



IHK-Verkehrsausschuss begrüßt Pläne zur Reaktivierung der Röhrtalbahn

Ist es verkehrspolitisch sinnvoll und ökonomisch vertretbar, nach 40 Jahren auf der Röhrtalbahn wieder Personenverkehr zu betreiben? Was zunächst wie eine rhetorische Frage klingt, beantwortet der IHK-Verkehrsausschuss nach eingehender Diskussion mit einem klaren Ja!

Die Skepsis bei den meisten Ausschuss-Mitgliedern war spürbar, als die ebenfalls dem Gremium angehörenden Schienen- und Nahverkehrs-Vertreter Johann Ubben (RLG-Schienenverkehr), Thomas Ressel (Zweckverband Nahverkehr – NWL) und Hauke Möller (RLG-Busverkehr) gemeinsam Pro und Contra einer Reaktivierung des Schienenverkehrs auf der rund 13,6 Kilometer langen Strecke zwischen Sundern und dem Bahnhof Neheim-Hüsten beleuchteten. Mehr als 13 Millionen Euro müssten investiert werden, um Gleis, Bahnübergänge und Bahnhöfe auf einen Mindeststandard zu bringen, berichtete Johann Ubben als Vertreter des Streckeneigentümers. „Bei der Realisierung der Mischvariante mit Geschwindigkeiten von 40/60/80 km/h ist inklusive Haltezeiten mit einer Fahrzeit von rund 25 Minuten zu rechnen“, ergänzte Thomas Ressel. Das sei ausrei-

chend für einen stündlichen Pendelzug mit direkter Verknüpfung an den Takt der Oberen Ruhrthalbahn. Genau diese Anbindungsmöglichkeit mache eine Schienenverbindung attraktiv und lasse einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV erwarten. Ressel: „Eine Potenzialanalyse geht von werktäglich rund 1.400 bis 1500 Fahrgästen aus, von denen der Großteil vom PKW umsteigt.“

„Unter verschiedenen Annahmen hat die Analyse einen Nutzen-Kosten-Faktor zwischen 1,25 und 1,5 ergeben.“ Die Investition in Infrastruktur und Wagenmaterial sei daher ökonomisch sinnvoll, vervollständigte Hauke Möller das Gesamtbild. Dem Bus-Experten ist dabei natürlich bewusst, dass ein Teil der Fahrgäste vom Bus auf die Schiene umsteigt. „Wir werden dann die heutige Schnellbus-Linie einstellen und mit dem verbleibenden Angebot die Anbindung der

Ortslagen an die im Tal gelegenen Haltepunkte der Bahn herstellen.“

Aus der Kombination von Bahn- und Bustakt ergibt sich für Sundern, Stemel, Hachen und Arnsberg-Müschede ein hervorragendes ÖPNV-Angebot. Den Analysen zu Folge ist gleichwohl mit einem jährlichen Defizit von rund 0,9 Million zu rechnen. Kein Wunder, dass diese Ankündigung bei vielen Ausschuss-Mitgliedern zunächst Kopfschütteln erzeugte. Doch die Bedenken konnten die Referenten am Ende zerstreuen: Sämtliche Investitionen und Betriebskosten werden zu 100 Prozent aus ÖPNV-Infrastruktur- und Regionalisierungsmitteln des Landes NRW finanziert. Hierdurch erkläre sich am Ende das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das überzeugte die große Mehrheit der Ausschuss-Mitglieder, die sich am Ende für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Röhrtalbahn aussprachen.