



Wiehltalbahn und RSE GmbH: Kühlschränke in der Antarktis verkaufen

▲ Tiefgefrorener Spaßverkehr mit preußischer P8 »Posen 2455« am 29.1.2006 in Bielstein.

Im Herbst erhielten Mitarbeiter der Stadt Wiehl im Oberbergischen Kreis einen kuriosen Observierungsauftrag. Im Wiehltal hätten die »Spielbahner« einen gefährlichen Zug auf die Gleise gestellt. Die kleine Lokomotive (eine ex-DB-Köf) wäre mit fünf Wagen völlig überlastet. Zum Beweis müssen

vorsichtshalber Fotos angefertigt werden. So warteten die kommunalen Trainspotter mit der Digiknipse auf einen Holztransport im Wiehltal. An einem anderen Tag war das Gleis an der Ladestraße mit tonnenschweren Felsbrocken blockiert.

Der Wiehler Bürgermeister Werner Becker-Blonigen ist Geschäftsführer des anliegenden Wohn- und Gewerbeparks. Ihn störte der Holztransport – doch damit befand er sich auf dem sprichwörtlichen Holzweg; denn die Strecke ist nicht entwidmet. Er muss den Zugang gewährleisten – für den Abtransport der Klamotten sorgen.

Nur einhundert Kilometer weiter westlich liegt im selben Bundesland die Strecke Düren - Heimbach. Zwischen beiden Nebenstrecken liegt Köln. Beide Linien sind von ihrer Struktur und Lage sehr gut vergleichbar. Sie zwingen sich durch enge Täler, die teilweise mit dem Auto nicht befahrbar sind. Beide Täler sind im unteren Teil stark zersiedelt, der obere Teil wird touristisch genutzt. Die Dürener Kreisbahn erwarb die Strecke vor Jahren von der alten Bundesbahn. Seitdem verkehren ihre Regio-Sprinter erfolgreich zwischen Arbeitsplatz und Campingklo.

Lerneffekte sind nicht zu erwarten. Denn in Wiehl haben die Bergischen Achsenwerke ihren Stammsitz. Deren Inhaber Christian-Peter Kotz ist mit seinen Seilschaften Hauptsponsor der Bahnvernichtung. Wirtschaftspolitik ist hier, was der Name verspricht: Politik für die Wirtschaft. Straßenbau und Autoverkehr sollen hier weiter und ohne Alternative wachsen können. Mit von der Partie ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Bleibt die Bahn erhalten, so entstünden hohe Kosten für eine zusätzliche Brücke in Waldbröl.

Mittlerweile artet die Schienenschlacht des Oberbergischen Kreises in eine Welle von Vernichtungsklagen aus. Insgesamt 13 Prozesse laufen gegen die Wiehltalbahn. Die Ausgaben belasten den Förderverein erheblich, den Mitgliedern hilft keine private Rechtsschutzversicherung weiter. So müssen die Einnahmen der Holztransporte zum Großteil für Prozesse gegen die Kommunen Wiehl,

Waldbröl und Reichshof verwendet werden.

Einer Klage kommt dabei bundesweite Bedeutung zu. Die Kommunen Wiehl, Reichshof und Waldbröl haben für 1,1 Millionen Euro die erstmals stillgelegte Trasse, zum Kaufzeitpunkt aber wieder betriebene Strecke, von der DB-Tochter Services und Immobilien gekauft. Doch nur bei einer entwidmeten Strecke kann der Abrissbagger anrücken. Der Gesetzgeber hat Eisenbahnstrecken als öffentliches Gut unter einen besonderen Schutz gestellt. So fordert der Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die Entwidmung, »dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist«.

Wie wird man den lästigen § 23 nebst Bahn trotzdem los? Die Bezirksregierung in Köln pickt sich den Museumsverkehr heraus und spricht von »Spaßverkehr«

und »Fahrten um ihrer selbst willen«. Dabei gibt es in Nordrhein-Westfalen viele Straßen, z. B. zum Kloster Maria Laach, die nur aus touristischen Gründen befahren werden. Die Bezirksregierung sieht in der Zweckbestimmung der Eisenbahn »den Transport von Personen und Gütern zum Zwecke des Ortswechsels«. Den Güterverkehr sieht Köln als zu gering an. Mit dieser willkürlichen Festlegung soll das Allgemeine Eisenbahngesetz umgangen werden.

Hat dieser vorläufige Entwurfsbescheid Bestand, so können die Folgen fatal sein. Jede Museumseisenbahn und viele Güterzugstrecken können dann aufgrund kommunaler Interessensentscheidungen entwidmet werden. Vereine oder private Investoren können unter diesen Bedingungen nicht mehr langfristig planen. Der Steinschlag würde sich schnell zur Lawine auswachsen. Deshalb lud der Förderverein Wiehltalbahn am 14. Dezember angesehene Fachleute und Journalisten zu einer Pressekonferenz. Der ebenfalls geladene Geschäftsführer der Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH (RSE GmbH), Rainer Bohnet, ist »... bereit, den Erhalt der Bahn bis zur letzten Instanz juristisch durchzufechten«. Die Strecke ist für die RSE wirtschaftlich zu betreiben. Seit Jahren kämpft Rainer Bohnet als Überzeugungstäter für den Schienenverkehr. So bemängelt er die Unkenntnis vieler Kommunen, welche den Schienenverkehr aus ihrem Gedächtnis gelöscht haben. So führte er an, »dass es für Gleissanschlüsse eine Anschubfinanzierung von bis zu 50% gibt«. Doch als Eisenbahnunternehmer fühlt er sich oft wie jemand, der »in der Antarktis Kühlschränke verkauft«. Rückendeckung gab es vom Geschäftsführenden Direktor der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisen-

bahnrecht, Prof. Dr. jur. Hans-Jürgen Kühlwetter. Zusammengefasst ergeben sich aus seinem Statement folgende Punkte: Die Strecke ist unverändert planfestgestellt und gewidmet. Die Stilllegung vom 7.11.1997 des EBA hat daran nichts geändert. Sie bewirkt lediglich die Entbindung von der Unterhaltungspflicht für die Deutsche Bahn AG als damaliges Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Als die Rhein-Sieg-Eisenbahn 1999 eine neue Betriebsgenehmigung für die Strecke erhielt, wurde ihr auch wieder die Unterhaltungspflicht auferlegt – und das ist bis heute der Stand der Dinge. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass die Strecke wirtschaftlich zu betreiben ist.

Der Erwerb der Trasse könnte sich für die drei Kommunen im Kreis Oberberg als Bumerang erweisen. Denn sie haben, vermutlich ohne es zu wissen, eine planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnstrecke erworben. Mit diesem Kauf sind einige Verpflichtungen verbunden. Sie haben eisenbahnrechtlich »Zugang zu gewähren«. Sie haben Grundstücke erworben, die öffentlich-rechtlich mit einem »Fachplanungsvorbehalt« belastet sind. Das bedeutet, die Grundstücke unterliegen nicht der Planungshoheit der Gemeinden.

So beschrieb der anwesende Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Dr. Roman J. Brauner, die Klageflut der Gemeinden als überzogen – »... Die Landes- und Kommunalpolitik haben den Tod der Wiehltalbahn beschlossen«. Zum Schluss gab er den Rat, dass die Bevölkerung lernen muss, die Wiehltalbahn zu lieben. Mit der Bevölkerung im Rücken lässt sich punkten, denn nichts interessiert Politiker so wenig wie ihr Geschwätz von gestern.

Wolfgang Clössner



▲ Die Betriebseisenbahner der Rhein-Sieg-Eisenbahn sind im Oktober 2005 mit ihrem Kleinwagen auf der Wiehltalbahn unterwegs, um ihre Aufgaben zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen.
Fotos: Wolfgang Clössner

Dampfreise durch den Harz vom 17. – 20.4.2008



Spezial-Tour für Eisenbahnfreunde:

- Sonderzug mit 99 222 auf der Harzquerbahn
- Mallet-Tag mit zwei Maschinen und Reichsbahngarnituren im Selketal mit Fotogüterzug
- Fahrt auf den Brocken
- Besichtigung der Werkstatt Westertor



– viele Fotohalte und Scheinanfahrten –

3 Übernachtungen mit HP in Wernigerode, inkl. Mittagsimbiss, Reiseleitung

Preis pro Person im DZ ab € 493,-

EZ Aufpreis € 46,-

mind. 30, max. 50 Teilnehmer

– günstige Zuzug-/abreise zubuchbar –

Nähere Information und Buchung im:



DER Deutsches Reisebüro GmbH & Co. OHG

Anja Quaß

Alte Poststraße 8, 70173 Stuttgart

Tel.: 07 11/2 26 50 26 Fax: 07 11/29 47 45

e-mail: stuttgart7@der.de

...von erfahrenen Fotografen gestaltet!