

WIEHLTAL- EXPRESS



5 / Winter 2006

Rundbrief des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.

Liebe Freundinnen und Freunde der Wiehltalbahn,

es mutet an wie ein schlechtes Märchen: Seit fünf Jahren fahren wir erfolgreich im Tourismusverkehr auf den Schienen des Wiehltals, im Mai 2005 haben wir den Güterverkehr wieder aufgenommen, seit dem Frühjahr 2005 fahren wir zur Streckensanierung wieder bis Waldbröl, und doch wird diese Bahnstrecke von Bürgermeistern zum Erzfeind erklärt.

Die Industrie- und Handelskammer hat den Tourismus als einzigen möglichen Wachstumsmarkt in Oberberg beschrieben. Genau in diesem Feld ist die Wiehltalbahn beheimatet - und das auf eigenes Risiko, denn die Wiehltalbahn steht auf wirtschaftlich eigenen Beinen. Und viele unserer Fahrgäste kämen ohne uns nicht ins Oberbergische.

285 Züge sind im Jahr 2005 im Wiehltal gefahren - Arbeitszüge nicht eingerechnet. Es ist uns völlig unverständlich, wie die Politik auf die Idee kommen kann, dass die Bahnstrecke überflüssig sein könnte. Und selbst wenn die Politik dieser bedauerlichen Meinung ist: Die Wiehltalbahn ist eine dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnstrecke, deren Grund und Boden dem Eisenbahnverkehr gewidmet ist. Aus gutem Grund hat der Gesetzgeber einer solchen Infrastruktur einen hohen Stellenwert beigemessen.

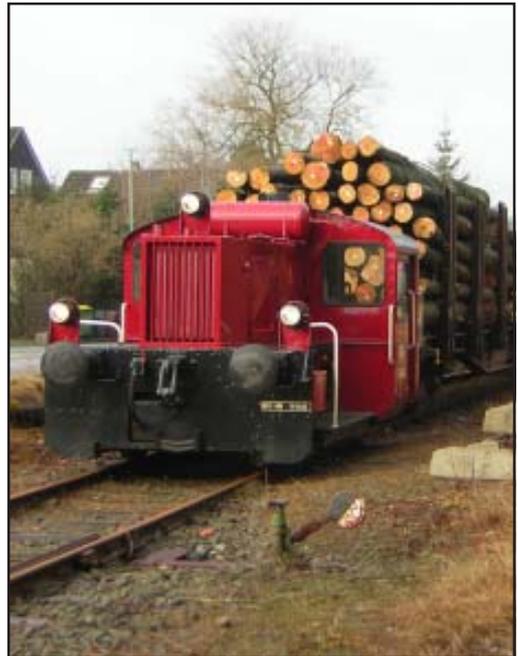
Am 31. Januar läuft der Pachtvertrag des Förderkreises mit der DB aus. Im Oktober 2005 war ein Vertrag zur endgültigen Übernahme unterschriftsreif ausgearbeitet. Wenige Tage vor Unterzeichnung wurden die Verhandlungen auf politische Initiative hin abgebrochen - seitdem verhandelt die DB wieder mit den Kommunen. Die vergangenen Wochen haben wir genutzt, den Kontakt mit der DB zu pflegen und die vor dem Abschluss stehenden Anpacht-/ Ankaufverhandlungen fortzuführen.

Bislang mit mäßigem Erfolg: Seitens der Deutschen Bahn favorisiert man augenscheinlich derzeit noch eine Lösung mit den Kommunen. Auch Kontaktaufnahmen in Richtung der öffentlichen Hand, mögliche Kompromisslösungen zu suchen, die auch die finanziellen Zwänge der Gebietskörperschaften berücksichtigen, stellen sich bislang noch als Einbahnstraße dar. Scheinbar ist man momentan noch nicht gewillt, einen Schritt auf uns zuzugehen. Vor diesem Hintergrund erscheint es uns unumgänglich, den Klageweg zu beschreiten, um so mit Hilfe der Gerichte unsere rechtliche Position gegenüber der Gegenseite klarzustellen.

Die Wiehltalbahn ist auf dem richtigen Weg. Wir hoffen, dass sich die Kommunen diesem Weg noch öffnen werden.

Ihr


(Gerhard Mansel, Vorsitzender)



Wiehltal-Ladestellen wiedereröffnet - aus dem ganzen Bundesgebiet erreichbar

Viel Holz auf der Schiene!

Nach den erfolgreichen Holzverkehren im letzten Jahr hat die Gütertochter der Deutschen Bahn im Juli 2005 in Kooperation mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn die Güter-Ladestellen im Wiehltal offiziell wiedereröffnet.

So konnte die Verladung von Stammholz auf die Wiehltalbahn am 18. Januar in Oberwiehl planmäßig und routiniert vonstatten gehen. Das Holz - 200 Festmeter

- ist für den weltgrößten Holzparketthersteller, die Firma Junckers in Koege, Dänemark, bestimmt. Es stammt aus dem Fürstlichen Forstrevier der Grafen Sayn-Wittgenstein. Der Zug wurde von 364-CL 428 der Rhein-Sieg-Eisenbahn nach Troisdorf transportiert, von wo aus es in Güterzügen der DB-Tochter Railion die weite Reise nach Dänemark antritt. Beim Rangieren in Oberwiehl wurde sie von der pri-

vaten 323 462 unterstützt (s. Foto oben). Für Holztransporte auf mittleren und großen Entfernungen ist die Bahn das ideale Verkehrsmittel. Die Waldbauern sind beim LKW-Transport gezwungen, auf eigene Rechnung überregionale Verladepunkte anzufahren. Die Bahnverladung in unmittelbarer Nähe der Einschlagstelle spart diesen Weg und macht so den Einsatz der LKWs wirtschaftlicher.

Erfolgsprojekt auf Messers Schneide

Beliebt, bewährt, bekämpft

Warum steht die Zukunft der Wiehltalbahn in Frage? Hintergründe und Argumente.

Mit dem Rückzug der DB aus dem Oberbergischen im Jahr 1994 endete der Schienengüterverkehr auch auf der Wiehltalbahn Osberghausen – Wiehl – Waldbröl/–Morsbach. Aufgrund des hohen Potentials, das in ihr liegt, und weil sich die Kommunen trotz guter Angebote nicht zu einer Übernahme durchringen konnten, gründete sich der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V., der die Strecke von der DB-Tochter DB Service und Immobilien GmbH pachtete und am 1. Dezember 1999 bis Wiehl wieder in Betrieb nahm. Der Fahrbetrieb wird vom Förderkreis und der WB WiehltalBahn GmbH mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) als Streckeninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt.

Seit 1999/2000 findet Tourismus- und Güterverkehr bis Oberwiehl statt. An der weiteren Strecke werden Erhaltungs- und Sanierungsarbeiten in Vorbereitung der Wiederinbetriebnahme durchgeführt.

Der bisher gültige Mietvertrag zwischen der DB Service und Immobilien GmbH und dem Förderkreis soll nach dem Willen der DB nicht weiter verlängert werden, statt dessen soll nun die Bahnstrecke zu einem möglichst hohen Preis verkauft werden.

Die Anliegerkommunen erklärten Anfang 2005, derzeit kein Interesse an einem Kauf der Strecke zu haben, da eine kurzfristige Entwidmung der Grundstücke durch die Behörden nicht zu erwarten war, so dass eine andere Nutzungsmöglichkeit als zum Bahnbetrieb nicht möglich ist.

Daraufhin wurden die laufenden Verhandlungen zwischen dem Förderkreis und der DB zur endgültigen Übernahme der Strecke vorangetrieben. Im Oktober 2005 war ein Verhandlungsstand erreicht, der eine kurzfristige Vertragsunterzeichnung für den dauerhaften Erhalt der Wiehltalbahn in greifbarer Nähe sah.

In dieser Situation ergriff der neue Verkehrsminister des Landes NRW die Initiative, sein im September in Waldbröl abgegebenes Wahlkampfversprechen einzulösen: Der geplante Kreisverkehrsplatz am Boxberg soll ohne Berücksichtigung der

Eisenbahnstrecke gebaut werden! Für Waldbröl würde dies den Verlust eines wichtigen Standortfaktors und Zukunftsbaustein bedeuten. Für die Wiehltalbahn käme es noch schlimmer - sie hätte den Verlust des besonders wichtigen Endbahnhofes der Eisenbahnstrecke mit allen vorhandenen und notwendigen Einrichtungen, die für den Betrieb einer Eisenbahn erforderlich sind, zu verkraften.

Um den Bau des Kreisverkehrs in Waldbröl ohne Wiehltalbahn zu ermöglichen, möchte das Land die auf Waldbröler Stadtgebiet befindlichen Grundstücke von der Bahn erwerben und eine Entwidmung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur herbeiführen.

Dies ermutigte die übrigen Anliegerkommunen, nun ebenfalls über den Ankauf der Strecke neu nachzudenken, allerdings nicht um die Wiehltalbahn zu erhalten, sondern um ihr endgültig den Garaus zu machen.

Der Pachtvertrag zwischen der DB Service und Immobilien GmbH und dem Förderkreis läuft am 31. Januar 2006 aus. Es ist offen, ob und wie danach Schienenverkehr im Wiehltal stattfinden kann.

Das kann und darf so nicht geschehen!

Der Nutzen der Wiehltalbahn für den Bürger

Ihren Nutzen hat die Bahnstrecke in den vergangenen sechs Jahren unter Beweis gestellt. Allein im Jahr 2005 fuhren auf ihr 285 Personen- und Güterzüge. Und dabei ist das Potential des oberen Streckenabschnitts noch nicht erschlossen!

Die Wiehltalbahn hat hier und jetzt ihren Nutzen für den Bürger. Er nutzt sie für Ausflugsfahrten und als beliebten Zubringer zu städtischen Festen und Open Airs.

Die Wiehltalbahn ist touristisches Zugpferd und macht das Oberbergische weit über seine Grenzen hinaus bekannt – die Ehrendampflokmführer des Eisenbahnmuseums Dieringhausen kommen aus ganz Europa. Die Wiehltalbahn ist überregional in Printmedien und Fernsehen präsent. Die Dampflok „Waldbröl“ sieht unmittelbar ihrer von der Kulturstiftung der Kreis Sparkasse geförderten Wiederinbetriebnahme entgegen und hat im Wiehltal ihr einzig mögliches Einsatzgebiet. Sie wird ein weiterer Höhepunkt auf den Schienen des Wiehltals werden.

Dabei ist die Wiehltalbahn mehr als nur Transportmittel. Monatlich werden mit den Fahrten Wanderungen zur Kulturgeschichte verbunden. In Regionen wie dem Brohltal sind Kommunen und Bahn auf diese Weise eine wirtschaftliche Symbiose eingegangen: Riesiges Potential auch für Oberberg. Die Wiehltalbahn ist Teil des „schwarzen Bandes“ der Straße der Arbeit. Sie steht als eine von ganz wenigen deutschen Eisenbahnstrecken samt Bauten und Gleisen(!) unter Denkmalschutz.

Die Wiehltalbahn entlastet die Straßen vom LKW-Verkehr – so wird Holz nicht mehr in Troisdorf, sondern direkt im Wiehltal auf die Schiene verladen, was einen enormen oberbergischen Standortnachteil eliminiert. Das hat auch die DB Gütertochter Railion Deutschland AG erkannt und die Güterverkehrsstellen im Wiehltal wieder eröffnet. Der Exportweltmeister Deutschland kann sich die Zerstörung von Infrastruktur nicht leisten, ohne ganze Regionen von der wirtschaftlichen Entwicklung abzuhängen.

„Am Bahnhof sollen deutliche Konturen erkennbar sein. Die Querung der Bahnstrecke werden wir hinbekommen haben, und zwar im Einvernehmen mit dem Förderkreis der Wiehltalbahn.“

Wiehls Bürgermeister Werner Becker-Blonigen am 16.1.2005 in der Oberbergischen Volkszeitung auf die Frage, was bis Ende des Jahres 2005 erledigt sein soll.

Der wirtschaftliche Nutzen der Wiehltalbahn

Die Wiehltalbahn ist ein Nachfragefaktor in der Region. In einer Vielzahl von Gewerken an und auf der Strecke beauftragen und beschäftigen wir örtliche Betriebe, Handel und Handwerk. Das gilt nicht nur für spektakulärere Großprojekte wie die Stützmauer am Wiehlpark. Das Spektrum reicht vielmehr vom Bezug von Baustoffen und Werkzeugen, Farben und Lacken, Treib- und Betriebsstoffen, Dienstleistungen an Fahrzeugen (Glaser, Fahrzeugtechnik, etc.), über den Bezug von Back-

waren von den örtlichen Bäckermeistern und Getränken (Erzquell-Brauerei) bis hin zur Beauftragung von örtlichen Busunternehmen für Shuttle-Verkehre oder die Unterstützung der örtlichen Gastronomie im Zusammenhang mit Charterfahrten (runde Geburtstage, Betriebsfeiern etc.). Die im Wiehltal von unseren Fahrgästen erhaltenen Entgelte haben wir vollumfänglich wieder in die Region vor Ort investiert und zurückfließen lassen.

Dabei steht die Wiehltalbahn auf eigenen Füßen und führt nicht nur den laufenden Betrieb, sondern übernimmt auch die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur wie z.B. der Brücken. Sie beansprucht, abgesehen von punktueller Unterstützung für die Denkmalpflege, keine Steuergelder.

Als betriebsführende Gesellschaft sind wir Teil des oberbergischen Wirtschaftslebens und auf die Bahnstrecke angewiesen.

Das Selbstverständnis der Wiehltalbahn

Die Wiehltalbahn versteht sich als bürgerschaftliches Engagement für die eigene Heimat. 250 Mitglieder hat der Förderkreis – die Wiehltalbahn ist also mitnichten das Projekt einiger weniger. Mit dem Betrieb einer historischen Bahnstrecke für Gegenwart und Zukunft erfüllen wir eine Gemeinwohlaufgabe.

Konsequenzen einer Stilllegung und anderweitigen Nutzung

Zu den in den letzten Wochen vorgebrachten erhofften positiven Effekten eines Streckenkaufs durch die Kommunen sei gesagt:

„Der Bau eines Bahnübergangs in Wiehl erübrigt sich.“ Die Anforderungen an neu angelegte Kreuzungen von Straße und Schiene ergeben sich aus der Gesetzeslage. Gemeinsam haben Wiehltalbahn und Stadt Wiehl einen Kompromiss gefunden, um den Kostenaufwand möglichst gering zu halten. Dieser Kompromiss ist nun einseitig von der Stadt aufgekündigt worden. Wir sind weiter gesprächs- und aktionsbereit. Auch der Wiehltalbahn geht es um die kostengünstigste Lösung.

„Der Bau teurer Brücken für den Straßenverkehrsplatz am Waldbröler Boxberg erübrigt sich.“ Der Bau des Straßenverkehrsplatzes soll nicht an der Schiene scheitern. Auch hier sind wir gerne bereit, unseren Beitrag und unser Fachwissen in konstruktive Lösungen einzubringen.

„Die Trasse kann als Radweg genutzt werden.“ Wäre es ernst mit den Radwegen, warum wird dann die Trasse der Kleinbahn Bielstein – Waldbröl nicht längst als Radweg genutzt? Zwischen Hermesdorf und Hasenbach wird derzeit entlang der Straße parallel zur Bahn ein Radweg gebaut – Kosten 160.000 Euro pro Kilometer! Wie ernst ist der Bahn-Radweg also zu nehmen? Dient er eher dazu, die Kommunen Engelskirchen und Reichshof ins Boot zu holen?

Und: Derzeit privatwirtschaftlich unterhaltene Verkehrsinfrastruktur in öffentliche Hand zu nehmen (man bedenke die Unterhaltungskosten z.B. für die Brücken), wäre das Gegenteil der derzeit verfolgten Bundes- und Landespolitik.

„Das Problem Wiehltalbahn kann endgültig gelöst werden.“ Wohl

niemand ist mehr an einer dauerhaften Lösung interessiert als wir. Die Kommunen hatten 1994/95 die Möglichkeit der Übernahme zum symbolischen Preis. Warum haben sie sie nicht genutzt? Eine dauerhafte Lösung mit Bahnbetrieb schafft endlich Planungssicherheit für alle Seiten.

„Die Stadt Wiehl muss den demokratisch beschlossenen Straßenbau gegen die Einzelinteresse Wiehltalbahn durchsetzen.“ Bahn und Straße müssen auch in Wiehl kein Widerspruch sein. Und: Das gesellschaftliche Engagement der Wiehltalbahn fußt auf den Aussagen der Bundesregierung, der EU und der UNO zur Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik. Bundeskanzlerin Angela Merkel propagierte in der jüngsten ADAC-Mitgliederzeitschrift „Motorwelt“ eine wesentlich stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

„Das Problem Wiehltalbahn kann in kurzer Zeit gelöst werden.“ Die Wiehltalbahn ist eine betriebene öffentliche Eisenbahnstrecke. Bei einem Kauf der Wiehltalbahn durch die Anliegerkommunen ist zu erwarten, dass die Kommunen zum Betreiben der Bahnstrecke verpflichtet werden. Für den Zeitraum der Klärung dieser Rechtsfrage ist zu erwarten, dass die geplanten Bauvorhaben lange nicht realisiert werden können. Die Refinanzierung des Streckenkaufs durch den Verkauf der Gleise als Schrott ist fragwürdig, weil auch die Gleise selbst unter Denkmalschutz stehen.

„Die Wiehltalbahn beansprucht keine Steuergelder mehr.“ Gegenfrage: Wo wurden sie beansprucht? Die Wiehltalbahn hat sie allein für den Erhalt der denkmalgeschützten Schienenstrecke und für den Aufbau des Tourismusprogramms eingesetzt. Anstatt dieses geförderte Programm zu nutzen, müssen Kommunen und

Kreis nach der von ihnen gewollten Stilllegung Geld für neue attraktive Programme investieren. Wo liegt also der unnütze Einsatz von Steuergeldern?

Die Wiehltalbahn hat sich bewährt. Die Übernahme der Strecke für den Bahnbetrieb wird ihre Funktion als Standortfaktor, Arbeitgeber, Bindeglied der Region, Straßenentlastung, touristisches Zugpferd und Wirtschaftsunternehmen weiter ausbauen. Die endgültige Entscheidung für die Nutzung der Trasse

als Eisenbahnstrecke schafft hier und heute Planungssicherheit auch für die Kommunen.

Übrigens: Seit 1994 ist die Zahl der Nutzer im Schienen-Personenverkehr um 30% gestiegen. Nur nicht im ländlichen Baden-Württemberg mit seinen vielen reaktivierten Bahnstrecken. Dort sind es 50%.

Wir bitten Sie um Ihr Handeln für die die Wiehltalbahn.

Für den Vorstand des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.

Gerhard Mansel, Vorsitzender

Für die WB Wiehltalbahn GmbH

Klaus Schmidt, Geschäftsführer

„Merken es die Bürgermeister der Südgemeinden im Kreisgebiet eigentlich nicht, wie sie vom Wiehler Bürgermeister Becker-Blonigen auf den Arm genommen werden? Im Wettstreit der Kommunen kann allein Becker-Blonigen etwas dagegen haben, wenn seinem verkehrstechnischen Hinterland Vorteile erwachsen.“

René Bongart, Nümbrecht, am 17.1.2006 in einem Leserbrief in der Oberbergischen Volkszeitung

Impressum

Der Wiehltal-Express ist der Rundbrief des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.

Vereinsvorsitzender:
Gerhard Mansel, Landwehrstraße 10,
51709 Marienheide

Redaktion und Layout:
Ulrich Clees, Limpericher Straße 172,
53225 Bonn, Tel.: 0228 / 24 23 365

Redaktion dieser Ausgabe:
Ulrich Clees, Rainer Gries, Gerhard
Mansel, Klaus Schmidt

Foto S. 1: Christoph Timper
Spendenkonto des Vereins:
Konto 100 5555 015 bei der
Raiffeisenbank Wiehl, BLZ 384 621 35.

Sonntag, 29. Januar 2006

Winterdampf im Wiehltal

Dampfzugfahrten auf der Wiehltalbahn. Kaffee und Kuchen im Zug, Livemusik. Fahrkarten im Zug erhältlich.

Eisenbahnmuseum	ab	10:25				
Dieringhausen Bf	ab	10:40				
Osberghausen	ab	10:55	12:25	13:55	15:25	16:55
Weiershagen	ab	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00
Bielstein	ab	11:05	12:35	14:05	15:35	17:05
Alperbrück	ab	11:10	12:40	14:10	15:40	17:10
Wiehl	an	11:15	12:45	14:15	15:45	17:15
	ab	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30
Oberwiehl	an	11:35	13:05	14:35	16:05	17:35
Oberwiehl	ab	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40
Wiehl	an	11:45	13:15	14:45	16:15	17:45
	ab	12:00	13:30	15:00	16:30	18:00
Alperbrück	ab	12:05	13:35	15:05	16:35	18:05
Bielstein	ab	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10
Weiershagen	ab	12:15	13:45	15:15	16:45	18:15
Osberghausen	an	12:20	13:50	15:20	16:50	18:20
	ab				18:40	
Dieringhausen Bf	ab				18:50	
Eisenbahnmuseum	an				19:00	

In Kooperation mit dem **EISENBAHMUSEUM
DIERINGHAUSEN**

Im Wiehltal fahren 2005:

Triebwagen: VTI (Wiehltalbahn)	Arbeitsfahrzeug: Skl (Walter Zienow für Wiehltalbahn)
Dieselloks: 323 462 (Christoph Timper) 361 663 (TSD) VL 6 (HWB) 202 330 (TsD)	323 133 (Andreas Voll) 364-CL 428 (RSE) VL 8 (HWB)
Dampfloks: 01 1066 (Ulmer Eisenbahnfreunde) 38 2267 (Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen) Posen 2455 (Manuel Jußen) 50 3610 (Eisenbahnmuseum Dieringhausen) 52 8095 (Eisenbahnmuseum Dieringhausen) 52 8148 (Dampfbahn Rur-Wurm-Inde) 78 468 (EPEG)	

Unterstützen Sie die Arbeit des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn durch Mitgliedschaft oder eine Spende!

Spendenkonto des Vereins:
Konto 100 5555 015 bei der Raiffeisenbank Wiehl, BLZ 384 621 35.

eMail: vorstand@wiehltalbahn.de

Vorsitzender:	Gerhard Mansel 02264 / 1418
Technikgruppe:	Walter Zienow 02291 / 7894
Öffentlichkeitsarbeit:	Ulrich Clees 0228 / 2423365
Fahrten, Tourismus:	Rainer Gries 02291 / 800590
Verkehrspolitik:	Gerhard Mansel 02264 / 1418

Jeden ersten Sonntag mit Dampflok

Fahrten 2006

Den Weiterbetrieb der Wiehltalbahn vorausgesetzt, fährt der Dampfzug des Eisenbahnmuseums Dieringhausen am **ersten Sonntag der Monate April bis Oktober** wie in den vergangenen Jahren nach folgendem Fahrplan. Veranstaltet gemeinsam vom Eisenbahnmuseums und der Wiehltalbahn.

Eisenbahnmuseum	ab	10.25	13.25	16.25
Dieringhausen Bf	ab	10.40	13.40	16.40
Osberghausen	ab	10.55	13.55	16.55
Weiershagen	ab	11.00	14.00	17.00
Bielstein	ab	11.05	14.05	17.05
Alperbrück	ab	11.10	14.10	17.10
Wiehl	ab	11.14	14.14	17.14
Oberwiehl	an	11.19	14.19	17.19
Oberwiehl	ab	11.30	14.30	17.30
Wiehl	an	11.35	14.35	17.35
	ab	11.38	14.38	17.38
Alperbrück	ab	11.42	14.42	17.42
Bielstein	ab	11.48	14.48	17.48
Weiershagen	ab	11.55	14.55	17.55
Osberghausen	ab	12.00	15.00	18.00
Dieringhausen Bf	an	12.15	15.15	18.15
Eisenbahnmuseum	an	12.30	15.30	18.30

Sonderfahrttage:

So.,	29.1.06	Winterdampf im Wiehltal Die folgenden Fahrten finden bei Weiterbetrieb der Wiehltalbahn statt:
Mo.,	27.2.06	Pendelfahrten Osberghausen - Oberwiehl zum Bielsteiner Rosenmontagszug
Sa./So.,	3./4.6.06	Frühlingsfest im Eisenbahnmuseum mit Dampfzugfahrten ins Wiehltal
Sa.,	17.6.06	Pendelfahrten zum Brauerei Open Air in der Erzquell Brauerei Bielstein
So.,	23.7.06	Dampfzugfahrten Dieringhausen - Oberwiehl (zusätzlicher Sommerferien-Fahrttag; Fahrplan wie am ersten Sonntag im Monat)
Fr.,	4.8.06	Pendelfahrten zum Brauerei Open Air in der Erzquell Brauerei Bielstein
Sa./So.,	12./13.8.06	Stadtfest Wiehl
Sa./So.,	7./8.10.06	Herbstfest im Eisenbahnmuseum mit Dampfzugfahrten ins Wiehltal

Weitere Fahrten -auch Tagestouren in die Region- in Planung. Charterfahrten jederzeit möglich!

Helfen Sie uns in der Verkehrspolitik, bei der Werbung, bei der Organisation der Tourismusfahrten, werden Sie Schaffner, helfen Sie bei den Streckenarbeiten!

www.wiehltalbahn.de