



Obwohl die Wiehltalbahn regelmäßig von Holz- und Tourismuszügen befahren wird, setzen die angrenzenden Kommunen sowie die NRW-Landesregierung derzeit alles daran, der Strecke den Garaus zu machen. VT01 der Wiehltalbahn (WB) fährt am 13. August 2006 bei Weiershagen zum Wiehler Stadtfest.

## Wiehltalbahn – Entwidmung wider Willen

### Der Fall Wiehltalbahn kann weitreichende Folgen für Güter- und Tourismusstrecken haben

Nur wenige Menschen werden bislang daran gezweifelt haben, dass eine Eisenbahnstrecke mit wöchentlich drei Holzzügen und regelmäßigem Tourismusverkehr unter dem besonderen Schutz des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) steht. Die Stadt Dahn in der Pfalz musste nach dieser Erkenntnis ihre als Planum einer neuen Straße gekaufte Bahnstrecke einem Betreiber für den Wochenend-Tourismusverkehr zur Verfügung stellen. Und die Gemeinden nördlich von Passau kamen nicht umhin, ihre Radwegpläne aufzugeben, als das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Entwidmung für die seit 1992 stillgelegte Iltzbahn versagte, weil Eisenbahnunternehmen Interesse an der Wiederinbetriebnahme zeigten.

Die Bezirksregierung Köln hingegen kam im Fall der Wiehltalbahn als zuständige Behörde zu einem anderen Ergebnis: Sie folgte dem Antrag der Stadt Waldbröl als Eigentümerin und stellte die Bahngrundstücke des oberen Streckenabschnitts Hermesdorf – Waldbröl von Bahnbetriebszwecken frei („Entwidmung“). Und das, obwohl die Strecke im unteren Teil bereits wieder erfolgreich betrieben wird, die Sanierung des oberen Abschnitts weit fortgeschritten ist und für die Gesamtstrecke eine Betriebsgenehmigung vorliegt. Jetzt hat die Kommune freie Hand in der zukünftigen Nutzung der Eisenbahn-Infrastruktur – und dass dies nicht der Bahnverkehr ist, hat sie unmissverständlich klar gemacht. Sollten die Bemühungen der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) als Betreiberin für eine Rücknahme dieser Entscheidung keinen Erfolg haben, hätte diese Entwidmung wegen ihrer Begründung auch weitreichende Folgen für viele andere Güter- und Tourismusstrecken in Deutschland.

### Neustart nach Stilllegung

Mit der Einstellung des Güterverkehrs auf den oberbergischen Bahnstrecken östlich von Köln Mitte der neunziger Jahre kam das Aus für den Verkehr im Wiehltal; der Personenverkehr war bereits 1965 eingestellt worden. Bis 1996 fuhren noch einzelne Sonderzüge

nach Bielstein, 1997 erteilte das EBA der DB die Erlaubnis zur dauerhaften Einstellung des Betriebs.

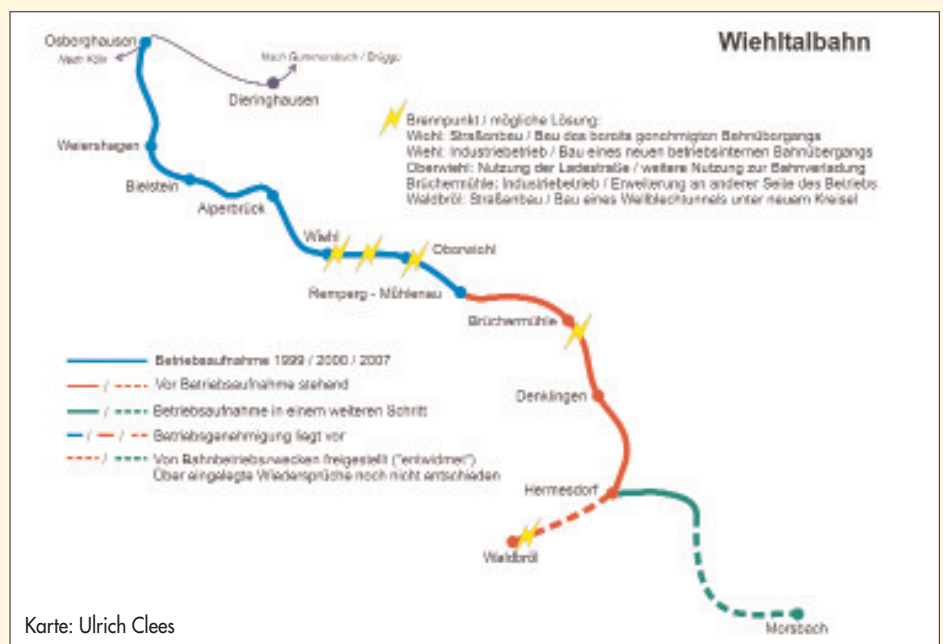
Unter dem Eindruck der Streckenreaktivierungen vor allem in Baden-Württemberg und im Nachgang einer Veranstaltung zum Klimaschutz hatten Bürger aber bereits 1994 den „Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e. V.“ (heute 250 Mitglieder) für die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur gegründet. Ein vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Auftrag gegebenes Gutachten kam zum Schluss, dass eine Reaktivierung im Personenverkehr sinnvoll ist, dass der Verkehr sogar im Halbstundentakt abgewickelt werden müsste. Die Landesregierung nahm die Strecke in den Nahverkehrsbedarfsplan auf. Mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) aus Bonn-Beuel konnte der Förderkreis ein

### Chronik der Wiehltalbahn

1897	Eröffnung Osberghausen – Wiehl.
1906	Eröffnung Wiehl – Waldbröl.
1908	Eröffnung Waldbröl – Morsbach.
1993	Letzter DB-Güterzug Hermesdorf – Morsbach.
1994	Letzter DB-Güterzug Osberghausen – Waldbröl.
1996	Letzter Sonderzug unter DB-Regie.
1997	Erteilung der Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG.
1998	Pachtung der Strecke Osberghausen – Waldbröl durch Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e. V.
1999	Die RSE erhält die Betriebsgenehmigung für die Strecke, Wiedereröffnung bis Wiehl.
2000	Wiedereröffnung bis Oberwiehl.
2001	Wiederaufnahme des sporadischen Güterverkehrs.
2003	Strecke Osberghausen – Waldbröl / - Morsbach wird samt allen Bauwerken und Gleisen unter Denkmalschutz gestellt.
2007	<b>Januar:</b> Kommunen übernehmen die Eisenbahninfrastruktur und kündigen den Pachtvertrag mit dem Förderkreis; die RSE betreibt Strecke aufgrund Betriebsgenehmigung jedoch weiter. <b>März:</b> Aufnahme des planmäßigen Güterverkehrs. <b>Dezember:</b> Wiedereröffnung bis Remperg.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewinnen, das die Erhaltungs Bemühungen auch praktisch unterstützt.

Um das weitere Verkommen der Bahnanlagen zu verhindern und die Vorteile der Schiene auch praktisch zu demonstrieren, pachtete der Förderkreis 1998 die Strecke Osberghausen – Waldbröl. 1999 erteilte das Landes-Verkehrsministerium der RSE die Betriebsgenehmigung für diese Strecke. Nach der Sanierung des ersten Abschnitts fuhren noch im selben Jahr die MAN-Schienenbusse VT23 und VT25 der RSE als erster Zug zum Wiehler Weihnachtsmarkt. Der Verkehr entwi-



ckelte sich erfreulich, die neu gegründete WiehltalBahn (WB) erwarb den MAN-Schienenbus VT 1 (ex VT 7 RSE ex SWEG) und den Esslinger Steuerwagen VS 235 (ex RHEB ex SWEG). Seit März 2007 wird bis zu dreimal wöchentlich Sturmholz aus Oberwiehl abgefahren. Ab Osberghausen laufen die Wagen im Ecco-Cargo-Netzwerk nach Süddeutschland.

### Andere Regierung, anderer Wind

Dass auch eigenwirtschaftlich durchgeführter Bahnbetrieb von politischen Rahmenbedingungen abhängig ist, zeigt sich seit der Kommunalwahl 2004 und der NRW-Landtagswahl 2005. Der neue NRW-Verkehrsminister Wittke (CDU) erteilte dem Schienenverkehr in der Fläche eine Absage, und in den Kommunen brachen sich Gedankenspiele für eine alternative Nutzung der Grundstücke der Bahn. Ein Wiehler Lkw-Achsenhersteller, dessen Gelände die Bahn in Wiehl und Brüchermühle tangiert, erklärte seinen Anspruch auf die Trasse, da sonst tausende von Arbeitsplätzen gefährdet seien. Die Stadt Wiehl begann den Bau einer bis heute unvollendeten Straße quer über das Bahnhofsgelände – trotz der Zusage des Landes, den Bau eines Bahnübergangs zu fördern, verfolgt die Stadt das Ziel, die Bahnstrecke stillzulegen und so ohne Bahnübergang auszukommen (siehe EK 4/2007, S. 19). In Waldbröl plant der Landesbetrieb Straßen NRW einen Kreisverkehr über einem Bahneinschnitt. Um Kosten zu sparen, soll auf ein neues Kreuzungsbauwerk verzichtet und der Einschnitt zugeschüttet werden.

Obwohl DB Services und Immobilien und Wiehltalbahn den Kaufvertrag für die Strecken Osberghausen – Waldbröl und Hermesdorf – Morsbach im Herbst 2005 praktisch unterschrittsfertig ausgearbeitet hatten, brach die DB die Verhandlungen im Oktober 2005 auf ausdrücklichen Wunsch des Landesverkehrsministeriums ab und unterbreitete den Anliegerkommunen ein Kaufangebot. So wurden die Strecken am 15. Dezember 2006 an die Anliegerkommunen verkauft – zu einem Preis, der mit 1,1 Mio. € etwa ein Drittel über dem mit dem Förderkreis ausgehandelten liegt. Wie eine Kleine Anfrage im NRW-Landtag zeigte, nahm die Stadt Waldbröl für den Kauf beim Landesbetrieb Straße einen Kredit über 450.000 € auf – ohne die Kommunalaufsicht um Genehmigung zu ersuchen, wozu sie als hochverschuldete Kommune verpflichtet gewesen wäre.

### Betriebsgenehmigung auch ohne Pachtvertrag

Seitdem die Kommunen Eigentümerinnen der Eisenbahninfrastruktur sind, versuchen sie gemeinsam mit der Landesregierung, den Schienenverkehr im Wiehltal gegen den Willen des Betreibers zu beenden. Dabei scheiterte die Landesregierung mit ihrem Versuch, der RSE die Verlängerung der ohnehin nur noch monatsweise erteilten Betriebsgenehmigung zu verweigern. Obwohl die Kommunen am 25. Januar 2007 den Pachtvertrag mit den Betreibern gekündigt hatten, verpflichtete das Verwaltungsgericht Köln das Verkehrsministerium am darauf folgenden Tag, über die Betriebsgenehmigung unter Berücksichtigung der üblicherweise langfristigen Genehmigung (bis zu 50 Jahre) neu zu entscheiden. Da das Ministerium dieser Aufforderung nicht nachkam, aber beim Oberverwaltungsgericht Münster einen Antrag auf Revision dieser Entscheidung stellte, wurde es per einstweiliger Verfü-

**Aufgrund einer Einstweiligen Verfügung musste die Eigentümerin der Oberwiehler Ladestraße die von ihr ausgelegten Felsbrocken so verrücken, dass die Holzverladung wieder möglich wurde (Aufnahme vom 22. Juni 2007). Nun ist die Eigentümerin selbst vor Gericht gegangen, um die Bahnverladung zu unterbinden.**



### Neue Runde im Oberwiehler Ladestraßenstreit

Eine neue Runde hat die Oberwiehler Wohn- und Gewerbetpark (OWG) im Streit um die Nutzung der Ladestraße am Bahnhof Oberwiehl eingeleitet. Die OWG ist Eigentümerin des größten Teils der Anlage und hatte der Verladung von Kyrill-Sturmholz auf die Wiehltalbahn nur bis zum 31. Mai 2007 zugestimmt, weil die Ladestraße als Parkplatz gebraucht werde. Um ihrem Anliegen Ausdruck zu verleihen, ließ die Firma, deren Gesellschafter die Bergische Patentachsen Wiehl (BPW, 91 % Anteil) und die Stadt Wiehl sind, am letzten genehmigten Ladetag Felsbrocken auf der Ladestraße auslegen.

Da es sich bei der Ladestraße um gewidmetes Bahngelände handelt, beantragte die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) als Betreiberin der Wiehltalbahn daraufhin beim Landgericht Köln eine einstweilige Verfügung auf Entfernung der Steine. Diesem Antrag gab das Landgericht am 6. Juni statt, die OWG entfernte weisungsgemäß die Steine. Auch in seinem Richterspruch am 25. Juli bestätigte das Gericht, dass die OWG die RSE in ihrem Recht beeinträchtigt hat.

Die RSE hatte geltend gemacht, dass die Ladestraße Oberwiehl von Beginn an dem öffentlichen Ladungsverkehr gedient habe und die Widmung als Bahnge-

lände nie aufgehoben worden sei. Dagegen erklärte die OWG, die Ladestraße sei nie Bestandteil der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur gewesen und habe immer nur einem abgegrenzten Nutzerkreis zur Verfügung gestanden.

Am 1. Oktober reichte die OWG ihrerseits Klage ein: Das Landgericht Köln soll feststellen, dass es sich nicht um öffentliche Infrastruktur handelt und die Ladestraße daher nicht ohne Zustimmung des Eigentümers genutzt werden darf. Dass das Gelände ursprünglich dem öffentlichen Verkehr gewidmet war, erkennt sie nun an. Mit der Errichtung eines Privatgleisanschlusses an das Eisenwerk Grümer als Vorgängerfirma der OWG habe die DB 1966 aber das öffentliche Ladegleis aufgegeben. Dabei beachtet die OWG jedoch nicht, dass der Privatgleisanschluss anders als ursprünglich geplant und von der OWG beim Gericht eingereicht so an das öffentliche Ladegleis angeschlossen wurde, dass die Ladestraße weiter als solche nutzbar blieb und genutzt wurde. Die DB kaufte Geländeteile, die bereits an das Eisenwerk verkauft worden waren, zurück, so dass das Ladegleis weiter vollständig auf Bundesbahngrund lag. Die RSE geht daher weiterhin von der bereits vom Gericht bestätigten öffentlichen Widmung von Ladegleis und -straße aus. Über die Klage wurde noch nicht entschieden.

gung dazu verpflichtet, eine Betriebsgenehmigung zunächst bis zur endgültigen Entscheidung auszustellen.

Schon dieses Verfahren hat überregionale Bedeutung, geht es dabei doch u. a. auch darum, ob für eine Strecke, die nach Erteilung der Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG wieder in Betrieb genommen wurde, für die erneute Stilllegung wieder ein Verfahren nach § 11 durchgeführt werden muss. Nach Auffassung des EBA gehen mit der Wiederinbetriebnahme von der alten Stilllegungsgenehmigung keine Rechtswirkungen mehr aus. Für die wieder mit einer Betriebsgenehmigung ausgestattete Strecke bestehen damit dieselben Anforderungen an eine erneute Stilllegung wie für jede andere in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur.

### Entwidmung trotz Betriebsgenehmigung

In dieser Situation, wo für die Strecke eine Betriebsgenehmigung vorliegt und das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen kein Stilllegungsverfahren nach § 11 eingeleitet hat, beantragten die Kommunen die Entwidmung

ihrer jeweiligen Bahngrundstücke nach § 23 AEG. Am 21. September gab die Bezirksregierung dem Antrag der Stadt Waldbröl statt. Über die Anträge der Kommunen Reichshof und Wiehl war bei Redaktionsschluss noch nicht entschieden.

Von Bedeutung über das Wiehltal hinaus ist diese Entscheidung, weil die Bezirksregierung auch den Fall erörtert, dass auf dem in Waldbröl gelegenen Streckenabschnitt der gleiche Verkehr stattfindet wie im unteren Wiehltal – also planmäßiger Tourismusverkehr und planmäßiger Güterverkehr.

Kern der Argumentation der Bezirksregierung ist die Frage, ob für die Strecke aktuell ein Verkehrsbedürfnis vorliegt und eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung langfristig zu erwarten ist. Denn nur, wenn beides nicht gegeben ist, gestattet § 23 AEG die Entwidmung. Weil das AEG den Begriff „Verkehrsbedürfnis“ aber nicht näher definiert, findet die Bezirksregierung hier zu einer eigenen Definition. Sie bestimmt als Zweckbestimmung einer Eisenbahn den „Transport





Der Sturm Kyrill bringt seit März 2007 regelmäßigen Holzverkehr auf die Schienen im Wiehltal, mit dem Sturmholz im Rahmen des Ecco-Cargo-Netzwerks nach Süddeutschland gebracht wird. 261 671 der Aggerbahn in Weirshagen, 28. April 2007.  
Alle Aufnahmen dieses Beitrags: Ulrich Clees

von Personen und Gütern zum Zwecke des Ortswechsels“, wodurch in ihren Augen Tourismusverkehr, der nur „Fahrten um ihrer selbst Willen“ umfasse, nicht im Rahmen der Zweckbestimmung liegt und folglich einer

Entwidmung nicht entgegensteht. Die Bezirksregierung sieht dabei allerdings nicht, dass im Wiehltal zwar der Anzahl, nicht aber dem Fahrgastaufkommen nach die reinen Tourismusfahrten die größere Bedeutung

haben. In absoluten Zahlen nutzen die meisten Fahrgäste die Bahn zur Anreise zu Volksfesten, Karnevalszügen und Open-Air-Festivals, also durchaus im Sinne der von der Bezirksregierung gefundenen Zweckbestimmung.

Der auf der Wiehltalbahn abgewickelte Güterverkehr liegt für die Bezirksregierung im Rahmen der Zweckbestimmung, ist mit wöchentlich drei Zügen aber zu gering, um von einem Verkehrsbedürfnis zu sprechen. Das Bedürfnis, Schienenverkehrsleistungen anzufordern, sei nicht so groß, dass die Eisenbahn erhalten bleiben müsse, heißt es in der Begründung.

In den Augen der Betreiber ist die Entscheidung der Bezirksregierung inakzeptabel. Würde die Entscheidung rechtskräftig, entzöge die Bezirksregierung mit ihrer Argumentation alle deutschen Museums- und Tourismusbahnen und viele Güterzugstrecken dem Schutz des AEG, so die Befürchtung. Mit großer Sorge verfolgt daher auch der Verband der Deutschen Museums- und Touristikbahnen (VDMT) die Entwicklung.

Die Situation im Wiehltal wird mit jedem Rechtsstreit komplexer. Eine endgültige Entscheidung ist kurzfristig nicht zu erwarten, damit aber auch nicht die Umsetzung der von den Kommunen geplanten Straßenprojekte.  
**Ulrich Clees**

**Kommentar**

Die Bürger im Oberbergischen schütteln den Kopf: Ihre Städte und Gemeinden haben eine betriebene Bahnstrecke gekauft, um ihr den Garaus zu machen. Dass sie weder stillgelegt noch entwidmet ist und samt Gleisen unter Denkmalschutz steht, ficht die Handelnden nicht an. Wenn auf allen Ebenen derselbe politische Wille herrscht, wird es schon möglich sein, ihn durchzusetzen. Der hanebüchene Entwidmungsbescheid spricht genau diese Sprache, ebenso wie die Herausnahme der Strecke aus dem Nahverkehrsbedarfsplan. Wohl gemerkt: Ein Gutachten des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) hatte die Reaktivierung im SPNV für sinnvoll erachtet, die Strecke war vom Land NRW als zu reaktivierende Strecke vorgesehen.

**Dabei spielen Kommunen und Bezirksregierung** eine doppelte Rolle: Einerseits fordern sie vom Betreiber ein Mindestverkehrsaufkommen, andererseits tun sie alles dafür das Zustandekommen zu verhindern. Auch vereinbarten Waldbröl, Wiehl und Morsbach noch vor dem Streckenkauf schriftlich, wie der Abriss mehrerer denkmalgeschützter Viadukte finanziert werden soll, obwohl ja ein Betreiber für die Nutzung im Denkmalsinne bereitsteht. Die Kommunen sind gleichzeitig als Untere Denkmalbehörde für den Schutz der Denkmäler verantwortlich! Überdies müssen Anträge des Betreibers auf Denkmalschutz- und EU-Fördergeldern von den Kommunen befürwortet werden – keine Frage, dass dies nicht geschehen wird.

Eine sachorientierte verkehrs- und strukturpolitische Auseinandersetzung ist dem Kauf nicht vorausgegangen, obwohl ausreichend Datenmaterial etwa aus dem genannten Gutachten vorlag. Eine Verbindung zwischen der umweltpolitischen Mission der CDU-Partei-vorsitzenden Angela Merkel und dem konkreten Handeln vor Ort zogen die Politiker nicht – halt, doch: Die Wiederaufnahme des Nahverkehrs auf der Schiene habe Nachteile für die Umwelt, weil ja zusätzlicher Verkehr auch zusätzliche Abgase produziere. Dass

die Junge Union Wiehl mit dem Umweltschutz argumentierenden Bürgern entgegnete, man könne nicht mit globalen Argumenten ein lokales Problem lösen, passt in dieses Bild.

Erschreckend auch, wie Bezirksregierung und Politik das Eisenbahnwesen verstehen. Eine Schutzwürdigkeit bestehe auch deshalb nicht, weil das Land keinen Verkehr bestellt habe. Sprich: Werden keine Zuschüsse gezahlt, ist der Verkehr nichts wert. Das spricht dem von der CDU-FDP-Landesregierung ausgegebenen Ziel „Privat statt Staat“ Hohn, man sollte sich doch eher freuen, dass der Verkehr eigenwirtschaftlich abgewickelt wird. Eine Unterscheidung zwischen privatem und staatlichem Schienenverkehr ist dem AEG überdies fremd.

**Die Kommunen handeln** nach der Schrotflinten-Taktik: Ohne das Ergebnis laufender Verfahren abzuwarten, ziehen sie die Bahnbetreiber in immer neue Rechtsstreitigkeiten, wohl in der Hoffnung, irgendwann einen Treffer zu landen. Dass immer die gleichen Argumente vorgebracht und vom Gericht abgelehnt werden stört sie dabei nicht. Vielmehr wollen sie wohl den Eindruck erwecken, dass diese Bahnstrecke nur Probleme bereitet. Gemeinsam mit der fragwürdig begründeten Entwidmungsentscheidung drängen alle diese von den Bahngegnern angezettelten Gerichtsverfahren das Oberverwaltungsgericht Münster, eine Revision im Verfahren um die Betriebsgenehmigung zuzulassen.

Die regierenden Volksvertreter sind sich im Ziel also einig. Ihr Aktionismus kann aber nicht davon ablenken, dass sie gegen das Allgemeine Eisenbahngesetz handeln oder es perfide auslegen – sie handeln nach Gutsherrenart. Da ist es nicht so wichtig, dass das Planfeststellungsverfahren für den Waldbröler Kreisverkehr nach dem falschen Gesetz eingeleitet wurde. Da kann man dann trotz vorliegender Betriebsgenehmigung versuchen die Betreiber gerichtlich daran zu hindern, die Bahngrundstücke zum Betreiben einer Ei-

senbahn-Infrastruktur zu nutzen. Da kann sich eine Kommune zum Infrastrukturbetreiber aufspielen und eine wenige Wochen zuvor von einem Ingenieurbüro geprüfte Eisenbahnbrücke als baufällig deklarieren und mit Bauzäunen versperren. Es ist noch nicht einmal entschieden, ob die vom Land NRW beantragte Revision gegen die Verpflichtung, der RSE eine langfristige Betriebsgenehmigung zuzusprechen, zugelassen wird. Und schon hofft der Waldbröler Bürgermeister, dass nun, wo die Strecke entwidmet ist, keine Betreiberlaubnis mehr ausgestellt werden muss. Aber sollte nicht die zuerst gestellte Frage auch zuerst beantwortet werden?

Der Streit um die Wiehltalbahn stellt aber auch die Frage nach dem Zusammenhang zwischen Entwidmung und Stilllegung. Kann eine Strecke mit Betriebsgenehmigung überhaupt gegen den Betreiberwillen entwidmet werden?

**Mit der Bezirksregierung Köln** hat erstmals eine Aufsichtsbehörde bestimmt, dass als Verkehrsbedürfnis nur eine gewisse Verkehrsmenge gewertet werden kann. Die Frage wie hoch diese Menge sein muss, nach welchen Kriterien sie bemessen wird und wer befugt ist, die aktuelle und zu erwartende Menge zu messen und vorauszusagen, beantwortet die Bezirksregierung nicht; festgestellt wird nur, dass der im Wiehltal durchgeführte Verkehr nicht ausreichend ist. Die Antworten auf diese Fragen und darauf, ob diese Auslegung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes überhaupt gesetzeskonform ist, hat weitreichende Bedeutung. Denn seitdem auch die Kommunen berechtigt sind, für die auf ihrem Grund liegenden Eisenbahngrundstücke die Entwidmung zu beantragen, ist im Falle des Bestehenbleibens der Wiehltalbahn-Entwidmung die Existenz aller vergleichbaren Eisenbahnen an lokale politische Entscheidungen gebunden. Kurz ausgedrückt: Ist jedes vergleichbare Eisenbahnunternehmen nun vom Wohlwollen der Lokalpolitiker abhängig?  
**Ulrich Clees**