnhof Iserlohn können neben dem regulären Verkehr keine Sonderzüge mehr nach Iserlohn verkehren. Über die Strecke Menden – Hemer hingegen ist es möglich, speziell zu vermarktende Sonderzüge heranzuführen.

In Hemer können zudem dank der vorhandenen Weichen z.Z. auch noch (Dampf-)

Lokomotiven für die Rückfahrt umgesetzt werden. Neben Sonderzügen ist z.B. auch denkbar, auf der Strecke – etwa zwischen Fröndenberg und Hemer – einen zur Gartenschau passend gestalteten Triebwagen („Gartenschau-Express“) verkehren zu lassen. Hier kann auch auf Erfahrungen von anderen Gartenschauen bzw. Großveranstaltungen zurückgegriffen werden. Sonderverkehre zu Großveranstaltungen werden von den Aufgabenträgern seit Jahren bestellt. So organisiert und finanziert der ZRL kontinuierlich Zusatzzüge zu Großveranstaltungen (z.B. Allerheiligenkirmes Soest), regionalen Veranstaltungen (z.B. Menden a la Carte) oder zur Wintersportsaison und im Advent.

2. Derzeit ist nicht absehbar, wie lange die Strecke für die Abfuhr des „Kyrill“-Holzes benötigt wird. Absehbar ist hingegen, dass nach einem Ende der Streckenpacht durch die Stadt Hemer bei Ausbleiben weiterer Aktivitäten die Strecke endgültig aufgeben werden dürfte. **Damit gehen die letzten Güterverlademöglichkeiten im weiten Umkreis unwiederbringlich verloren.** Hier ist also in der Region zu klären, welche Kapazitäten mittelfristig benötigt werden und wie ihre Vorhaltung finanziert werden kann.

3. Soll auf der Strecke wieder vertakteter Schienenpersonennahverkehr stattfinden, so muss die Infrastruktur dafür natürlich hergerichtet werden. Der Streckenzustand entspricht aktuell den Anforderungen an eine nur für Güterverkehr genutzte Strecke. Insbesondere die

Steckenhöchstgeschwindigkeit müsste wieder angehoben werden. Gemäß BOA dürfen auf einer Anschlussbahn nur 25 km/h gefahren werden, nach der für DB-Strecken geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind – bei entsprechendem Zustand der Strecke – selbstverständlich höhere Geschwindigkeiten zulässig. Der für eine Sanierung der Strecke notwendige Investitionsbedarf wäre im Detail zu ermitteln. **Die im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn, Hemer und Menden ermittelten Fahrgastpotenziale lassen erkennen, dass - auch ohne Durchbindung nach Iserlohn - ein gutes Nachfragepotenzial besteht.** Heute verkehren werktäglich 3 Busse pro Stunde und Richtung zwischen Hemer und Menden. Der Linienbus benötigt dafür planmäßig 20 Minuten, wohingegen der Zug zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn – bei vier Zwischenhalten – die Strecke in 13 Minuten fuhr. Wie in Drucksache FD 60/7/805 ausgeführt wird, sollte mit den Anliegerkommunen baldmöglichst abgestimmt werden, welche verkehrliche Rolle die Strecke mittel- bis langfristig spielen soll.

Im Mai 07 wird der Antrag der Grünen im Mendener Rat einstimmig beschlossen:

Erhalt der Bahnstrecke Menden-Hemer für die Landesgartenschau 2010

Am 2.5.2007 hat NRW-Umweltminister Uhlenberg bekannt gegeben, dass die Stadt Hemer den Zuschlag für die Landesgartenschau 2010 erhalten hat.

In den nächsten Jahren werden wir uns als Stadt Menden sicherlich noch konkreter mit den Auswirkungen und Chancen, die sich für Menden ergeben, auseinandersetzen.

Schon jetzt halten wir es aber als GAL-Fraktion für notwendig, dass wir uns erneut mit den Möglichkeiten des Erhalts der Schienenverbindung zwischen Menden und Hemer und des Aufbaus eines Stadtbahnbetriebes zwischen Hemer und Iserlohn beschäftigen.

Denn mit der Aufgabe dieser Schienenverbindung hat Hemer nun keinerlei Anbindung an den überregionalen ÖPNV mehr.

Für die Landesgartenschau halten wir gerade diese Anbindung für zwingend notwendig, damit die Besuchergruppen komfortabel, preisgünstig und umweltbewusst reisen können.

Wir beantragen also hiermit, dass die Verwaltung hierzu tätig wird und mit den Nachbarstädten Hemer und Iserlohn die Möglichkeiten einer Reaktivierung des Schienenverkehrs erörtert.

Ebenso sollten gemeinsam mit dem Märkischen Kreis, dem Zweckverband Ruhr-Lippe sowie der DB-Netz AG Wege zum Erhalt der Strecke gesucht werden.

In einer der nächsten Ratssitzungen sollte die Verwaltung über diese Gespräche berichten und konkrete Handlungsschritte zum Erhalt der Bahnstrecke vorlegen.

Ein Bruch der politischen Willenslage in Hemer kam erst mit der Planung des Kreuzungsausbaues Ostenschlahstraße für die LGS. Die Kreuzung liegt hinter dem Bahnhof Hemer und wurde von den in Richtung Iserlohn verlaufenden Schienen gekreuzt. Die für den Ausbau benötigte kleine Fläche konnte von Hemer nur unter der Voraussetzung erworben werden, dass die gesamte Trasse mitgekauft wird. Zur Refinanzierung dieses Trassenkaufs verfolgt Hemer daraufhin den Radweg (finanziert durch Bundesmittel). Der Abbau der Schiene wurde also nur beschlossen, um einen Kreuzungsaubau zu finanzieren.

Im Mai 2008 leitet Hemer die Flächennutzungsplanänderung ein:

*Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am 08.05.2008
Einleitungsbeschluss zur 52. FNP-Änderung*

I. Beschlussvorschlag

Die Einleitung der 52. Änderung des Flächennutzungsplans wird beschlossen.

II. Begründung

Der Flächennutzungsplan weist gegenwärtig sowohl für die Fläche des eigentlichen Bahnhofs als auch für die nördlich anschließende Gleistrasse Richtung Menden „Fläche für Bahnanlage“ aus.

Diese Festsetzung entspricht nach dem zum 31.05.2008 vorgesehenen Ende des Bahnbetriebs (Ende der Pachtdauer für die Holzverladung) nicht länger der verkehrlichen Zielsetzung. Diese wurde mit Beschluss des Rates vom 11.12.2007 wie folgt neu festgelegt:

- Die Stadt vertritt das verkehrspolitische Ziel, die Bahnstrecke Menden – Hemer zur dauerhaften Sicherung eines durchgehenden Trassenbands in einen regionalen Radweg umzuwandeln.*
- Das Gelände im Bereich des Bahnhofs soll temporär zur Landesgartenschau teilweise als Parkplatz genutzt werden.*

Dementsprechend ist es erforderlich, das Trassenband Menden – Hemer, beginnend an der Stadtgrenze (Edelburg) bis zum Bahnübergang Stephanstraße und in Fortsetzung auch auf dem Bahnhofsgelände selber eine durchlaufende Trasse als „Flächen für den überörtlichen Verkehr“ mit der Zweckbestimmung – Regionaler Radweg / Stadtbahn – festzusetzen, um dem zuvor genannten Ratsbeschluss gerecht zu werden.

Diese Festsetzung ermöglicht sowohl die zeitnah angestrebte Umwandlung in einen überörtlichen Radweg (dieser wird Teil des landesweiten Radwegenetzes) als auch die Sicherung der Trasse für eine mögliche Wiederaufnahme des Schienenverkehrs (Stadtbahn) zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt. Eine Umwandlung der Trasse als Straße für den motorisierten Individualverkehr ist dagegen ausgeschlossen.

Im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) bleibt durch diese Festsetzung auch die seitens des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) eindringlich erbetene Sicherung einer Bus-Schiene-Verknüpfung weiterhin gewährleistet.

Für das verbleibende Gelände des Bahnhofs soll die Festsetzung „Gemischte Baufläche“ erfolgen. Diese Festsetzung wird einerseits der vorgesehenen ‚Interimsnutzung‘ Grünfläche, Parkplatz gerecht, die bis nach der Landesgartenschau dort stattfinden soll. Andererseits ermöglicht die Festsetzung „Gemischte Baufläche“ Nutzungen, die auf Innenstadtnähe angewiesen sind. Da das Einzelhandelsgutachten der BBE von 2007 den Ausschluss auch kleinerer Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment empfiehlt, sollte die Festsetzung noch die Zulassung von Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetrieben mit nicht zentrenrelevanten Warengruppen ermöglichen. Durch die Festsetzung „Gemischte Baufläche“ wird dies auch langfristig ermöglicht.

III. Finanzielle Auswirkungen

Die Mittel für die Veröffentlichung des Planverfahrens und andere verfahrensbedingte Kosten stehen haushaltsmäßig im Produkt Bauleitplanung zur Verfügung.

Am 25.9.08 beschließt Menden die FNP-Änderung:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen 25.09.2008

31. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Menden (Sauerland)

Umwandlung der Bahnverbindung Hemer-Menden von der Stadtgrenze bis zur Anbindung an die Hönnetalbahn von Fläche für Bahnanlagen in Fläche für den Überörtlichen Verkehr mit der Zweckbestimmung „Regionaler Radweg / ÖPNV-Trasse“

In Hemer wie in Menden wird dieser Beschluss zum Rückbau der Schiene mit der Sicherung der Trasse als Verkehrsraum begründet mit der Option, später wieder Schienen zu legen.

Am 04.05.2010 beschließt der Rat der Stadt Menden:

Der Rat der Stadt Menden bekundet das hohe Interesse Mendens an einer attraktiven Schienenverbindung nach Dortmund. Menden bietet mit seinen rd. 60.000 Einwohnern und vier Haltepunkten entlang der Hönnetalbahn ein hohes Fahrgastpotenzial, das im Schienenverkehrsangebot berücksichtigt werden soll. Andererseits kann durch eine bessere Anbindung auch das touristische Potenzial der Hönnetal-Region für Besucher aus dem Dortmunder Raum erschlossen werden. Der Rat ersucht daher den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe, bei den anstehenden Planungen zur Neuausschreibung des Sauerlandnetzes die Interessen der Stadt Menden zu berücksichtigen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zur Neuausschreibung des Sauerlandnetzes im Hinblick auf eine bessere Schienenanbindung Mendens an Dortmund zu begleiten.

Ergänzend wird die Verwaltung beauftragt, die Aufnahme der Strecke Menden-Hemer-Menden in das Sauerlandnetz bei den Verhandlungen mit dem ZRL zu berücksichtigen.

Am 24.02.2011 hat der Ausschuss für Umwelt, Planen, Bauen der Stadt Menden noch einmal eindeutig bekräftigt, dass er auf der Strecke Menden – Hemer statt eines Radwegs vorrangig die Reaktivierung des Bahnverkehrs wünscht. Die Verwaltung wurde beauftragt, in diesem Sinne die notwendigen Schritte zu unternehmen.

(Protokoll liegt leider noch nicht vor)

Der Märkische Kreis hat am 10.02.2011 seine Stellungnahme an den NWL zur Neuerstellung des Nahverkehrsplans Schienenpersonennahverkehr (SNVP) einstimmig beschlossen. Im Beschluss wird die Strecke Menden – Iserlohn besonders hervorgehoben:

*Der Kreistag stimmt der Stellungnahme der Verwaltung zum Entwurf des ersten Nachverkehrsplans des NWL zu.
Der Kreistag schließt sich den Forderungen der Städte Menden, Hemer und Iserlohn an, die Strecke Menden – Iserlohn in den Nahverkehrsplan des NWL in das Kapitel 8.2 „Untersuchung und Bewertung/weiterer Bedarf“ aufzunehmen. Die Strecke ist entsprechend auch in Karte 26 darzustellen.*

Im Text der Stellungnahme heißt es u.a.:

5) Zusammenfassung Kernpunkte

... 3. Um die im NVP erkannte Notwendigkeit einer besseren Anbindung Mendens an das Oberzentrum Dortmund zu erreichen, ist eine schnelle Direktverbindung aus dem Raum Menden / Hönnetal / Hemer nach Dortmund zu entwickeln.

Dieser Raum umfasst ein Potenzial von über 100.000 Einwohnern. Belegt werden die Möglichkeiten einer solchen Verbindung durch den Erfolg der Linie RE 57 (Direktverbindung Oberes Ruhrtal – Dortmund).

... 5. Gestützt auf einen Beschluss des Rates der Stadt Hemer sowie entsprechende Stellungnahmen der beiden anderen Kommunen soll die Strecke Iserlohn – Hemer – Menden in den NVP unter die Kategorie „Bewertung und Untersuchung / weiterer Bedarf“ (Kapitel 8.2) aufgenommen werden. Damit wird die Basis gelegt, für das Siedlungsband eine Untersuchung anzustoßen, in der die Defizite der unzureichenden Anbindung untereinander sowie zu den Oberzentren Hagen und Dortmund untersucht und in ein tragfähiges Konzept überführt werden.

II. Einzelmaßnahmen / -stellungen

... II.2 Es wird ausgeführt, dass ca. 1,2 Mio. der 5,7 Mio. Einwohner im NWL-Gebiet keinen Zugang zum SPNV in ihrer Gemeinde haben. Die größten davon betroffenen Gemeinden sind Bergkamen und Hemer. Der NVP sollte die fehlende SPNV-Erschließung einwohnerstarker Kommunen in der Ballungsrandzone als Defizit benennen und den Bedarf zur Prüfung von Lösungsmöglichkeiten formulieren.

...//.6 ... Der Nahverkehrsplan sollte aufzeigen, dass im Rahmen der Planungen für ein künftiges Sauerland-Netz Möglichkeiten erarbeitet werden, um das Mittelzentrum Menden (56.000 Einwohner) umsteigefrei an sein Oberzentrum Dortmund anzubinden.

Dies wird durch die Stellungnahme der Stadt Menden bezüglich der Anbindung der Stadt an das Oberzentrum Dortmund unterstrichen: Die Stadt Menden liegt in der Ballungsrandzone des Ruhrgebiets (s. Kap. 2.3.1). In den Kapiteln 4.2.3 (mit Schwerpunkt Direktverbindung) und 4.5

sowie im Teil B (streckenspezifische Handlungskonzepte) wird die Notwendigkeit einer besseren Anbindung Menden an das Oberzentrum Dortmund beschrieben. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beschränken sich aber in erster Linie auf einen besseren Übergang von der Hönnetal auf die Ruhrthalbahn im Bahnhof Fröndenberg.

Im Interesse der Stadt Menden (sowie aller weiteren Anlieger der Hönnetalbahn) sollten auch weitergehende Maßnahmen, wie z. B. Flügelungskonzepte, in die Maßnahmenuntersuchung einbezogen werden. Dies entspricht auch der aktuellen Beschlusslage der zuständigen politischen Gremien der Stadt Menden.

Der Nahverkehrsplan sollte die Bedeutung der Stadt Menden stärker berücksichtigen, handelt es sich doch um ein Nachfragepotenzial von ca. 60.000 Einwohnern. Nimmt man die Städte Balve und Neuenrade hinzu, wohnen im Einzugsbereich der Hönnetalbahn rd. 85.000 Menschen. Und schließlich würde dieses Potenzial durch die Anbindung Hemers auf 120.000 Einwohner anwachsen.

Anschaulich wurde das Potenzial des SPNV im Direktverkehr Hemer - Dortmund durch Sonderfahrten des Oesetalbahnvereins im Oktober dieses Jahres. Die durchgeführten Fahrten waren sehr stark nachgefragt und die Reaktionen der Fahrgäste durchweg positiv.

Zum Nachfragepotenzial einer schnellen Anbindung an das Oberzentrum Dortmund zählen - neben Berufs- und Ausbildungsverkehren - vor allem Freizeitverkehre (Einkaufen / Besuch von Kultur- und Sportveranstaltungen), die in der Darstellung der Pendlerverflechtungen in Kap. 2.3.3 fehlen. Und in steigendem Maße sind die Städte des Hönnetals auch an Freizeitpendlern aus dem Ruhrgebiet interessiert. Insbesondere der Tagestourismus bietet hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Bedeutung große Entwicklungsmöglichkeiten für Menden, Hemer, Balve und Neuenrade.

Ausführlich werden in der Stellungnahme des MK die einzelnen Eingaben der Städte Hemer, Iserlohn, Menden zur Reaktivierung der Bahnstrecke Menden-Hemer (-Iserlohn) wiedergegeben:

Reaktivierung von Strecken (Kapitel 8.2.)

Bezüglich der Strecke Menden – Hemer (– Iserlohn) wurde von allen drei Kommunen Stellung genommen:

Der Rat der Stadt Hemer hat in seiner Sitzung am 14.12.2010 beschlossen:

Der Rat der Stadt Hemer bittet den Zweckverband Westfalen-Lippe um Aufnahme der Strecke Iserlohn – Hemer – Menden in das Kapitel 8.2 in die Kategorie „Bewertung und Untersuchung / weiterer Bedarf“.

Begründet wird dies wie folgt:

Der Nahverkehrsplan des NWL sollte eine Raumbetrachtung für den nördlichen Märkischen Kreis beinhalten um die Defizite, die durch die Stilllegung und den teilweisen Abbau der Strecke Iserlohn – Hemer – Menden entstanden sind, zu beheben. Hierzu ist es entsprechend der gewählten Systematik des NVP-Entwurfs erforderlich, dass die Gesamtstrecke im Kapitel 8.2 in der Rubrik „Untersuchung und Bewertung / weiterer Bedarf“ aufgelistet wird.

Hierzu wird folgende inhaltliche Erläuterung gegeben:

Die ehemals durchgehende Strecke Iserlohn – Hemer – Menden hat den

nördlichen Märkischen Kreis erschlossen und über die Bahnhöfe Letmathe an die Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) und Fröndenberg an die obere Ruhrtalbahn (Hagen – Kassel) angeschlossen. Im Jahr 1989 ist der Personenverkehr dauerhaft eingestellt worden, der Abschnitt Iserlohn – Hemer ist in der Folge abgebaut und teilweise umgenutzt worden. Im Jahr 2007 nach Abzug der Bundeswehr aus Hemer wurde dann auch die verbliebene Reststrecke nach Menden stillgelegt, da es außer der Bundeswehr keinen weiteren Güterverkehr mehr gab. (Nach dem verheerenden Sturm Kyrill sah sich die Stadt Hemer deshalb gefordert, die Strecke auf eigene Kosten zu reaktivieren, um für die enormen Mengen an Sturmholz einen Verladebahnhof zur Verfügung zu stellen).

Hemer hat hierdurch seinen direkten Anschluss an das regionale Schienennetz verloren, dies kann man durchaus als Standortnachteil werten. Seit 1989 hat es deshalb seitens der Stadt zahlreiche Versuche gegeben, die Stadt wieder an den Schienenverkehr anzubinden. Aus diesem Grund ist gemeinsam mit den Nachbarstädten zunächst die bauliche Machbarkeit einer Stadtbahn ermittelt worden (Vössing-Gutachten 1999), im weiteren Verlauf ist dann im Rahmen des interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans auch das Fahrgastpotenzial einer solchen Bahnverbindung abgeschätzt worden (VEP 2003). **Mit täglich ca. 4.200 Fahrgästen zwischen Iserlohn und Hemer sowie 1.300 Fahrgästen zwischen Hemer und Menden haben sich dabei Werte ergeben, die denen der umliegenden Strecken (Ardey-Bahn, Volmetalbahn) entsprechen. Der VEP hat von daher die Wiederherstellung einer Bahnverbindung mittel- bis langfristig empfohlen.**

In der Analyse bestätigt der Entwurf des Nahverkehrsplans im Kern diese seinerzeit ermittelten Sachverhalte. So wird auf Seite 32 festgehalten: „79 Städte und Gemeinden haben keinen SPNV-Anschluss, als größte darunter z.B. Bergkamen mit ca. 51.000 Einwohnern und Hemer mit ca. 38.000 Einwohnern“. Weiter wird auf Seite 34 dargelegt: „Stärkste Pendlerströme, in deren Verbindung kein SPNV-Angebot besteht, sind die Nahbereichsverbindungen Iserlohn – Hemer (8.800) und Netphen – Siegen“.

Dieser richtigen Analyse, die sich im Übrigen auch mit den Ergebnissen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP 2006) deckt **(die SPNV-Strecken Iserlohn - Menden und Netphen - Siegen hatten NRWweit die besten Nutzen-Kosten-Verhältnisse)**, folgen in den Maßnahmenkapiteln aber keinerlei Konzepte oder Maßnahmen. Dies ist aus Sicht der Stadt Hemer nicht akzeptabel, zumal für durchaus kleinere Städte eine Auflistung der dortigen Schienenanbindung bereits jetzt im Entwurf des NVP vorgesehen ist. (Brilon-Stadt mit 27.000 EW, Meinerzhagen mit 21.000 EW, Barntrup + Dörentrup mit zusammen 18.000 EW, Sundern mit 29.000 EW). Hier ist aus Sicht der Stadt Hemer eine Gleichbehandlung geboten.

Der Stadt Hemer ist bewusst, dass insbesondere auf dem ab- und überbauten Abschnitt Iserlohn – Hemer die Wiederherstellung einer Bahnverbindung durchaus problematisch ist, da die alte Trasse nicht mehr zur Verfügung steht. Aber gerade deshalb ist es aus Sicht der Stadt Hemer mehr als erforderlich, für den Gesamttraum nördlicher Märkischer Kreis eine Untersuchung anzustoßen, in der die bekannten Defizite der unzureichenden Anbindung untereinander sowie zu den Oberzentren Hagen und Dortmund analysiert, bewertet und in ein tragfähiges Konzept überführt werden.“

Von daher ist es aus Sicht der Stadt Hemer erforderlich, dass die Strecke

Iserlohn – Hemer – Menden im eingangs genannten Kapitel des Nahverkehrsplans aufgelistet wird. Nur so erhält der Aufgabenträger ein Mandat, eine Untersuchung im vorgenannten Umfang erstellen zu lassen.

Die Stadt Iserlohn führt zu Kapitel 8.2. des NVP-Entwurfs aus:

In einem zusätzlichen Kapitel über weitere zu bewertende Strecken wäre die Verbindung Hemer - Menden zu benennen, da es auf kommunaler Ebene entsprechende positive Signale zur Trassensicherung gegeben hat. Die Stadt Iserlohn hat gemeinsam mit den Städten Hemer und Menden die bauliche Machbarkeit (1998) und die Fahrgastpotenziale (2004) einer durchgängigen Verbindung Iserlohn - Hemer - Menden untersuchen lassen. In einem gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan der drei Kommunen wird die Wiederherstellung einer Bahnverbindung (Mischform 'Regionalstadtbahn') langfristig empfohlen. Auch die 'Integrierte Gesamtverkehrsplanung' (IGVP) des Landes NRW von 2006 kommt zu einem sehr guten Nutzen-Kosten-Verhältnis für diese Verbindung. Allerdings folgten keine weiteren Schritte, z.B. in Form von Konzepten zur Entwicklung des Schienenverkehrs im nördlichen Märkischen Kreis. Auf dem Abschnitt Iserlohn - Hemer ist die Wiederherstellung einer Bahnverbindung als klassische Eisenbahn (nach EBO) durchaus problematisch, da die alte Trasse teilweise überbaut ist oder nicht mehr zur Verfügung steht. Eine Trassierung nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) ist in mehreren Varianten jedoch möglich. Da dieser Teil der Strecke somit einem Neubau gleichkommt, wäre er auch unter 8.3 zu benennen. Auch wenn dieser Teilabschnitt der Strecke nicht dem klassischen Eisenbahnverkehr zugerechnet werden könnte, sollte der NVP des Zweckverbandes die Strecke benennen. An beiden Enden der "Straßenbahntrasse" geht er in das Netz und den Betrieb der Eisenbahn über.

Die Stadt Menden nimmt bezüglich einer Reaktivierung der Schienenverbindung Menden - Hemer (- Iserlohn) folgendermaßen Stellung:

In Kapitel 8.2 des Entwurfs wird der Themenkomplex "Reaktivierung von Strecken" behandelt. Die Schienenverbindung zwischen Menden und Hemer findet an dieser Stelle keine Erwähnung.

Die Stadt Menden verfolgt weiterhin das Ziel, die Strecke Menden - Hemer für den SPNV zu reaktivieren. Die zuständigen politischen Gremien haben dies in mehreren Beschlüssen zum Ausdruck gebracht.

Der gemeinsame Verkehrsentwicklungsplan Hemer - Menden - Iserlohn hat den grundsätzlichen Nutzen einer Reaktivierung durch Berechnung der Verkehrsnachfrage unterstrichen.

Die Strecke Menden - Hemer ist dabei auch als Teilstück der Verbindung Menden -Iserlohn zu sehen. Auch in diesem Fall hat der interkommunale Verkehrsentwicklungsplan ein großes Nachfragepotenzial berechnet. Stellt die Achse Menden - Hemer - Iserlohn doch eine Städte-Agglomeration mit insgesamt rd. 200.000 Einwohnern und sehr intensiven

Pendlerverflechtungen dar. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2000 hat zudem die bauliche Realisierbarkeit der Schienenverbindung bestätigt.

Aus den genannten Gründen sollte die Strecke Menden - Hemer - Iserlohn in den Nahverkehrsplan des NWL in das Kapitel 8.2 „Untersuchung und Bewertung / weiterer Bedarf“ aufgenommen werden.

