

Wiehltalbahn: Lenken die Gegner ein?

NRW erteilt Betriebsgenehmigung bis 2056

Nach jahrelangem Kleinkrieg der Wiehltalkommunen im Verbund mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung gegen die Wiehltalbahn zeichnet sich seit Juli/August dieses Jahres unter dem Druck der Rechtsprechung ein Einlenken der Bahngegner ab: in zwei Schritten erteilte das Ministerium für Bauen und Verkehr die langfristige Betriebsgenehmigung. Der Stadtrat von Waldbröl, der bisher die Bahntrasse am Eingang von Waldbröl unter einem Verkehrskreisel verschwinden lassen wollte, will nun alternative Möglichkeiten für den Kreisel ins Auge fassen.

Ausschlaggebendes Urteil

Am 7. Juli hat das Oberverwaltungsgericht Münster den Berufungszulassungsantrag des Landes NRW gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 26. Januar 2007 abgelehnt. Damit ist das Urteil rechtskräftig, mit dem das Verwaltungsgericht das Land verpflichtet hat, der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) als Eisenbahninfrastrukturun-

ternehmen der Wiehltalbahn eine langfristige Betriebsgenehmigung zu erteilen.

Das OVG hat damit in letzter Instanz gegen die Rechtsauffassung des Landes und der Anliegerkommunen entschieden, die die Eisenbahninfrastruktur im Wiehltal 2006 von der DB AG erworben hatten mit dem alleinigen Ziel, die Bahn zu entwiden, abzureißen und anderweitig zu nutzen (Straßenprojekte, Industrieerweiterung).

Zur Erinnerung: bis zu dem putschartigen Kauf der Strecke durch die Kommunen gab es einen Pachtvertrag zwischen DB und dem Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn, der nach dem Kauf von den Kommunen gekündigt wurde. Ohne den Pachtvertrag hatte das Land eine Chance gesehen, über das Verweigern einer Betriebsgenehmigung den Bahnbetreibern quasi den Boden unter den Füßen zu entziehen. Die Gerichte haben Land und Kommunen auf den Boden des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zurückgeholt, indem sie fest-

gestellt haben, dass es sich bei der Wiehltalbahn nicht um irgendwelche Grundstücke, sondern immer noch um Eisenbahninfrastruktur handelt. Damit steht nur noch eine, allerdings entscheidende, Gerichtsentscheidung aus, nämlich die des Verwaltungsgerichts Köln über die Rechtmäßigkeit der von der Bezirksregierung Köln erfolgten Freistellung der Wiehltalbahnstrecke von Bahnbetriebszwecken (Entwidenung).

Landesregierung beugt sich

Gut einen Monat nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts (Ablehnung der Berufungszulassung) ist das NRW-Ministerium für Bauen und Verkehr dem ursprünglichen Gerichtsentscheid gefolgt und hat zunächst für die Strecke Osberghausen – Waldbröl, also die eigentliche Wiehltalbahn, eine Betriebsgenehmigung bis zum 1. Januar 2056 erteilt. Zwei Wochen später erfolgte dann der zweite Schritt: die Erteilung der Betriebsgenehmigung für den

Nach dem Unfall des Wiehltalbahn-VT 1 haben die Köln-Bonner Eisenbahnfreunde mit ihrem VT 12 im Wiehltal ausgeholfen. Die Aufnahme zeigt den VT 12 bei einer Fahrt anlässlich des Bielsteiner Feuerwehreffestes am 7.9.2008 in Weiershagen; im Hintergrund: die zu trauriger Berühmtheit gelangte Wiehltal-Autobahnbrücke.

Foto: Markus Pleuger





Bahnhofsfest Waldbröl, 14.9.2008: Lok 261 671 der Aggerbahn inmitten des umfangreichen Betriebsgeländes. Die Aufnahme verdeutlicht, weshalb die Wiehltalbahner Waldbröl zum Betriebsmittelpunkt machen wollen.

Foto: Ulrich Clees

Abzweig Hermesdorf – Morsbach (Wissertalbahn), hier bis zum 31. August 2058. Vorausgesetzt, der Entwidmungsversuch hat keinen Bestand, wovon Verkehrsjuristen ausgehen (s. nb 1/08), haben die Betreiber der Wiehltalbahn damit langfristige Planungssicherheit.

Folgen vor Ort

Etwa gleichzeitig mit der ersten Entscheidung der Landesregierung hat der Rat der Stadt Waldbröl die Möglichkeit des Einlenkens signalisiert: einstimmig wurde beschlossen, den Landesbetrieb Straßen NRW zu einer Stellungnahme darüber aufzufordern, wie der Kreisverkehr am Boxberg auch mit verbleibender Bahnstrecke gebaut werden kann. Wenn es hier wirklich zu einer Lösung, d.h. einem friedlichen Nebeneinander von Schiene und Straße käme, dann wäre ein weiteres Hindernis für eine langfristige Planung für die Betreiber der Wiehltalbahn beseitigt. Wegen des im Bereich des Bahnhofs Waldbröl vorhandenen Platzes und der dortigen Betriebsanlagen soll nämlich über kurz oder lang der betriebliche Mittelpunkt der Bahn dorthin verlegt werden. Eine Verwirklichung des Boxberg-Kreisels in seiner bisher geplanten Form hätte dies verhindert.

Welche Folgen es für die Wiehltalkommunen hat, dass sie Eigentümer einer Eisenbahnstrecke sind, für die eine langfristige Betriebsgenehmigung ausgesprochen wurde, bleibt abzuwarten.

Unfall legt Triebwagen lahm

Gerade, als die Justiz dafür gesorgt hatte, dass die Signale auf „Grün“ gehen, passierte es: bei der letzten Triebwagenfahrt aus Anlass des „Brauerei Open Air“ Mitte August missachtete ein Autofahrer am Bahnübergang Brucher Straße in Wiehl die Vorfahrt des Triebwagens, so dass es zu einem Zusammenstoß kam, bei dem der Pkw schwer und der Triebwagen VT 1 leicht beschädigt wurde. Außer Blech ist auch die Elektrik in Mitleidenschaft gezogen, so dass eine kurzfristige Wiederherstellung nicht möglich ist. In der Folge offenbarte sich, was Solidarität unter Eisenbahnfreunden und -betreibern heißt: die Köln-Bonner Eisenbahnfreunde stellten kurzfristig ihren Schienenbus VT 12, den ehemaligen 795 627 der DB, zur Verfügung, so dass die im September geplanten Fahrten wie geplant durchgeführt werden konnten (s. Bild).

Fazit: Zukunft (fast) gesichert

Trotz des dargestellten Missgeschicks kann man bei den Betreibern der Wiehltalbahn (RSE, Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. und WB WiehltalBahn GmbH) einigermaßen gelassen die nächsten Schritte angehen: wenn man den Verkehrsjuristen glauben kann, sind die größten juristischen Hürden genommen. Was bleibt, ist noch viel Arbeit, bis die gesamte Wiehltalstrecke bis Waldbröl und vor allem der Abzweig nach Morsbach wieder im Personenverkehr befahren werden können. kg

Kommentar: Glückwunsch!

Die Erteilung einer 50jährigen Betriebsgenehmigung ist ein Anlass zu gratulieren, und zwar nicht nur zu dem Ereignis als solchem, sondern auch zu der Hartnäckigkeit und dem Stehvermögen, das die Wiehltalbahner an den Tag gelegt haben, damit es zu dieser Entscheidung kommen konnte! Andere hätten längst das Handtuch geworfen angesichts der Hürden, die die Kommunen gemeinsam mit dem Land aufgebaut haben und der Steine, die den Bahnbetreibern in den Weg gelegt wurden – manchmal im wahrsten Sinne des Wortes. Also: Hut ab!

Ein ganz bisschen Schadenfreude stellt sich auch ein: jetzt haben die Wiehltal-Kommunen als erklärte Bahngegner eine eigene Eisenbahn mit 50jähriger Betriebsgenehmigung am Hals, sogar eine denkmalgeschützte, mit allem, was damit rechtlich verbunden ist. Es sei daran erinnert, dass sich gerade auf dem Abzweig Hermesdorf – Morsbach eine ganze Reihe technikgeschichtlich bedeutender Brücken und Viadukte befindet (Pionierbauten in Betonbauweise), deren Unterhaltung Geld kostet. Und gerade die Gemeinde Morsbach hat ihren Streckenabschnitt – von einem symbolischen Euro als Kaufpreis abgesehen – von den anderen Anliegerkommunen geschenkt bekommen! Auch dazu: herzlichen Glückwunsch!

Klaus Groß