

Endloser Streit im Oberbergischen:

Wann kann die Wiehltalbahn endlich ohne Hindernisse ihren Betrieb abwickeln?

Von Matthias Müller und Jana Schaubel

Im Oberbergischen haben sich ehrenamtliche Eisenbahner vor zehn Jahren daran gemacht, die inzwischen über 100 Jahre alte Wiehltalbahn zu reaktivieren. Entgegen stehen ihnen die CDU-geführten Land-, Kreis- und Gemeindepimente. Die Anrainergemeinden haben die Strecke vor kurzem von der Deutschen Bahn erworben, um die Gleise lieber heute als morgen zu demontieren und die über 30 Kilometer lange Trasse aufzugeben.

Die Wiehltalbahn-Eisenbahner betreiben hier mittlerweile Tourismuszüge. Der 1994 gegründete Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn wollte die Strecke zunächst nur vor dem Abbau bewahren und als eine Möglichkeit für Güter- und Personennahverkehr erhalten. Seit 1998 ist der Förderkreis Pächter der Anlagen, und nach zahllosen ehrenamtlichen Arbeitsstunden verkehren seit 1999 wieder Züge, die sich regen Zuspruchs seitens der Bevölkerung erfreuen. Mit dem Kooperationspartner des Vereins, dem Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rhein-Sieg-Eisenbahn

GmbH (RSE) mit Sitz in Bonn, wird ein regelmäßiger Tourismusbetrieb an Wochenenden gewährleistet.

Daneben werden in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum Gummersbach-Dieringhausen Dampflokfahrten oder Kurse für den Dampflokführerschein angeboten, die schon tausende Touristen in den Kreis gelockt haben. Mit dem eigenen Triebwagen organisiert der Verein zudem Fahrten in die Region. Außerdem fährt die Wiehltalbahn auf Bestellung.

Unerwarteten Aufschwung hat neuerdings zudem der Güterverkehr im Wiehltal erfahren. Seit dem Orkan „Kyrill“ befördern dreimal pro Woche Züge mit acht Wagen etwa 1200 Festmeter Sturmholz aus dem Oberbergischen über Köln-Eifelort nach Süddeutschland. 50 Lastwagenladungen pro Woche würden so transportiert, schätzt der Vorsitzende der Wiehltalbahn, Gerhard Mansel. Er möchte fahrplanmäßigen Güterverkehr für Firmen an der Strecke anbieten.

Trotz der Widerstände aus den Gemeinden ist der Zugverkehr bei der Bevölkerung beliebt: Viele Besucher reisen am 18. August 2007 mit der Bahn beispielsweise zum Brauerei Open Air in Bietstein mit der Wiehltalbahn an. Foto: Ulrich Clees





*Trotzdem versuchen die Politiker vornehmlich der CDU, der Bahn sprichwörtlich weiter Steine in den Weg zu legen. Die vom Ladestraßeneigentümer ausgelegten Steine in Oberwiehl mussten auf Anweisung des Gerichts so verückt werden, dass die Verladung auf die Schiene, hier festgehalten am 11. August 2007, wieder möglich ist. Im Hintergrund VT 1 und 323 462.
Foto: Ulrich Clees*

Das ist den christdemokratischen Mehrheiten in den Stadt- und Gemeinderäten an der Strecke ein Dorn im Auge. Ihr Argument: Die Bahn stört die Industrie in ihrer Entwicklung und gefährdet so Arbeitsplätze. Die Stadt Wiehl will außerdem eine Straße über die Gleise bauen, um einen erst 2006 eröffneten Verbrauchermarkt mit der Innenstadt zu verbinden. Nachdem in Verhandlungen mit der Wiehltalbahn immer wieder Kompromisse ausgehandelt worden sind, setzt Wiehl jetzt auf den endgültigen Abriss der Gleise, obwohl Landeszuschüsse für einen Bahnübergang bereits bewilligt sind.

In Waldbröl stellt ein Kreisverkehr einen Casus Delicti dar. Unmittelbar über der Bahnstrecke soll er einen Verkehrsknoten entschärfen. Das Konzept des Stadtrates ist es, die Gleise abzureißen und die Strecke zuzuschütten. Das, so Bürgermeister Christoph Waffenschmidt, spare 1,5 Millionen Euro. Früher war von einem Drittel der Summe geredet worden. Waffenschmidt sieht wie seine Kollegen keine Zukunft für die Wiehltalbahn. Tourismusfahrten seien reiner Selbstzweck, und Verkehrsströme in die Kreismitte gebe es nicht. Unterstützt werden die Bürgermeister von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (ebenfalls CDU). Er gibt der Bahn im Wiehltal keine Chance und will erst dann Gelder in die Straßenbauten stecken, wenn die Gleise verschwunden sind.

Um ihre Forderung nach Stilllegung, Entwidmung und Abriss der Bahnanlagen zu unterstreichen, haben die Kommunen Wiehl, Reichshof, Waldbröl und Morsbach die Bahngleise zum 01.01.2007 für 1,07 Millionen Euro von der Deutschen Bahn AG

gekauft. Das ist rund ein Drittel mehr als der Verein bereits mit der Bahn ausgehandelt hatte, kommentiert Gerhard Mansel. Um ihren Anteil zu finanzieren, hat die hoch verschuldete Stadt Waldbröl sogar 450.000 Euro vom Landesbetrieb Straßen NRW geliehen, der auch den Kreisverkehr bauen soll (**der schienenbus berichtete**).

Dass der Kauf nicht ohne Risiko ist, belegt eine Vereinbarung der Kommunen. Sollte die Strecke nicht wunschgemäß entwidmet werden, stehen 600.000 Euro für die Instandsetzung und 60.000 Euro für die jährliche Unterhaltung an.

Diese Kosten werden auf die Kommunen zukommen, ist der Kölner Professor Hans-Jürgen Kühlwetter sicher. Der Jurist ist auf Eisenbahnrecht spezialisiert, hat seit 1969 für die Deutsche Bahn gearbeitet und zuletzt die Rechtsabteilung des Eisenbahnbundesamtes geleitet. Für Bahnstrecken gelte öffentliches Recht und das lasse eine Entwidmung der Bahnstrecke nur zu, wenn dort kein „öffentliches Bedürfnis“ mehr für einen Verkehr bestehe. Der Fahrplan der Wiehltalbahn, der Güterverkehr und Prognosen für einen erfolgreichen öffentlichen Personennahverkehr belegten aber das Gegenteil. Die Wiehltalbahner könnten darüber hinaus jetzt sogar die neuen Eigentümer verpflichten, die Strecke verkehrssicher herzustellen. Dazu sei die Deutsche Bahn als Eigentümer andernorts von Gerichten verpflichtet worden.

Für das Gerangel um die Wiehltalbahn hat Kühlwetter demzufolge wenig Verständnis: Die Gegner der Bahn in Politik und Industrie „handeln angesichts der Energie- und CO₂-Debatte kurzfristig und wären in einigen Jahren wahrscheinlich froh,

einen alternativen Transportweg zu haben, welchen sie jetzt aus kurzfristigen Überlegungen mit hohen Kosten für die Bürger aus Steuergeldern beseitigen möchten.“

Den Rechtsweg scheuen die Wiehltalbahner durchaus nicht. Im Februar gingen sie aus einem Streit um eine dauerhafte Betriebsgenehmigung als Sieger über das Land hervor (**der schienenbus berichtet mehrmals**). Statt Genehmigungen auf jeweils einen Monat zu befristen, müsse NRW diese für 30 bis 50 Jahre aussprechen, urteilte das Kölner Landgericht. Während das Land Revision einlegte, wurden die Kommunen aktiv: Just am Tag der Besitzumschreibung sperrte die Gemeinde Reichshof eine Brücke. Der Landesbetrieb Straßen NRW habe festgestellt, dass sie nicht mehr sicher sei, hieß es. Die Wiehltalbahner haben angekündigt, den Beschluss zu ignorieren und bei Bedarf trotzdem zu fahren. Denn der Betreiber sei zuständig, nicht der Eigentümer. Zuletzt erklärte das Landgericht Köln die Holz-



Die Brücke in Denklingen wurde aufgrund maroder Holzböhlen auf dem Randweg gesperrt. Die von der Kommune auf der Strecke aufgestellten Schilder sind schon originell, schließlich handelt es sich um eine Eisenbahnstrecke und nicht um einen Wanderweg. Der Bohlenweg ist als Rettungsweg mangels Regelverkehrs derzeit gar nicht notwendig. Foto: Ulrich Clees

verladung am Oberwiehler Bahnhof für rechters und untersagte eine Behinderung der Arbeiten. Die Wiehltalbahn-Freunde sehen sich derzeit im scheinbar endlosen Streit um den Betrieb der Eisenbahn zwischen Osberghausen und Waldbröl klar im Vorteil. „Für den Standort Oberwiehl ist das Thema durch“, erklärte Vereinssprecher Ulrich Clees. Bereits am 25.07.2007 hatte das Landge-

richt Köln entschieden, dass die Holzverladung am Bahnhof Oberwiehl nicht behindert werden dürfe. Zuvor hatte die Oberwiehler Wohn- und Gewerbetpark (OWG) als Eigentümerin des größten Teils der Oberwiehler Ladestraße Felsblöcke auslegen lassen, um so die Verladung von Kyrill-Holz vom LKW auf Eisenbahnwagen unmöglich zu machen. Gesellschafter der OWG sind die Bergische Patentachsen Wiehl und die Stadt Wiehl.

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) als Betreiberin der Wiehltalbahn von Osberghausen nach Waldbröl beantragte daraufhin beim Landgericht Köln eine einstweilige Verfügung auf Entfernung der Steine. Diesem Antrag gab das Landgericht am 06.06.2007 statt. Die OWG entfernte weisungsgemäß die Steine. Nachdem das Landgericht Köln am 27.06. die Richtigkeit der Anordnung bestätigt hatte, pochte die Geschäftsführung der OWG darauf, dass das Gelände als Parkplatz benötigt werde. Das Gericht bestätigte in seinem Richterspruch am 25.07. aber, dass die OWG die Rhein-Sieg-Eisenbahn in ihrem Recht beeinträchtigt habe. Einen vom Richter vorgeschlagenen Kompromiss hatte die OWG bereits in der mündlichen Verhandlung abgelehnt. Den daraufhin vom Wiehler Bürgermeister angedachten Schadenersatzansprüchen sehen die Vereinsmitglieder gelassen entgegen, zumal angeboten wurde, ein Nutzungsentgelt zu zahlen, was aber abgelehnt wurde.

In einer vorgezogenen Entscheidung hat das Kölner Verwaltungsgericht nun endgültig entschieden, dass der Oberwiehler Wohn- und Gewerbetpark (OWG) die Ladestraße am früheren Gelände des Eisenwerks Grümer für die Bahn freihalten muss. Ein Widerspruch des Gewerbetparks, der gemeinsam von Stadt und BPW betrieben wird, wurde im Eilverfahren erneut zurückgewiesen. Wiehls Bürgermeister Werner Becker-Blonigen kündigte an, dass der OWG nun eine Feststellungsklage anstrengt. Darin soll geklärt werden, wer die Kosten für die Instandhaltung des privaten OWG-Geländes zu tragen hat, wenn darauf ein öffentlicher Verladepunkt betrieben werden darf.

Von größerer Tragweite ist jedoch tatsächlich die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts in Münster über die Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn, die frühestens im kommenden Jahr gefällt wird. Die Anliegerkommunen, die die Bahn vom Gleis nehmen wollen, setzen darauf, dass auf allen politischen Ebenen kein öffentliches Interesse am weiteren Erhalt der Strecke gesehen wird.

Parallel haben Wiehl, Waldbröl und Reichshof bei der Bezirksregierung die Entwidmung der Strecke beantragt. Sollte es tatsächlich eine Entwidmung geben, wäre sie aber rechtswidrig, weil es auf der Wiehltalbahn unbestreitbar einen laufenden Betrieb gibt. Sicher ist nur, dass ein Ende des Konfliktes um die Wiehltalbahn bis dato nicht absehbar ist.

© 2007 by Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr e.V. Alle Rechte vorbehalten! Insbesondere Nachdruck oder fotomechanische Wiedergabe, Übersetzung, Datenspeicherung und -auswertung für fremde Zwecke, jeweils auch auszugsweise, nur mit Einwilligung der Redaktion.

der schienenbus erscheint zweimonatlich jeweils zum Beginn der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Das Abonnement inkl. Porto kostet innerhalb Deutschlands pro Bezugszeitraum EUR 25,-, bei Teilnahme am Lastschriftverfahren EUR 24,-. Außerhalb von Deutschland kostet das Abonnement EUR 36,-.