



Gericht: Eigentümerin muss Nutzung der Ladestraße dulden

Die Dicken Steine von Oberwiehl

Sie kennen nicht die Dicken Steine von Schloss Homburg im Oberbergischen Kreis? Sie entstanden vor, sagen wir mal, 65 Millionen Jahren. Vor 1,5 Millionen kamen sie zum Vorschein, wurden von der Bröl frei gespült.¹ Seitdem liegen sie dort, genügen sich selbst und geben dem Wanderer die Frage auf: Was machen die hier?

Viel genauer lässt sich das Auftauchen der Dicken Steine von Oberwiehl, nur wenige Kilometer von Schloss Homburg entfernt, datieren: Am 31. Mai 2007 wurden sie vom Oberwiehler Wohn- und Gewerbepark GmbH² (OWG) an der Oberwiehler Ladestraße abgelegt. Die Frage nach dem Warum lässt sich hier eindeutig beantworten: Sie sollen verhindern, dass die im Besitz der OWG befindlichen Teile der Ladestraße weiterhin zur Verladung von Kyrill-Sturmholz auf die Schiene genutzt werden. In den vergangenen Wochen waren hier 6000 Tonnen Holz auf 100 Güterwagen verladen worden, die Wagen für den nächsten Transport befinden sich zur Stunde auf dem Weg nach Oberwiehl.

Die Verladung durch die oberbergische Forstwirtschaft war am 7. März 2007 mit der Zustimmung der Ladestraßeneigentümer gestartet. Allerdings hatte die OWG, eine gemeinsame Gesellschaft der Stadt Wiehl und der Bergischen Achsen Kommanditgesellschaft mit dem Wiehler Bürgermeister als Geschäftsführer, ihr Einverständnis bis zum 31. Mai 2007

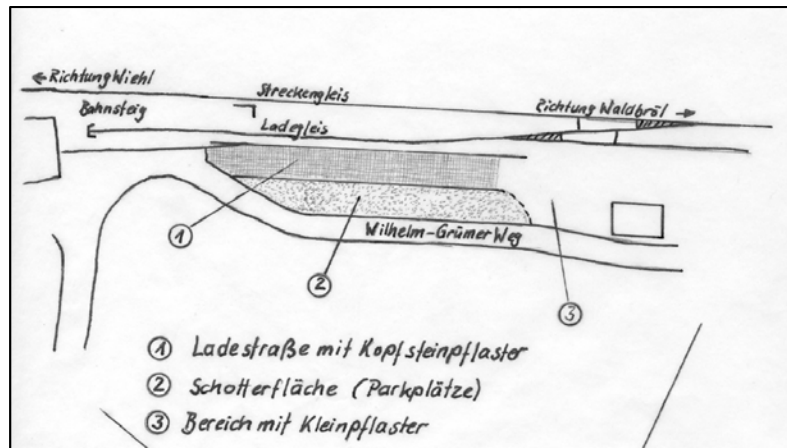


¹ Quelle der Informationen und des Fotos: <http://www.biostationoberberg.de/station8.htm>

² Siehe: http://www.oberberg-online.de/staedte/wiehl/wh_auw_owg.html

befristet - obwohl es sich um eine öffentliche Bahnanlage handelt und die Eisenbahn als Nutzerin die Zahlung eines Nutzungsentgelts angeboten hatte.

Dabei war die Holzverladung bereits bisher mit Rücksicht auf die Anforderungen der OWG für die Fahrer der Holz-LKWs mit Hindernissen verbunden: Die OWG hatte alleine die Nutzung der in der Skizze rechten Hälfte der mit ① gekennzeichneten Fläche gestattet, was zu aufwändigem Rangieren und Rückwärtsfahren der LKWs führte. Nach dem Ende der Nutzungsgenehmigung der OWG verblieb nur noch der linke Teil dieser Fläche, der nicht im Eigentum der OWG ist.



Die OWG begründet die Abschottung ihres Teils der Ladestraße damit, dass er nie Teil öffentlicher Eisenbahninfrastruktur gewesen sei und sie somit als neue, privatrechtliche Eigentümerin frei über die Verwendung des Geländes entscheiden könne.

Diese Argumentation ist wenig stichhaltig: Ladegleis und Ladestraße waren seit dem Bau im Jahr 1908 stets öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur und dienten dem öffentlichen Wagenladungsverkehr. Erst 1969 wurde das Anschlussgleis der Firma Grümer geplant, das vom Ladegleis abzweigte und in die Fabrikhalle führte. Ladestraße und Ladegleis selbst waren weiterhin Teile der öffentlichen Eisenbahn-Infrastruktur. In diesem Status wurden sie von der OWG gekauft. Da sich am Status bislang nichts geändert hat, muss die Infrastruktur auch weiterhin nutzbar bleiben. Die Rhein-Sieg-Eisenbahn, die als Infrastruktur-Betreiberin nicht nur das Betriebsrecht, sondern auch die Betriebspflicht hat, hat daher einen Antrag auf Einstweilige Verfügung auf Beseitigung der Steine gestellt.

Das Landgericht Köln hat dem Antrag am 6. Juni 2007 entsprochen und die OWG aufgefordert, die Steine zu entfernen und die Nutzung zu dulden. Kurze Zeit nach Zustellung der Verfügung hat die OWG die Blockade der Ladestraße beseitigen lassen.

Es ist unverständlich, dass sich die Stadt Wiehl als Miteigentümerin nicht für die weitere Öffnung der Ladestraße einsetzt – es geht hier nur zum kleineren Teil um die Wiehltalbahn, zum Größeren um die Belange der Holzwirtschaft, die große Teile des am 19. Januar vom Orkan Kyrill geschädigten Holzes nur auf der Schiene abtransportieren kann. Die Zeit drängt, weil die Zersetzung des noch im Wald liegenden Holzes durch den Borkenkäfer seinen Wert des drastisch verringert. Andere Kreise und Kommunen haben in den letzten Wochen in ihre Schienenstrecken investiert, um so der Holzwirtschaft zu helfen.³

Die Dicken Steine von Oberwiehl dürfen also nicht an ihrem Platz bleiben. Wer die oberbergische Wirtschaft betrachtet, wird sich kopfschüttelnd fragen, warum hier Güterumschlag – zudem unter Mitwirkung einer Kommune – verhindert werden soll und so die wirtschaftlichen Interessen sowohl der bahnbetreibenden Gesellschaft als auch der verladenden Wirtschaft verletzt werden. Frei gespült wurden in Oberwiehl partikulare Interessen, die gegenüber den öffentlichen nachrangig sind. Um zu verhindern, dass partikulare Interessen die öffentlichen überlagern, gibt es den Schutz von Infrastruktur durch die Widmung als öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur. Um diese zu schützen, müssen manchmal Steine versetzt werden.

Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. – www.wiehltalbahn.de

³ So wurde die Strecken Menden – Hemer, die eigentlich stillgelegt werden sollte, ebenso saniert wie die Strecke Belecke – Rüthen (siehe <http://drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?2,3349358> und http://www.derpatrot.com/index.php?content=lokal_artikel&ID=aP-275585&RESSORT).