



Wiehltalbahn: geistiger Kreisverkehr der Politik

▲ Provinzielle Mini-Ausgabe des Potsdamer Platzes nach dem Mauerfall – die Bahn muß weg! Im »Niemandsland« hinter der Lokomotive soll ein Kreisel entstehen. Für die Weiterführung der Straße wurde der Güterschuppen bereits abgerissen.

Der Sonderzug, der am 29. Januar um 10.30 Uhr in Dieringhausen startete, war ein Querschnitt durch die deutschen Eisenbahnbesitzverhältnisse. Hinter der Dampflokomotive der Baureihe 38¹⁰ im Länderbahn-Look »2455 Posen« lief ein ehemals volkseigener Mitropa-Speisewagen. Es folgte eine Donnerbüchse der DRG, nach ihr hingen eine ex-DB-Köf und ein MAN-Schienenbus als Vertreter der Privatbahnen am

Seit Jahren betreibt der Verein die Reaktivierung der Wiehltalbahn von Osberghausen nach Waldbröl bzw. Morsbach. Dabei stößt er nur auf taube Ohren. Die verkehrspolitisch unerfahrenen Politiker fragen sich tatsächlich, ob eine private Initiative überhaupt zulässig ist... Es ist zweifelhaft, dass Menschenmassen und Auspuffschläge der gelungenen Winterfahrt in den Amtsstuben wahrgenommen werden.

Mit dem »Winterdampf« wollte der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn auf seine verzweifelte Lage aufmerksam machen. Der bisher langjährige Pachtvertrag zwischen dem Förderkreis als Pächter (und der Rhein-Sieg-Eisenbahn-

betriebs-GmbH (RSE) als Verkehrsunternehmen) kann nun monatlich von dem Eigentümer, der DB Services Immobilien GmbH, gekündigt werden. Schaffen es also die anliegenden Gemeinden, sich endlich des »Verkehrsmittels der Vorgegenerationen«, so die Waldbröler FDP, zu entledigen?

Das Bergische Land östlich von Köln ist klassisches Autoland. Wer hier wohnt, benötigt ein Auto – der Tourist ebenso. Freitags begegnen die Wochenendausflügler auf ihrer Fahrt zu den zahlreichen Dauercampingplätzen den letzten Lastkraftwagen der heimischen Industrie. Hauptarbeitgeber in Wiehl sind die Bergischen Patentachsenwerke.

Zug. Den wild zusammengewürfelten Sonderzug hatte der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn beim Eisenbahnmuseum Dieringhausen bestellt, denn dem rührigen Verein gehört lediglich der MAN-Schienenbus. Die menschliche Vielfachsteuerung aus Köf und VT war für die Rückfahrt erforderlich, denn Weichen zum Umsetzen der Lokomotiven gibt es nicht mehr.

Sie unterhalten ein eigenes Museum mit dem Titel »Achse, Rad und Wagen«. Die Eisenbahn ist in diesen Hallen Tabu – das käme einer Anerkennung des besagten Förderkreises gleich. Dabei besaß der Inhaber C. P. Kotz bis 1994 selbst einen Gleisanschluss. Doch die DB hatte kein Interesse am Güterverkehr, bzw. sie sollte den Verkehr im ländlichen Raum dem Lastwagen überlassen, um international dem Lkw Paroli zu bieten.

Seit der Stilllegung des Güterverkehrs ist die Strecke eine Achse des Bösen für das Werk. Sie zerschneidet die beiden Firmenteile, die sich entlang der Bahn entwickelten. Aus dem früheren Anschlussließer wurde ein erbitterter Gegner



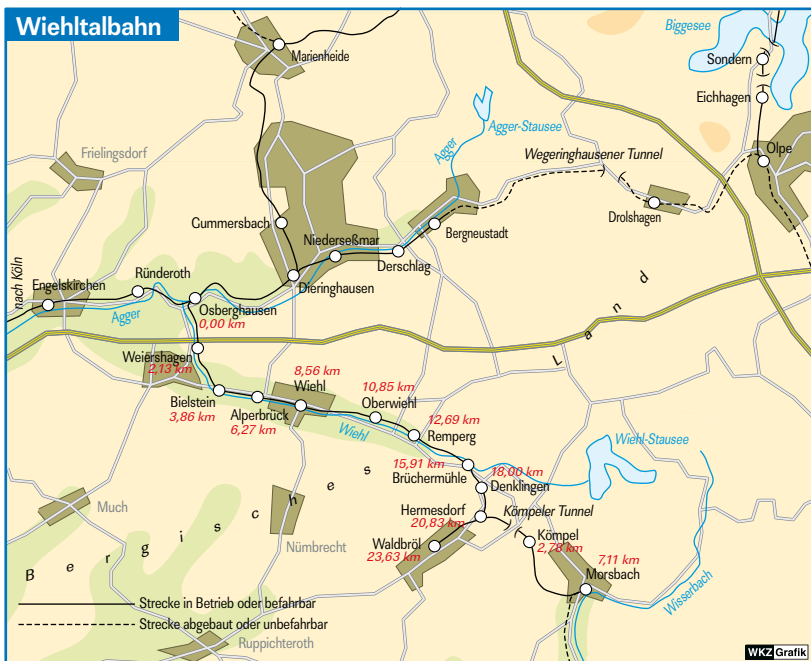
▲ Im Jahre 1981 bediente 211 269 des Bw Dieringhausen den Bahnhof Wiehl. Wie sich Verkehrsplaner die Zukunft der Bahn vorstellen, ist auf der gegenüberliegenden Seite festgehalten.

der Bahn. Als Vizepräsident der IHK in Köln fährt C. P. Kotz heftige Attacken gegen den Fortbestand der Verbindung. Seine Gedanken sehen die Zukunft der Eisenbahn im Hochofen. Er fordert den Abriss nicht nur für das Wiehltal. Im gesamten Bergischen Land soll allen zur Reaktivierung vorgesehen Strecken der Garaus gemacht werden.

Politisch ist die Eisenbahn nicht gewollt, jahrelang setzte man auf Straßen. Zweispurige Schneisen mit großen Kurvenradien, auf denen 70 km/h-Höchstgeschwindigkeit wie ein Hohn wirken. Weiteren Zubringerstraßen ist die Eisenbahn im Weg, sie soll deshalb so schnell wie möglich verschwinden. Der Glaube an die Zukunft des Individualverkehrs ist bei den Planern ungebrochen. Daran änderte auch ein schwerer Unfall nichts. Im August 2004 verursachte ein fährerscheinloser Autofahrer einen

Straßen-GAU. Mit Tempo 180 und abgefahrenen Reifen, die Aquaplaning auslösten, drängte er einen mit Benzin beladenen Tankzug von der Wiehltalbrücke. Das Gespann fiel in das autogläubige Wiehltal und explodierte, der Fahrer verbrannte. Durch die enorme Hitze entstand an der Brücke ein Sachschaden von sieben Millionen Euro.

Neuen Aufwind für die Vollendung der Straßen witterten die Politiker nach der Landtagswahl in Nordrhein-Westfalen. Nun verwaltet die CDU die leere Landeskasse. Die Mittel für in deren Augen sozialromantische Eisenbahnpläne werden zusammengestrichen. Der Wochenendverkehr von Kall nach Hellenthal endete bereits im Oktober 2005. Hoher Besuch aus Düsseldorf, einst Sitz der für das bergische Land namensgebenden Fürsten zu Berg, ließ frohe Kunde erwarten. Der neue Verkehrsminister Oliver Wittke



LOK Report

Robin Garn

Die Baureihe 03.10 der Deutschen Reichsbahn

352 Seiten,
Format A4,
ISBN 3-935909-23-3
€ 49,80 (zzgl. Versand)



Geschichte einer eleganten
Schnellzug-Lokomotive

Bitte bestellen Sie
bei Ihrem Buchhändler
oder direkt bei:

LOK Report

Sigmaringer Straße 26
10713 Berlin
Fon 030 / 86 40 92 63
Fax 030 / 86 40 92 64
buch@lok-report.de
www.lok-report.de

www.lok-report.de



▲ **Flagge zeigen! Trotz ungewisser Zukunft befahren Mitglieder des Förderkreises mit 323 462 (Museum Dieringhausen) die Strecke zum Freischnitt des Lichtraumprofiles. Die Aufnahme entstand am 30.1.2006 bei Denklingen.**

verkündete sie prompt gegenüber dem Waldbröler Bürgermeister. Seit langem plant die Stadt einen Verkehrskreisel. Dafür wäre es am preisgünstigsten, die Bahnstrecke zuzuschütten. Oliver Wittke sichert zu, den Denkmalschutz aufzuheben und die Entwidmung der Strecke zu forcieren. Das war auch Musik in den Ohren der Wiehler Gemeindevertreter. Hatten sie doch schon den Güterschuppen am Bahnhof abgerissen, um eine zusätzliche Schneise in die Stadt schlagen zu können.

Offensichtlich ist den Wiehler aufgefallen, dass Autofahrer auf den Schnellstraßen eben auch schnell vorbeifahren. Wer achtet auf gut ausgebauten Straßen mit hoher Randbepflanzung – Stichwort Tunnelblick – auf schmale Ortseinfahrten? Wer nimmt die Stadt überhaupt noch vom Auto aus wahr? Bis an die Bahntrasse hat sich im Februar eine neue Zubringerstraße bereits vorgearbeitet. Doch den geplanten Kreisverkehr stört bislang noch die Bahn. Käme ein Zug, so müsste der gesamte Kreisverkehr anhalten, denn eine Ausfahrt aus dem Kreis über die benachbarte Strecke hinweg ist dann nicht mehr möglich.

Doch die Pläne sind ohne den Wirt gemacht. Denn der Eigentümer, die DB-Immobilien Services, will ihren Besitz nicht filetieren sondern vollständig veräußern. Die 30 Kilometer lange Altimmoblie reicht von Osberghausen bis nach Morsbach und Waldbröl, das seinerseits der Haushaltssicherung unterliegt. Schlechte Karten für den Erwerb – nur um sich dann einen luxuriösen Kreisel zu genehmigen. Die anschließende Gemeinde Reichshof, die Strecke verläuft hier beschaulich durch Feld und Wiese, wird sich finanziell nicht weit aus dem Fenster hängen. Wiehl seinerseits würde für die Kotz'schen Achsensmiede vermutlich gerne »die Achse des Bösen« herausreißen. Den Bürgern kann man den Trassenerwerb als hübschen

Radwanderweg andienen. Somit hätte man zur Abwechslung ein ökologisches Verkehrsmittel gefördert und Straßen nebst Kreisel dazu. Doch dafür fehlt in Wiehl das Geld – und eine entsprechende Rats-Mehrheit.

Nun versuchte die FDP, die festgefahrene Karre flott zu bekommen. Eine Volksabstimmung sollte über das Schicksal der Strecke entscheiden. Nur lässt sich keine Volksabstimmung über Unternehmensziele durchführen. Weder die DB-Immobilien-Tochter wird sich davon beeindrucken lassen noch erst recht Rainer Bohnet, der als Geschäftsführer der RSE den Güter- und Reiseverkehr für den Förderkreis durchführt. Es kommt auch niemand auf den Gedanken, per Plebiszit beispielsweise Volkswagen zur Umstellung auf Fahrradproduktion zwingen zu wollen.

Dabei sind die Aussichten für die Reaktivierung der Wiehltalbahn sehr günstig.

Als Beispiel für ein gelungenes Objekt besuchten Vertreter des Oberbergischen Kreises die Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen. Dort leben 54 000 Einwohner im Ein-Kilometer-Abstand vom der Strecke. Bei der Wiehltalbahn sind es 90 000 Bürger. Vor der Wiederbetriebnahme der Strecke nutzten 1 200 Schwaben die Omnibusse. Heute hat sich die Zahl der Bahnreisenden vervierfacht. In Oberberg, so der Name für die Region rund um das Wiehltal, benutzen bisher täglich rund 4 500 Bürger den Omnibus. Sogar zurückhaltende Studien sprechen, ähnlich wie bei der Schönbuchbahn, von einer Verdoppelung der ÖPNV-Nutzer. Doch die oberbergischen Politiker winkten ab. Beide Regionen sind nach ihrer Ansicht nicht zu vergleichen. In ihren Augen ist Oberberg dünn besiedelt ... Dabei hat das Gebiet den größten Bevölkerungszug in ganz Nordrhein-Westfalen. Neubaugebiete schießen wie Pilze aus dem Boden.

Die Landes- und Lokalpolitik ist berateresistent, sie lehnt die Eisenbahn sogar aus Umweltgründen ab (!). Sie geht davon aus, dass der Fahrgastzuwachs einer Strecke von Morsbach/Waldbröl über Wiehl – mit Weiterführung nach Gummersbach – die Straßen nicht entlastet. Anders herum wird in ihren Augen ein Stiefel daraus. Ihr kruder Gedankengang setzt voraus, dass ein Verkehrsbedürfnis im Verborgenen schlummert. Durch eine neue alte Bahn wird es plötzlich gefördert. Die Dieselabgase der Triebwagen verpesten dann nur noch zusätzlich die Natur. Nach ihrer Ansicht bleiben die Straßen trotz Eisenbahn so voll wie eh und je.

Gleich einem Goldhamster-Laufrad geht der geistige Kreisverkehr weiter. Die Nutzer der Pkw's haben in den neuen Kreiseln demnächst noch ein paar Runden mehr zu drehen.

Wolfgang Clössner

▶ **Am 29.1. 2006 waren Stimmung und Außentemperatur im tiefsten Keller. Wird die »Posen 2455« die letzte Dampflokomotive sein? Schicksalsfragen in Osberghausen; hier zweigt die Wiehltalstrecke von der Aggertalbahn ab.**

Fotos:

Wolfgang Clössner

