

Anschluss Bergkamens an Schienennetz der Bahn für den Personenverkehr: Jetzt wird es ernst



Thomas Kessel vom ZRL bot am Dienstag im Stadtentwicklungsausschuss auch einen nostalgischen Blick zurück. Er präsentierte am Dienstag den Winterfahrplan 1955/56 für die Personenzüge auf der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie mit den beiden Bahnhöfen in Bergkamen und Oberaden.

In 10 bis 15 Jahren könnte Bergkamen wieder einen funktionsfähigen Bahnhof haben. Dies aber an einer völlig anderen Stelle als bisher gedacht: nach irgendwo entlang der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie, sondern im Bereich Heinrichstraße / Augustweg in Bergkamen-Mitte als Endpunkt einer völlig neuen Strecke.

Diesen denkbare Variante für den seit Jahrzehnten geforderten

Anschluss der Nordbergstadt ans Schienennetz brachten am Dienstag Thomas Ressel vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) und Joachim Künzel vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit zur Sitzung des Bergkamener Ausschusses für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung.

Der Anschluss ans Schienennetz ist ein wichtiger Baustein des erst vor wenigen Monaten beschlossenen Bergkamener Klimaschutzkonzepts. Ziel ist es, möglichst vielen Bergkamenern ein attraktive und klimafreundliche Alternative zur Nutzung des eigenen Autos zu bieten.

Diesen Weg wollen alle Fraktionen gemeinsam gehen, wie der einstimmige Auftrag der Ausschussmitglieder an die Verwaltung zeigt, zusammen mit ZRL und NWL dieses Projekt in Angriff zu nehmen. Jetzt auf die Bahn zu setzen, würde auch wesentlich weniger kosten, als der ursprünglich angedachte Bau einer Stadtbahnlinie Bergkamen-Dortmund-Hamm, die nach damaligen Preisen mindestens 120 Millionen Euro gekostet hätte. Hier wären vor allem die Dortmunder Verkehrsbetriebe und auch die Stadt Bergkamen zur Kasse gebeten worden.

Bau und Unterhaltung einer möglichen Bahnlinie, egal ob über die Hamm-Osterfelder-Bahn oder über eine neue Strecke würden aus Bundesmitteln bezahlt werden. Einen finanziellen Beitrag von etwa 100.000 Euro muss Bergkamen jetzt für die Kosten der Voruntersuchungen leisten. Hier geht es vor allem um die Machbarkeit der Streckenführung und um eine grobe Einschätzung des Verhältnisses der Kosten zu den volkswirtschaftlichen Nutzen. Bei diesen Berechnungen dürfte die Frage „Nutzt es unserem Klima?“ eine immer größere Rolle spielen.

Am Ende dieser ersten Untersuchung könnte aber auch die Erkenntnis stehen, dass die beste Lösung für die Bergkamener Verkehrsprobleme die Optimierung der vorhandenen VKU-Liniennetz ist, betonte Ressel.

Auslöser einen möglichen Bahnanschluss von der Heinrichstraße unter Nutzung der ehemaligen Klöcknerbahn-Trasse mit Anschluss an die Bahnstrecke Hamm-Dortmund zu suchen, dürfte das Zahlenmaterial sein, dass der Mobilfunkanbieter 02 dem ZRL und NWL zur Verfügung gestellt hat. Das besagt, dass die meisten 02-Kunden aus Bergkamen hauptsächlich in Bussen oder Autos nach Kamen fahren. An zweiter Stelle steht Dortmund. Hamm und andere Nachbarstädte spielen eine wesentlich geringere Rolle. Die Nutzung der vorhandenen Gleise der Hamm-Osterfelder hätte den Vorteil, dass die Investitionskosten niedriger sind und die Zugverbindung Bergkamen-Dortmund schneller kommt.

Einen kleinen Vorgeschmack, wie es ist, mit dem Zug nach Bergkamen zu reisen, sollen Besucherinnen und Besucher der Internationalen Gartenbauausstellung 2027 erhalten. Mit dem Kreis Unna sei abgesprochen, dann in Höhe der künftigen Wasserstadt Aden zumindest einen provisorischen Bahnhof einzurichten.